

■ ไม่มีสมาชิก ■ ไม่มี สร.รฟท. ■ ไม่มี สร.รฟท. ■ ไม่มีความเป็นธรรม

ห้ามจำหน่าย



ส่องทาง

www.srut.or.th

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) The State Railway Workers' Union of Thailand (SRWTU)

ปีที่ 25 ฉบับ ประจำเดือนมกราคม 2564

■ ร่วมสร้างองค์กรที่ยั่งยืนกับนโยบายการกำกับดูแล
 ■ กิจการและหลักธรรมาภิบาลของการรถไฟฯ
 ■ ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้กำหนดนโยบายการ
 ■ กำกับดูแลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบ
 ■ ซึ่งได้ประกาศใช้ ณ วันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2563 โดยประกาศ
 ■ ฉบับนี้มีเจตนาเพื่อให้ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานการรถไฟฯ
 ■ พึงตระหนักอยู่เสมอถึงความเสียหาย ที่จะเกิดขึ้นจากการ
 ■ ไม่ปฏิบัติตามหรือปฏิบัติไม่สอดคล้องกับกฎหมายและ
 ■ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

อ่านต่อหน้า 6

ส่องทาง

ฉบับนี้มีอะไร

- สังคมม้าเหล็ก 3
- แวดวงแรงงาน 3
- ร่วมสร้างองค์กรที่ยั่งยืนกับนโยบาย
การกำกับดูแลกิจการและหลักธรรมาภิบาลของการรถไฟฯ 6
- ภาพกิจกรรม-ความเคลื่อนไหว 7-8

สร.รฟท.ค้าน การปิดหัวลำโพง



สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) ไม่เห็นด้วยกับการปิดสถานีรถไฟหัวลำโพง โดยไม่ให้ขบวนรถไฟเข้าเลย แต่อาจจะลดจำนวนของขบวนรถไฟให้น้อยลงจากเดิมได้ตามความเหมาะสมโดยไม่กระทบกับการดำเนินชีวิตของประชาชน คณะกรรมการบริหารสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ นำโดยนายสาวิทย์ แก้วหวาน ประธานสหภาพฯ เข้าพบ นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีคมนาคมเพื่อยื่นหนังสือให้ทบทวนนโยบายการปิดสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

อ่านต่อหน้า 4

แรงงานรัฐวิสาหกิจกับร่าง พ.ร.บ. แรงงานฉบับใหม่

ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ.... ตามที่กระทรวงแรงงาน (รง.) เสนอ และส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้ความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และสำนักงาน ก.พ.ร. ไปประกอบการพิจารณาด้วย... เป็นเรื่องที่ทำให้สมาชิกได้ติดตามกันต่อไป

อ่านต่อหน้า 5



■ บทความใดๆ ที่ลงในวารสารนี้เป็นความเห็นส่วนตัวของผู้เขียนซึ่งคณะกรรมการสหภาพฯ จะเห็นด้วยหรือไม่ก็ได้ ■



คำกล่าวอวยพรเนื่องในโอกาสขึ้นปีใหม่พุทธศักราช 2564

นายสาวิทย์ แก้วหวาน

ประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย

“สวัสดีครับสมาชิกสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทยที่เคารพรักทุกท่าน กระผม นายสาวิทย์ แก้วหวาน ประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทยขอเป็นผู้แทน กรรมการบริหาร สร.รฟท. ทั้งส่วนกลางและส่วนสาขาภูมิภาคทั้ง 9 สาขาทุกๆ ท่านเพื่อที่จะส่ง คำอวยพรเนื่องในโอกาสขึ้นปีใหม่พุทธศักราช 2564 ขออวยพรให้สมาชิกและครอบครัว จงมีความสุข ตลอดปี 2564 และที่สำคัญในสถานการณ์ที่ไม่ปกตินี้โดยเฉพาะการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19

แน่นอนที่สุดจะมีผลกระทบต่ออาชีพการงาน การใช้ชีวิตของสมาชิก ครอบครัวตลอดถึงประชาชนทั่วไป ดังนั้นจึงขอให้สมาชิกทุกท่านได้มีสติ ไม่ต้องตระหนกแต่ขอให้ตระหนักกับสิ่งที่เกิดขึ้นซึ่งอยู่ในระหว่างที่หาวิธีการป้องกันและรักษาซึ่งภายใต้ความสามารถในการผลิตและคิดค้น ของคิดมนุษย์ ผมคิดว่าเหตุการณ์เหล่านี้จะมลายหายไป แต่ต้องใช้เวลา แต่ในช่วงเวลานี้ขอให้พี่น้องได้มีสติตามที่ได้กราบเรียนในตอนต้น ใช้ชีวิตอย่างมีความคิด มีสติ มีความรู้แล้วทำให้เกิดปัญญาและผมก็เชื่อว่าสิ่งที่ผมกล่าวมาทั้งหมดเหล่านี้จะทำให้สมาชิกและครอบครัว ก้าวพ้นภัยพิบัติไปด้วยกันดังนั้นในวาระดิถีขึ้นปีใหม่ 2564 ตลอดทั้งปีและตลอดไปขอให้พี่น้องมีความสุขขอให้คุณงามความดีและ สิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่พี่น้องทุกท่านยึดถือยึดเหนี่ยวจิตใจนั้นขอให้ปกป้องคุ้มครองดูแลพี่น้องทุกท่านและเหนืออื่นใดการรถไฟแห่งประเทศไทย ก็ถือว่าเป็นองค์กรที่มีส่วนสำคัญให้ที่อยู่ ที่กินกับตัวเราและครอบครัวของทุกๆ ท่านดังนั้นสิ่งที่ต้องทำควบคู่กันไปก็คือด้านหนึ่งการทำงาน เพื่อองค์กรที่เป็นรักยิ่งของเราคือการรถไฟแห่งประเทศไทยขอให้พวกเราได้มีสติปัญญาทุ่มเทสรรพกำลังที่มีอยู่ทำให้การรถไฟฯ เจริญรุ่งเรือง มีความพัฒนา ยั่งยืน มั่นคงในอนาคตข้างหน้า ในการรับใช้บริการประชาชนอย่างสุดจิตสุดใจ ปกป้องการรถไฟฯ ให้เป็นสมบัติของชาติและ ประชาชนต่อไป อีกด้านหนึ่งคือการดูแลสิทธิประโยชน์ของพนักงานทุก ๆ ท่านไม่ว่าจะเป็นพนักงานทั่วไปรวมทั้งส่วนที่เป็นลูกจ้างของ การรถไฟฯ ก็ถือเป็นภาระกิจหน้าที่ของสหภาพฯที่จะต้องเข้าไปดูแลสิทธิประโยชน์เหล่านี้ตั้งแต่นั้นนอกเหนือจากการทำประโยชน์เพื่อส่วนรวมแล้ว ด้านหนึ่งการเข้ามามีส่วนร่วมของทั้งสมาชิกกับกิจกรรมของสหภาพฯเพื่อคุ้มครองดูแลสิทธิประโยชน์ของสมาชิก พนักงานและครอบครัว ทุกคนจึงเป็นเรื่องสำคัญ และสิ่งที่สำคัญเหนืออื่นใดคือเรื่องของประเทศชาติเป็นหน้าที่ของทุกคนที่จะต้องปกป้องปฏิเสธไม่ได้ ดังนั้น

