



## จดหมายข่าว สร.รฟท.

ข้อเสนอ แนวทางของสร.รฟท. ต่อ รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม

เรื่อง แนวทางการแก้ปัญหาของการรถไฟฯ อย่างยั่งยืน

ด้วยสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นตาม พรบ.แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ ๒๕๔๓ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแสวงหาและคุ้มครองผลประโยชน์เกี่ยวกับสภาพการจ้างของลูกจ้าง พนักงาน รวมทั้งดำเนินการให้ความร่วมมือเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและรักษาผลประโยชน์ของรัฐวิสาหกิจการรถไฟฯ

ตามที่สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดให้มีการประชุมใหญ่สามัญประจำปี ๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ที่ผ่านมา โดยที่ประชุมใหญ่ได้มีมติไม่เห็นด้วยและคัดค้านการจัดตั้งกรรมการขนส่งทางรางและร่าง พรบ.บริหารการขนส่ง พ.ศ.... ดังนั้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนในแนวนโยบายการพัฒนาการรถไฟฯ อย่างยั่งยืน สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างและระหว่างลูกจ้างด้วยกัน รวมทั้งรักษาผลประโยชน์ของรัฐวิสาหกิจ ตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๓ จึงเรียนมาอย่างทันท่วงทีเพื่อชี้แจงข้อเท็จจริง พร้อมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงพัฒนาการรถไฟฯ อย่างยั่งยืน โดยไม่จำเป็นต้องจัดตั้งกรรมการขนส่งทางราง ดังนี้

ยุทธศาสตร์ ที่ 1 การบริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพ

1. ด้านโครงสร้างองค์กร การรถไฟฯ ควรจัดตั้งหน่วยธุรกิจบริหารทรัพย์สินเป็นบริษัทลูก โดย รฟท. ถือหุ้น 100% เนื่องจาก รฟท. ไม่มีผู้เชี่ยวชาญในด้านการบริหารทรัพย์สิน รายได้จากการบริหารสัญญาเช่าที่ดิน ต้องแก้ไขและปรับปรุงใหม่ ต้องประเมินมูลค่าใหม่ทั้งหมด โดยพิจารณาจากราคาเช่าที่เป็นปัจจุบัน ปรับลดหน่วยงานที่ซ้ำซ้อนและตำแหน่งบางตำแหน่งที่ไม่จำเป็น ปรับปรุงกฎระเบียบและคำสั่งต่างๆ เพื่อให้เข้ากับสถานการณ์ปัจจุบัน เนื่องจากระเบียบคำสั่งไม่เป็นปัจจุบันและล้าสมัย และปรับปรุงระบบสารบรรณให้รวดเร็วขึ้น
2. ด้านการเงินและการบัญชี การรถไฟฯ ต้องแยกบัญชีในด้านต่างๆ ให้ชัดเจน เช่น บัญชีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและค่าบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน บัญชีด้านการเดินรถ บัญชีด้านบุคลากร ทั้งนี้เมื่อมีการแยกบัญชีชัดเจนแล้วให้รัฐเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดเช่นเดียวกับนโยบายที่จะมอบให้กรรมการขนส่งทางรางได้รับงบประมาณด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน
3. ลดต้นทุนการดำเนินการ จากแนวโน้มราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น การรถไฟฯ ควรศึกษาและเปลี่ยนการใช้พลังงานของรถจักรจากระบบน้ำมันเป็นระบบไฟฟ้า ยกเลิกขบวนรถที่ไม่จำเป็น เช่น ขบวนรถที่ให้บริการในเวลาที่ทับซ้อนและรับพนักงานให้เพียงพอเพื่อให้พนักงานมีเวลาทำงานที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นและลดการทำงานเกินกว่าเวลาทำงานปกติของพนักงาน
4. ด้านการซ่อมบำรุง เร่งจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ในการซ่อมบำรุงให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ กระบวนการจัดหาอะไหล่ซ่อมบำรุงให้ตรงตามมาตรฐาน ให้เพียงพอต่อการซ่อมบำรุง และกระจายให้หน่วยซ่อมในส่วนภูมิภาคอย่างเพียงพอ จัดให้มีหน่วยเคลื่อนที่เร็วในการซ่อมบำรุงและต้องมีการกำหนดอายุการใช้งานหรือวาระของรถจักร รถจักร รถพ่วง ให้เหมาะสมเพื่อลดมีสภาพที่พร้อมให้บริการอยู่เสมอ
5. มาตรฐานด้านโครงสร้างพื้นฐาน เร่งรัดการสร้างทางคู่ การสำรวจเส้นทางและการพิจารณาสิ่งแวดล้อมต้องควบคู่กันไปเพื่อลดเวลาและความล่าช้าของโครงการ ปรับปรุงสะพานทั่วประเทศให้สามารถรองรับน้ำหนักได้ 20 ตัน/เพลลาเพื่อรองรับรถจักรที่จัดซื้อใหม่เปลี่ยนรางให้เป็นขนาดมาตรฐาน 100 ปอนด์ เปลี่ยนหมอนไม้ให้เป็นหมอนคอนกรีต เปลี่ยนระบบอาณัติสัญญาณให้เป็นไฟสีทั้งหมดและระบบการควบคุมการเดินรถให้ใช้ระบบการควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง และปรับปรุงทางผ่านให้เป็นสะพานหรืออุโมงค์ข้ามทางรถไฟ

## ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริหารจัดการทรัพย์สินและที่ดิน

จัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาที่ดินโดยปรับปรุงระบบฐานข้อมูลของที่ดินและว่าจ้างที่ปรึกษา ที่มงาน ในการจัดทำแผน สํารวจ ข้อมูลที่ดินทั้งหมดให้เป็นปัจจุบันว่ามีที่ใดบ้าง มีจำนวนเท่าใด แล้วแบ่งแยกส่วนที่ดินที่ใช้ในการเดินรถ และที่ดินที่มีศักยภาพเชิงพาณิชย์ และจัดเก็บข้อมูลโดยใช้ระบบสารสนเทศ จัดเก็บข้อมูลและผลักดันให้มีการออกโฉนดที่ดินรถไฟทั่วประเทศ

การเร่งรัดพัฒนารายได้โดยปรับโครงสร้าง ค่าเช่า ในระยะสั้นก่อนที่จะแยกหน่วยธุรกิจบริหารทรัพย์สิน ให้บริหารจัดการ สัญญาเช่าเดิม ที่มีอยู่โดยปรับปรุงอัตราค่าเช่าที่ดินให้สอดคล้องกับราคาที่ดินเชิงธุรกิจให้เป็นปัจจุบัน จัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบในการ บริหารสัญญาเช่าเดิม ตามย่านสถานีใหญ่ๆ ย่านแม่น้ำ ฯลฯ ติดตามการจัดเก็บรายได้ผู้เช่าที่ดินเดิมในสถานที่ต่างๆ (หน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ) เพื่อจัดเก็บรายได้ให้เป็นไปตามสัญญา

ในระยะยาว : แยกหน่วยธุรกิจในการบริหารจัดการสินทรัพย์และที่ดิน หารายได้จากที่ดิน (รถไฟดำเนินการเองไม่ได้ ไม่มี ประสิทธิภาพ) ซึ่ง พรบ. การรถไฟ 2494 ฉบับที่ 7 พ.ศ.2543 (ตั้งบริษัทลูก) เพื่อบริหารจัดการที่ดินโดยจ้างนักบริหารมืออาชีพด้าน อสังหาริมทรัพย์บริหารงานของหน่วยธุรกิจเพื่อเพิ่มมูลค่าจากที่ดิน หารวิธีการ รูปแบบการพัฒนาพื้นที่บุกเบิก รุกกล้า ให้เกิดประโยชน์มีรายได้ โดยคำนึงถึงมิติทางสังคมแบบมีส่วนร่วมอยู่ร่วมกันได้ CSR

จัดเก็บรายได้อื่น ๆ โดยสร้าง Connectivity กับระบบขนส่งประเภทอื่น ให้สินค้าบรรจุหีบห่อให้ถึงมือผู้ใช้บริการอย่างรวดเร็ว แบบอย่างสากล เช่น Express Rail and Road Transport และหารายได้ในพื้นที่ของ ARL/รถไฟสายสีแดง

## ยุทธศาสตร์ที่ 3 การปรับปรุงการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ

1. เพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้า โดยการเพิ่มจำนวนขบวนรถ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง รับประทาน เวลาเพื่อสร้างความภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นให้กับผู้ประกอบการและมีการจัดทำสถานีขนถ่ายสินค้าแบบ Hap & Spoke ในแต่ละ เส้นทาง

2. เพิ่มรายได้จากรถโดยสาร โดยการยกระดับคุณภาพการให้บริการทั้งด้านความสะดวกสบาย ความตรงต่อเวลา ของขบวนรถและ ราคาที่เหมาะสมพร้อมยกระดับความปลอดภัยในด้านการเดินรถ

3. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้มีความมั่นคงแข็งแรงเพื่อการลดอุบัติเหตุรวมทั้งแก้ไขจุดตัดทางรถไฟและทางลัดผ่าน

4. สร้างสถาบันศึกษาค้นคว้าวิจัย รวมทั้งหน่วยงานการผลิต ซ่อมสร้าง เพื่อความยั่งยืนของการรถไฟฯ ทั้งระบบ เช่นในอดีต

## ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาบุคลากรภายในการรถไฟ

1. เตรียมความพร้อมด้านบุคลากรทั้งในด้านปริมาณ ทักษะ และทัศนคติ รวมทั้งระบบงานบริหารงานบุคคลสมัยใหม่ รองรับ การขยายการให้บริการโดยสารและโลจิสติกส์ ภายใต้โครงการทางคู่ทั่วประเทศ โดยยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี 28 กรกฎาคม 2541 และรับ พนักงานให้เพียงพอต่อการดำเนินงาน

2. ปรับปรุงวัฒนธรรมการทำงานใหม่ในรูปแบบหมู่คณะ (ทีม) เพื่อเพิ่มความเร็วในการประสานงาน โดยมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ) โดยอาศัยรูปแบบการจัดการบริหาร การเปลี่ยนแปลง (Change Management) และคณะผู้ นำการ เปลี่ยนแปลง (change Agent)

3. ยกระดับโรงเรียนรถไฟให้เป็นสถาบันวิจัยและพัฒนาระบบรางอาเซียน เพื่อรองรับการพัฒนาทักษะพนักงาน รฟท. ในระดับ ปฏิบัติการและระดับบริหาร และเป็นหน่วยงานกลางในการแลกเปลี่ยนความรู้กับหน่วยงานวิจัยด้านระบบรางของต่างประเทศ

4. จัดตั้งศูนย์พัฒนาบุคลากรเพื่อการปฏิบัติการระบบรถไฟฟ้า

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย

17 มีนาคม 2558

ไม่มีสมาชิก ไม่มีสหภาพฯ ไม่มีสหภาพฯ ไม่มีความเป็นธรรม