ทั้ง 3 ส่วนองค์กรคือการรถไฟแห่งประเทศไทย ประโยชน์ของสาธารณะ และสิทธิประโยชน์คือสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ และประเทศชาติอันเป็นที่รักของพวกเราจำเป็นที่จะต้องเดินหน้าควบคู่ไปด้วยกัน ดังนั้นจึงแบ่งเวลาในการทำคุณงามความดี การรักษาคุณค่าเหล่านี้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดทั้งต่อตัวเรา ต่อชุมชน ต่อสังคมต่อองค์กรของเรา ตลอดถึงประเทศชาติ ประชาชนท้ายที่สุดก็ขออวยพรให้คุณพระศรีรัตนตรัยและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ในทุกศาสนา รวมทั้งคุณค่า ความงามความดีของพวกเราทุกคนที่ได้ร่วมกันสร้างจงดลบันดาลให้ทุกท่านมีความสุขมีสุขภาพที่แข็งแรง มีจิตใจที่แข็งแกร่งเพื่อที่จะดำเนินชีวิตไปข้างหน้าอย่างมั่นคงและยั่งยืน ทั้งตัวท่านเองและครอบครัวตลอดไป

ด้วยจิตคารวะ
นายสาวิทย์ แก้วหวาน
1 ม.ค. 64

บรรณาธิการ



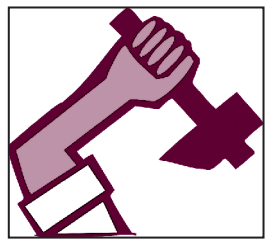
สวัสดี...มวลสมาชิกและท่านผู้อ่านที่เคารพทุกท่าน ส่องทางฉบับนี้ประจำเดือนมกราคม 2564 วารสารได้เดินทางอย่างมาถึงปีที่ 25 แล้ว สำหรับปีใหม่นี้เริ่มต้นภายใต้บรรยากาศโควิด-19 ระบาดระลอก ใหม่พร้อมๆ กับมาตรการควบคุมโรคที่กลับมาเข้มข้นกันอีกครั้ง โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตลอดถึงต่างจังหวัดที่มีมาตรการหลายอย่างในการควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด นอกจากวิกฤตเดิม จากระบบทุนนิยมแล้วสถานการณ์ระบาดเชื้อไวรัสโควิด - 19 ส่งผลกระทบต่อซ้ำเติมด้านเศรษฐกิจทั้ง ประเทศและทั่วโลกวิกฤตลงไปอีกมีผู้ติดเชื้อ ณ เดือนมกราคม 2564 ทั่วโลกประมาณ 102 ล้านคนรักษา หายแล้ว 56.4 ล้านคนมียอดผู้เสียชีวิต จำนวน 2.21 ล้านคนเป็นวิกฤติที่รุนแรงที่สุดแรงในรอบ 100 ปี ยังไม่มีใครรู้ว่าจะจบเมื่อไหร่ โควิดคงจะอยู่กับเราไปอีกระยะหนึ่ง ต้องหาวิธีดูแลตัวเอง สุขภาพที่ดีคือ ต้นทุนชีวิตแม้ต้นทุนการซื้อแมสก์ เสื้อเจลแอลกอฮอล์จะเพิ่มขึ้นบ้าง แต่คุ้มค่างว่าการที่จะต้องมาเสี่ยง ติดโรคโควิด ชีวิตต้องกลับมาสู่อีกครั้ง สำหรับโลกแห่งอนาคตไม่มีวันที่ย้อนกลับไปเหมือนเดิมอีกแล้ว ซึ่งคำฮิตที่ใครๆเค้าพูดกัน “New Normal” คือความปกติใหม่ ฐานวิถีชีวิตใหม่ หรือหมายถึงรูปแบบการ ดำเนินชีวิตอย่างใหม่ที่แตกต่างจากเดิม เพราะมีบางสิ่งมากระทบ จนแบบแผนและแนวทางปฏิบัติที่คนในสังคมคุ้นเคยอย่างเป็นปกติและ เคยคาดหมายล่วงหน้าได้ ต้องเปลี่ยนแปลงไปสู่วิถีใหม่ภายใต้หลักมาตรฐานใหม่ที่ไม่คุ้นเคย แต่หากเรามองให้ดี สถานการณ์ในครั้งนี้ได้มอบ บทเรียนสำคัญให้เราทุกคน มีสติ ไม่ประมาท และเริ่มต้นวางแผนชีวิตสำหรับการเตรียมความพร้อมเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินอีกครั้ง “จัดระบบการเงินให้เข้าที่...จัดระเบียบการออมให้เข้าทาง” ถือเป็นจุดเริ่มต้นที่ดี ที่เราจะเริ่มต้น วางแผนการใช้จ่ายเงินด้วยการจัดสรรและ การวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทให้ชัดเจน สำหรับวิถีชีวิตใหม่จะเป็นอย่างไรนั้น ขึ้นอยู่กับตัวเราเอง ช่วยเหลือตนเองช่วยเหลือผู้อื่น สิ่งสำคัญที่สุดคือต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของส่วนรวมและของชาติมากกว่าผลประโยชน์ของตนเอง ขอให้สู้ๆ อย่าท้อถอยนะครับ

ด้วยจิตคารวะ
นายสุพิเชฐ สุวรรณชาติ
บรรณาธิการ editor@srut.or.th



*** ข่าวยุทธศาสตร์ฉบับนี้ฉบับประจำเดือน มกราคม 2564 *** ภาพรวมผลพวงของวิกฤติระบบทุนผูกขาดครอบโลกส่งผลให้เศรษฐกิจแบบทุนนิยมเสรีมือใครยาวสาวได้สาวเอาล้มระเนระนาด *** เช่นหัวโลกทุนนิยมสามานย์อเมริกาเศรษฐกิจติดลบอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อน หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 พ.ศ.2488 *** ยุโรปทั้งโซนติดลบถั่วหน้า แต่ในโลกที่มีเศรษฐกิจเติบโตไปข้างหน้าแม้ไม่มากนักตามตัวเลขของ IMF คือ จีนกับเวียดนาม ซึ่งทั้งสองอยู่ในทวีปเอเชีย และยังมีหลักการสำคัญคือหลักเศรษฐกิจแบบสังคมนิยม แต่ผ่อนคลายเป็นทุนนิยมบางส่วน *** แต่ระบบรวมรัฐยังความคุมไม่ให้เกิดทุนใหญ่ในประเทศผูกขาดเหนืออำนาจรัฐทำให้ทุนข้ามชาติไม่สามารถเข้ามาแสวงหาผลกำไรในประเทศของตนได้อย่างเสรี *** นี่คือการแตกต่างกับประเทศใหม่ที่เปิดเสรีส่งเสริมสนับสนุนทุนข้ามชาติอย่างสุดลิ่มทิ่มประตู หรือเรียกว่าทุนลูกไล่หันไปพึ่งพาทุนข้ามชาติเป็นหลักคือการส่งออก กับการท่องเที่ยว เมื่อเศรษฐกิจทั่วโลกล่มเพราะ Covid-19 คนต่างชาติไม่มาท่องเที่ยวในไทย จาก 39.8 ล้านคน เหลือ 5-6 ล้านคนรายได้หายไปเกือบ 13% ของ GDP *** ส่วนการผลิตสินค้าที่ผลิตแล้วส่งออกไม่ได้ ผสมกับสงครามการค้าระหว่างอเมริกากับจีนอัตราเงินดอลลาร์อ่อนเงินบาทแข็งส่งออกไม่ได้ติดลบทั้งปี 2563 ถึง 6% ของ GDP ทำให้เศรษฐกิจไทยตกต่ำที่สุดในอาเซียน ผสมผสานกับการทุจริตคอร์รัปชันที่ยังไม่ลดน้อยลง ทำให้ภาพรวมเศรษฐกิจยังคงทยอยอย่างรุนแรง *** คนว่างงานเพิ่มรัฐบาลอัดฉีดเงินเข้าระบบให้คนรายได้น้อยโดยกู้เงินมหาศาล *** หนี้ครัวเรือนเพิ่มขึ้นถึง 83.8% หนี้สาธารณะเพิ่มขึ้นถึง 55% *** สภาพเศรษฐกิจเช่นนี้รัฐบาลไทยต้องเปลี่ยนวิกฤติให้เป็นโอกาสคือหยุดเดินตามทุนสามานย์ผูกขาดครอบโลกทำแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาบริหารประเทศคือทางเลือกทางรอดของประเทศ *** และแน่นอนหน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ประชาชน โดยเฉพาะผู้ใช้แรงงานต้องนำหลักการนี้เป็น New Normal วิถีชีวิตใหม่อย่างเข้มงวดด้วย *** การรถไฟฯ และ สร.รฟท. ต้องขยับเข้าไปมีส่วนร่วมจัดทำเชิงนโยบายกับฝ่ายบริหารให้มากขึ้นเหมือนในอดีตที่สำคัญต้องเป็นยามเฝ้าการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่าให้มีการคอร์รัปชันทุกรูปแบบ ทุกระดับชั้น *** เพราะโลกใหม่บทบาทของระบบรางสำคัญที่สุดในโลกของการขนส่ง การขนส่งเป็นการบริการพื้นฐานแก่ประชาชนจึงต้องการเป็นของรัฐมากกว่าปล่อยให้นายทุนผูกขาดขูดรีดประชาชน *** หากบริหารจัดการที่ดี (Good Government) ตามปรัชญาการบริการขนส่งแล้วประสิทธิภาพในการบริการย่อมดีกว่าแน่นอน *** รถไฟทั่วโลก ความเร็วสูงของจีน รัสเซีย ฝรั่งเศส ล้วนแล้วแต่เป็นรัฐวิสาหกิจทั้งสิ้น จึงเจริญก้าวหน้า *** ด้วยเหตุดังกล่าวคนรถไฟฯ ทั้งมวลจงสามัคคีกัน เรียนรู้ต่อสู้เพื่อรักษาไว้ซึ่ง รฟท.ให้เป็นมรดกของคนไทย แต่พัฒนาให้ก้าวหน้าขึ้นนี่คือภาระอันยิ่งใหญ่ของ สร.รฟท. *** พบกันใหม่ฉบับหน้า.... สวัสดีครับ ***

หน้าตระแกรง



แควงแรงงาน

แรงงานรัฐวิสาหกิจ กับร่าง พ.ร.บ. แรงงานฉบับใหม่

ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. ?. ตามที่กระทรวงแรงงาน (รง.) เสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้ความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และสำนักงาน ก.พ.ร. ไปประกอบการพิจารณาด้วย แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรต่อไป และรับทราบแผนในการจัดทำกฎหมายลำดับรอง กรอบระยะเวลา และกรอบสาระสำคัญของกฎหมายลำดับรองที่ออกตามร่างพระราชบัญญัตินี้ ดังกล่าวตามที่กระทรวงแรงงานเสนอ ดังนี้

1. โดยที่พระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ได้มีการใช้บังคับมาเป็นเวลานาน และมีบทบัญญัติบางประการไม่สอดคล้องกับสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ได้แก่ การกำหนดขั้นตอนการเจรจาและการไกล่เกลี่ยข้อพิพาทแรงงานที่ขาดความยืดหยุ่นและไม่สอดคล้องกับแนวทางการส่งเสริมการแก้ไขข้อขัดแย้งและการยุติข้อพิพาทแรงงานด้วยระบบทวิภาคี การกำหนดให้มีการจดทะเบียนองค์กรฝ่ายนายจ้างและองค์กรฝ่ายลูกจ้าง และการจำกัดสิทธิการปิดงานหรือนัดหยุดงานขององค์กรฝ่ายนายจ้างและองค์กรฝ่ายลูกจ้าง และการจำกัดสิทธิการรวมตัวจัดตั้งองค์กรของฝ่ายลูกจ้างที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจแต่ละแห่งมีสหภาพแรงงานได้เพียงสหภาพแรงงานเดียว อันมีลักษณะเป็นการควบคุมจากภาครัฐ ซึ่งไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ จึงจำเป็น

ต้องปรับปรุงพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 เกี่ยวกับวิธีระงับข้อพิพาทแรงงาน การห้ามปิดงานหรือการนัดหยุดงาน หลักเกณฑ์การจัดตั้งและการดำเนินงานของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ และสหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นการส่งเสริมเสรีภาพในการรวมตัวเพื่อจัดตั้งและดำเนินกิจการขององค์กรดังกล่าวให้สอดคล้องกับมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศ ตลอดจนปรับปรุงอัตราโทษให้เหมาะสมยิ่งขึ้น ดังนั้น เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งในรัฐวิสาหกิจให้มีการเจรจายุติข้อพิพาทในระดับทวิภาคี ส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างเพื่อให้เกิดความเข้าใจซึ่งกันและกัน คู่คุ้มครองการดำเนินการของลูกจ้างที่เกี่ยวข้องกับการรวมตัวกันจัดตั้งสหภาพแรงงาน และพัฒนามาตรฐานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและหลักสากล

2. กระทรวงแรงงานได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้โดยจัดสัมมนาไตรภาคี เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2560 รับฟังความคิดเห็นโดยส่งแบบแสดงความคิดเห็นให้กระทรวงต่าง ๆ ที่กำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ จำนวน 15 กระทรวง และให้สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 47 แห่ง และรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน (www.labour.go.th) ตั้งแต่วันที่ 5 มิถุนายน 2562 ถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2562 และกระทรวงแรงงานได้จัดทำสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย พร้อมทั้งได้เปิดเผยเอกสารดังกล่าวผ่านทางเว็บไซต์ของ

ต่อหน้าจาก 1 **ส.ส.พท.ก้านการปิดหัวลำโพง**

สถานีรถไฟกรุงเทพ หรือที่ชาวบ้านเรียกกันติดปากว่า “สถานีหัวลำโพง” ตามชื่อคลองและถนนในบริเวณใกล้เคียง คำว่า “หัวลำโพง” นี้บ้างก็ว่ามาจากชื่อทุ่งกว้างบริเวณนั้น ซึ่งใช้เป็นที่เลี้ยงวัวของแขก ชาวบ้านเห็นฝูงวัววิ่งอย่างคึกคักนอนอยู่กลางทุ่งจึงเรียก “ทุ่งวัวลำพอง” และคลาดเคลื่อนมาเป็น “หัวลำโพง” ในภายหลัง บ้างก็สันนิษฐานว่าเป็นชื่อของต้นไม้ชนิดหนึ่งชื่อ “ต้นลำโพง” ซึ่งเคยมีมากในแถบนี้ถือเป็นสถานีรถไฟหลักของประเทศไทย และเป็นสถานีที่เก่าแก่ที่สุด

สถานีหัวลำโพงเป็นที่กำเนิดของรถไฟสายแรกของประเทศไทย ทั้งรถไฟของบริษัทเอกชนและรถไฟหลวงที่ถือเป็นวันสถาปนากิจการรถไฟไทย และยังเป็นที่ยกเนิดของรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทยด้วย เป็นตำนานของย่านกลางกรุงเทพมหานครแห่งหนึ่ง ซึ่งเคยเป็นทุ่งโล่งดงดิบมาก่อน เช่นเดียวกับเมืองทั้งหลายในโลก ที่ต่างก็เป็นป่าเป็นเขามาก่อนทั้งสิ้น ซึ่งสถานีเริ่มก่อสร้างขึ้นในปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ในปี พ.ศ. 2453 สร้างเสร็จและเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2459 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว สถานีกรุงเทพก่อสร้างในลักษณะโดมสไตลิตาเลียนผสมกับศิลปะแบบเรอเนสซองซ์ คล้ายกับสถานีรถไฟแฟรงก์เฟิร์ตในประเทศเยอรมนี ประดับด้วยหินอ่อนและเพดานมีการสลักลายนูนต่าง ๆ เป็นหลัก โดยมีนาฬิกาขนาดใหญ่รัศมี 80 เซนติเมตร ตั้งอยู่กลางสถานีรถไฟเป็นสัญลักษณ์อย่างหนึ่งของสถานีหัวลำโพง ออกแบบโดย มิสเตอร์ มาริโอ ตามันโญ ชาวอิตาลี สถาปนิกสยามผู้ออกแบบ พระที่นั่งอนันตสมาคม, วังปารุสกวัน, สะพานมฆวานรังสรรค์ และสถานที่สำคัญอีกหลายแห่ง ซึ่งหัวลำโพงได้ทำหน้าที่รับใช้ประชาชนผู้ใช้บริการร่วม 105 ปีมีบทบาทในทางประวัติศาสตร์มาอย่างยาวนาน ต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนเปิดสถานีรถไฟแห่งใหม่ “สถานีกลางบางซื่อ” ที่รวมรถไฟทางไกล รถไฟฟ้าชานเมือง รถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยาน และรถไฟความเร็วสูงเข้าด้วยกัน ซึ่งเป็นการนับถอยหลังหรือถึงกาลอวสานตำนานแห่งทุ่งวัวลำพอง

มาถึงยุคปัจจุบันสืบเนื่องจากที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ ได้ให้สัมภาษณ์ต่อสื่อมวลชน ว่าได้มอบนโยบายในการดำเนินงานแก่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) “เมื่อรถไฟฟ้าสายสีแดงเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ในเดือน พ.ย. 2564 จะปิดสถานีหัวลำโพงทันที ซึ่งจะทำให้ไม่มีรถไฟวิ่งเข้าเมืองสามารถแก้ปัญหาจราจรภายในเมืองได้ตามเป้าหมาย โดยสถานีกลางบางซื่อจะเป็นสถานีกลางในการให้บริการระบบรางของ รฟท. โดยให้ รฟท. เร่งทำแผนบูรณาการบริหารการเดินทางรถไฟทางไกล เช่น รถไฟสายใต้ จะวิ่งเข้ามาถึงสถานีบางบำหรุ จากนั้นให้ผู้โดยสารต่อรถไฟสายสีแดงเข้ามาที่สถานีบางซื่อ สายเหนือสายตะวันออกเฉียงเหนือจะบริหารรูปแบบการเดินทางเหมือนกันอาจจะหยุดที่เชียงราก โดยรถไฟที่สามารถวิ่งบนโครงสร้างสีแดงซึ่งเป็นทางรถไฟยกระดับได้จะสามารถเข้าสถานีบางซื่อได้ เพราะจะไม่ให้วิ่งทางรถไฟด้านล่างอีกแล้ว ส่วนขบวนใดที่ยังวิ่งเข้ามาไม่ได้ก็ให้หยุดที่สถานีรอบนอกก่อน และให้ผู้โดยสารต่อสายสีแดงเข้ามา” จากนโยบายดังกล่าวก่อให้เกิดกระแสวิพากษ์วิจารณ์กันอย่างกว้างขวางทั้งในส่วนของประชาชนทั่วไปและประชาชนที่ใช้บริการในการเดินทางโดยรถไฟรวมทั้งในส่วนของพนักงานการรถไฟฯ และหากดำเนินการตามนโยบายดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่ออย่างมากต่อประชาชนผู้ใช้บริการและประชาชนทั่วไป กล่าวคือ



1. สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) นับเป็นสถานที่ทางประวัติศาสตร์ที่ล้นเกล้ารัชกาลที่ 5 ทรงเสด็จมาตอกหมุดตึ๊งรางด้วยพระองค์เองเป็นปฐมฤกษ์ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พุทธศักราช 2439 ในพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟปฐมฤกษ์จากสถานีกรุงเทพ ถึงสถานีอยุธยา ซึ่งเป็นสถานที่เชิงสัญลักษณ์ที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ หากมีนโยบายในการปิดสถานีรถไฟกรุงเทพ จะทำให้การรถไฟฯ สูญเสียโอกาสในการใช้ประโยชน์จากพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟที่จะใช้เป็นพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ หรือใช้ในการเดินขบวนรถพิเศษเนื่องในโอกาสต่างๆ และเป็น Landmark สำคัญของประเทศและการรถไฟฯ ในการเดินทางของประชาชน

2. สถานีรถไฟกรุงเทพ(หัวลำโพง) นอกจากจะเป็นจุดเริ่มต้น – และปลายทางของรถไฟทางไกลทุกขบวนแล้ว ซึ่งในอนาคตจะมีการย้ายไปที่สถานีกลางบางซื่อ นอกจากนั้นยังเป็นจุดเริ่มต้น – และปลายทางของขบวนรถชานเมืองในเส้นทางต่างๆ ซึ่งประชาชน นักเรียน นิสิต นักศึกษาจำนวนมากใช้บริการเพื่อเป็นการเดินทางเข้ามาทำงาน และเรียนในเขตกรุงเทพมหานคร นอกจากนั้นยังเป็นสถานีเชื่อมต่อการเดินทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออก หากมีการยกเลิกไม่ให้ขบวนรถชานเมืองเข้า – ออก และยกเลิกสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) จะส่งผลกระทบต่อประชาชน นักเรียน นิสิต นักศึกษาในเรื่องของระบบขนส่งสาธารณะที่มีรองรับไม่เพียงพอ โดยเฉพาะจุดเชื่อมต่อต้นทาง-ปลายทางสำหรับขบวนรถที่ผู้โดยสารใช้บริการเดินทางในเส้นทางสายตะวันออกจะได้รับผลกระทบด้วย

3. ในสถานการณ์วิกฤตเรื่องสภาพแวดล้อมของอากาศการฟุ้งกระจายของฝุ่นขนาดเล็ก PM 2.5 ที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพสุขภาพของประชาชนเพิ่มมากขึ้นทุกวันอันเนื่องมาจากการจราจรที่หนาแน่นของยานพาหนะที่วิ่งสัญจรบนท้องถนนในหลายประเทศได้ใช้การขนส่งระบบรางในการแก้ไขปัญหาและห้ามรถยนต์ที่ใช้พลังฟอสซิลเข้าไปยังในเขตเมืองเพื่อลดมลภาวะแม้ว่ารัฐบาลจะให้ความสำคัญในเรื่องนี้แต่การดำเนินการตามนโยบายดังกล่าวของ ร.ม.ต.คมนาคม ก็ขัดแย้งกับนโยบายหลักของรัฐบาล และที่สำคัญการแก้ปัญหาการจราจรที่แออัดควรแก้ทั้งระบบไม่ใช่มองแค่เพียงว่ารถไฟคือปัญหาหลักของการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครเพราะในเกือบทุกเส้นทางที่ไม่มีเส้นทางรถไฟตัดผ่านถนนการจราจรก็ยังหนาแน่นติดขัดทุกวัน จริงอยู่ในปัจจุบันหัวรถจักรและรถดีเซลรางยังใช้พลังงานฟอสซิลเป็นเชื้อเพลิงในการขับเคลื่อนแต่ก็เป็นเพียงจำนวนน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับขบวนยานพาหนะจำนวนมหาศาลที่วิ่งบนท้องถนน ซึ่งการรถไฟเองก็พยายามในการแก้ไขปัญหาอยู่เช่นเดียวกัน

4. การรถไฟฯ มีหน่วยซ่อมเพื่อรองรับการซ่อมบำรุงรถจักรรถพ่วง ที่เข้ามาที่สถานีกรุงเทพ เมื่อไม่มีขบวนรถเข้ามาตามนโยบาย ร.ม.ต.คมนาคมประกาศ จะทำให้เกิดปัญหามีผลกระทบต่อแผนงานการซ่อมบำรุงรถจักร รถพ่วง หรืออาจจำเป็นต้องมีการย้ายหน่วยซ่อมบำรุงออกไปอยู่นอกเขต กทม. ซึ่งการรถไฟฯ

ต่อหน้าจาก 1 ส.ส.พท.ก้านการปิดกั้วลำโพง

ยังไม่มีแผนงานรองรับว่าจะไปอยู่ที่ไหน รวมถึงกระทบต่อสภาพการทำงานของพนักงาน ซึ่งในการย้ายสถานที่ทำงานหรือเปลี่ยนแปลงสภาพการทำงานของพนักงานซึ่งถือว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงสภาพการจ้าง โดยตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ.2543 ในการเปลี่ยนแปลงสภาพการจ้างต้องตกลงกับสหภาพแรงงานก่อนที่ผ่านมายังไม่มีการหารือ หรือตกลงกับสหภาพแรงงานแต่อย่างใด

จากประเด็นปัญหาตั้งที่กล่าวมา สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รพท.) ไม่เห็นด้วยกับการปิดสถานีรถไฟหัวลำโพงโดยไม่ให้ขบวนรถไฟเข้าเลย แต่อาจจะลดจำนวนของขบวนรถไฟให้เข้าน้อยลงจากเดิมได้ตามความเหมาะสมโดยไม่กระทบกับ

การดำเนินชีวิตของประชาชน เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2564 เวลา 10.00 ณ ห้องประชุมกระทรวงคมนาคม คณะกรรมการบริหารสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ นำโดยนายสาวิทย์ แก้วหวาน ประธานสหภาพฯ เข้าพบนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีคมนาคมเพื่อยื่นหนังสือให้ทบทวนนโยบายการปิดสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) โดยมี นายวิรัช พิมพะนิตย์ ที่ปรึกษารัฐมนตรีเป็นตัวแทนรับเรื่องแทน เพื่อประโยชน์สูงสุดของประเทศชาติและประชาชนที่ใช้บริการ และรักษาภาพลักษณ์การรถไฟฯ ต่อไป

ทีมข่าว ส่องทางรายงาน

ขอขอบคุณภาพจาก: <https://travel.mthai.com/blog/214576.html>

ต่อหน้าจาก 4 แรจงานรัฐวิสาหกิจกับร่าง พ.ร.บ. แรจงานฉบับใหม่

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน (www.labour.go.th) และได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2562 (เรื่อง การดำเนินการเพื่อรองรับและขับเคลื่อนการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562) ตามมาตรา 77 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยและพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้เป็นการปรับปรุงพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยมีสาระสำคัญที่ต่างไปจากเดิม ดังนี้

1. ข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้าง

◆ กำหนดระยะเวลาในการยื่นข้อเรียกร้องให้มีการกำหนดข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างหรือการแก้ไขเพิ่มเติมข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้าง โดยกำหนดให้ยื่นภายในระยะเวลา 60 วัน ก่อนวันที่ข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างเดิมจะสิ้นสุดลง

◆ กำหนดให้ข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างที่กระทำโดยนายจ้างกับสหภาพแรงงานซึ่งมีลูกจ้างเป็นสมาชิกเกินกว่าสองในสามของลูกจ้างทั้งหมด มีผลผูกพันนายจ้างและลูกจ้างทุกคน

◆ กำหนดให้นายจ้างนำข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างมาแจ้งต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย

2. วิธีระงับข้อพิพาทแรงงาน

กำหนดให้ในกรณีที่มีข้อพิพาทแรงงานที่ตกลงกันไม่ได้ ทั้งสองฝ่ายอาจตกลงกันให้พนักงานประนอมข้อพิพาทแรงงาน ดำเนินการประนอมข้อพิพาทแรงงานต่อไป หรือนำข้อพิพาทแรงงานที่ตกลงกันไม่ได้นั้นไปเจรจาตกลงกันเอง หรือส่งข้อพิพาทแรงงานที่ตกลงกันไม่ได้ให้คณะกรรมการวินิจฉัยการกระทำอันไม่เป็นธรรม และข้อพิพาทแรงงานเพื่อชี้ขาดข้อพิพาทแรงงานที่ตกลงกันไม่ได้

3. การปิดงานและการนัดหยุดงาน

◆ กำหนดให้นายจ้างอาจปิดงานหรือลูกจ้างอาจนัดหยุดงานได้โดยนายจ้างที่ประสงค์จะปิดงานหรือลูกจ้างที่ประสงค์จะนัดหยุดงานต้องแจ้งเป็นหนังสือให้พนักงานประนอมข้อพิพาทแรงงาน และอีกฝ่ายทราบล่วงหน้าเป็นเวลาอย่างน้อย 24 ชั่วโมง ก่อนการปิดงานหรือนัดหยุดงาน

◆ กำหนดให้การปิดงานหรือการนัดหยุดงานในงานที่เป็นบริการสาธารณะ ฝ่ายที่ปิดงานหรือนัดหยุดงานต้องจัดให้มีบริการขั้นต่ำเท่าที่จำเป็น

◆ กำหนดงานที่เป็นบริการสาธารณะ ได้แก่ โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์หรือโทรคมนาคม บรรเทาสาธารณภัย ควบคุมการจราจรทางอากาศ และกิจการอื่นตามที่ประกาศกำหนด

4. คณะกรรมการวินิจฉัยการกระทำอันไม่เป็นธรรมและข้อพิพาทแรงงาน

◆ กำหนดให้มีคณะกรรมการวินิจฉัยการกระทำอันไม่เป็นธรรมและข้อพิพาทแรงงาน ประกอบด้วยอธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเป็นประธานกรรมการ และให้ผู้อำนวยการสำนักงานสัมพันธ์ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเป็นกรรมการและเลขานุการ

◆ กำหนดให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ในการชี้ขาดข้อพิพาทแรงงานตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้

5. สหภาพแรงงาน

◆ กำหนดให้รัฐวิสาหกิจแห่งหนึ่งสามารถมีสหภาพแรงงานได้มากกว่าหนึ่งสหภาพแรงงาน

◆ อนุญาตให้ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจที่เป็นฝ่ายบริหารสามารถจัดตั้งสหภาพแรงงานได้

◆ กำหนดให้สหภาพแรงงานตั้งแต่สองสหภาพแรงงานขึ้นไปสามารถรวมกันจัดตั้งเป็นสหพันธ์แรงงานได้

◆ กำหนดให้สหภาพแรงงานหรือสหพันธ์แรงงานไม่น้อยกว่า 10 แห่งสามารถจัดตั้งเป็นสภาองค์กรแรงงาน

6. อัตราโทษ

ปรับอัตราโทษของความผิดในพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

ขอให้สมาชิกติดตามกันต่อไป ตามหลักการเหตุผล มุมมอง อาจจะมีความเห็นที่ขัดแย้งกันบ้างระหว่างผู้ต้องการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ถูกกฎหมายบังคับใช้ อย่างไรก็ตามหากประกาศออกมาบังคับใช้ในแรงงานภาครัฐวิสาหกิจมีผลกระทบและการเปลี่ยนแปลงอย่างแน่นอน ถือว่าเป็นกฎเกณฑ์ของสรรพสิ่ง ไม่มีอะไรในโลกที่หยุดนิ่ง เงื่อนไขต่างๆล้วนเป็นสาเหตุแห่งการเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงสู่การรับรู้และพัฒนา สัมพันธ์และขัดแย้ง สู้ๆกันต่อเนะครับ

ที่มาข้อมูล: ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา (นายกรัฐมนตรี) วันที่ 29 กันยายน 2563

ร่วมสร้างองค์กรที่ยั่งยืน กับนโยบายการกำกับ ดูแลกิจการและหลัก ธรรมาภิบาลของการรถไฟฯ



ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลการปฏิบัติงานให้ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบซึ่งได้ประกาศใช้ ณ วันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2563 ลงนาม นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟฯ โดยประกาศฉบับนี้มีเจตนาเพื่อให้ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานการรถไฟฯ พึงตระหนักอยู่เสมอถึงความเสียหาย ที่จะเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามหรือปฏิบัติไม่สอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบต่อองค์กร ผู้บริหาร ผู้ปฏิบัติงาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และยึดมั่นเป็นหลักในการปฏิบัติหน้าที่ อีกทั้งสามารถตัดสินใจในการปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสมภายใต้ต้นนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยยึดมั่นหลักธรรมาภิบาลเพื่อนำไปสู่องค์กรที่ยั่งยืน ส่งผลให้เกิดความน่าเชื่อถือ และได้รับการยอมรับจากสังคมและบุคคลทั่วไป ในฐานะที่สมาชิกของสหภาพเป็นผู้ปฏิบัติงานจึงขอให้ทุกท่านศึกษารายละเอียดและร่วมมือกันพัฒนาการรถไฟฯ ไปสู่องค์กรที่ยั่งยืน โดยเฉพาะโลกในอนาคต สู่ยุคการปฏิวัติอุตสาหกรรมยุคที่ 4 ในปัจจุบัน จากการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์และการสื่อสารเชื่อมโยงกันเป็นระบบเครือข่าย(network system) ทำให้วิวัฒนาการของสังคมโลกเป็นไปอย่างรวดเร็วมีอัตราเร่งสูง มีการพัฒนาแอปพลิเคชันมาใช้บนเครื่องคอมพิวเตอร์และโทรศัพท์มือถือ ให้สามารถติดต่อสื่อสารบนโลกออนไลน์โดยใช้ Social Media, Platform, Big Data และ Artificial Intelligence ที่มีความฉลาดสามารถติดต่อสื่อสารและสั่งการให้เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ ทำงาน



เองโดยอัตโนมัติทำให้เกิด Digital Disruption หรือ การเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากเทคโนโลยีดิจิทัล มนุษย์มีความสะดวกสบายและมีคุณภาพชีวิตดีขึ้น ดังนั้นการที่เราจะอยู่แบบเดิมๆ คงไม่ใช่คำตอบแห่งยุคอนาคตที่คืบคลานมาถึง ทั้งองค์ภาพพขององค์กรจึงต้องร่วมมือกันพัฒนาปรับเปลี่ยนและการดำเนินกิจกรรมขององค์กรให้เป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติ ประชาชนและสังคมโลก มีความมั่นคง ยั่งยืน สืบไป โดยรายละเอียดของนโยบายกำกับดูแลการปฏิบัติงาน มีดังนี้

ข้อ 1 ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงาน ต้องยึดมั่นในหลักนิติธรรม เคารพ และปฏิบัติตามกฎหมาย รวมถึงมติคณะรัฐมนตรีนโยบายของรัฐบาล มติคณะกรรมการการรถไฟฯ ตลอดจนข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง ประกาศ ข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้าง และแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความถูกต้องและเป็นธรรม และพึงตระหนักอยู่เสมอถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามหรือปฏิบัติไม่สอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 2 ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงาน ต้องดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงกฎหมายและกฎระเบียบที่ให้ความคุ้มครองถึงสิทธิ สุขภาพและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินงาน

ข้อ 3 ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงาน ต้องให้ความสำคัญกับการเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและความเสมอภาคของบุคคล ตลอดจนให้การรับรองและคุ้มครองด้านแรงงาน

ข้อ 4 ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงาน ต้องดำเนินการให้การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุมีความถูกต้องและเป็นธรรม รวมทั้งสอดคล้องแนวนโยบายที่เกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุในภาครัฐ

ข้อ 5 ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงาน ต้องรักษาความลับของข้อมูลที่อยู่ในความครอบครองของการรถไฟฯ โดยยึดหลักกฎหมายและจริยธรรม และจะไม่นำข้อมูลดังกล่าวไปเปิดเผยหรือใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์อันจะทำให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นหรือต่อการรถไฟฯ เว้นแต่เป็นการเปิดเผยตามที่กฎหมายกำหนด

ข้อ 6 ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงาน ต้องเคารพและไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น รวมทั้งส่งเสริมการสร้างสรรค์ผลงานที่เป็นทรัพย์สินทางปัญญา ตลอดจนคุ้มครอง ดูแลรักษาทรัพย์สินทางปัญญาของการรถไฟฯ มิให้ถูกละเมิดโดยบุคคลอื่น

ข้อ 7 ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงาน ต้องให้ความสำคัญกับการป้องกันและต่อต้านการทุจริตโดยห้ามมิให้รับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดอันอาจคำนวณเป็นเงินได้จากผู้อื่น นอกเหนือจากทรัพย์สินหรือประโยชน์อันควรได้ตามกฎหมาย เว้นแต่การรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใด โดยธรรมจรรยาตามหลักเกณฑ์และจำนวนที่คณะกรรมการ ป.ป.ช. กำหนด

ข้อ 8 ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงาน ต้องปฏิบัติต่อผู้โดยสาร หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยความเป็นธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ มีจิตสำนึกในการปฏิบัติหน้าที่และรับผิดชอบต่อผู้ปฏิบัติงานต่อผู้โดยสาร หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อย่างเท่าเทียมกันโดยไม่เลือกปฏิบัติ

ขอขอบคุณ : รูปภาพจาก Posttoday และ MThai News

+++ **ปรัชญา คติพจน์ คำคม** +++

"มีคนมากมาย
ที่คิดจะเปลี่ยนแปลงโลกใบนี้
แต่มีคนเพียงน้อยนิด
ที่คิดจะเปลี่ยนแปลงตนเอง"

++ ลีโอ ตอลสตอย ++ *ปราชญ์แห่งรัสเซีย*





ภาพกิจกรรม ความเคลื่อนไหว

ภาพบรรยากาศเลือกตั้ง กรรมการสาขาส่วนภูมิภาค

หลังจากคณะกรรมการบริหาร สร.รฟท.ชุดที่ 7 ได้รับการจดทะเบียนกรรมการตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ.2543 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2563 มีวาระดำรงตำแหน่ง 3 ปี (11 พ.ย.63 – 10 พ.ย.66) และสหภาพได้จัดให้มีการเลือกตั้งกรรมการสหภาพสาขาส่วนภูมิภาค 9 สาขาซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับของสหภาพ ข้อที่ 42 , 43 ,44 โดยให้สหภาพมีสำนักงานสาขาส่วนภูมิภาค 9 สาขา และแต่ละสาขามีกรรมการไม่น้อยกว่า 5 คนแต่ไม่เกิน 10 ที่มาของกรรมการต้องมาจากการเลือกตั้งจากสมาชิกในเขตของสาขานั้นๆ ทั้งนี้ เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสหภาพ โดยแต่ละสาขาสหภาพฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเลือกตั้งเพื่อดำเนินการการเลือกตั้งให้เป็นไปด้วยความบริสุทธิ์ยุติธรรม ซึ่งเปิดรับสมัครกรรมการสาขาตั้งแต่เดือนธันวาคม 2563 และดำเนินการให้สมาชิกลงคะแนนเลือกตั้งแล้วประชุมแต่ละสาขาเพื่อรับรองผลการเลือกตั้งเดือนมกราคม 2564 ทั้ง 9 สาขาภูมิภาค

สาขาภูมิภาคสายใต้ สาขาภาคใหญ่ - สาขาทุ่งสง - สาขาชุมพร



สาขาภูมิภาคสายตะวันออกเฉียงเหนือ สาขาอุบลราชธานี - สาขานครราชสีมา - สาขาแก่งคอย



สาขาภูมิภาคเหนือ สาขาลำปาง - สาขาอุตรดิตถ์ - สาขาปากน้ำโพ





ภาพกิจกรรม - ความเคลื่อนไหว

วันที่ 30 ธ.ค.63 คณะกรรมการ สร.รฟท. นำโดยนายสาวิทย์ แก้วหวาน ประธานสหภาพฯ เข้าร่วมงานทำบุญประเพณีแห่หลวงพ่อนาคปรกและโอกาสส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ ณ ลานหลวงพ่อนาคปรก มักกะสัน โดยมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นประธานเปิดงาน



วันที่ 14 มกราคม 2564 ตัวแทนนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ รุ่นที่ 62 เข้าพบนายสาวิทย์ แก้วหวาน ประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ ณ ห้องประชุมสหภาพฯ ชั้น 2 กรณีจบการศึกษาจากโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟมาแล้วร่วม 5 เดือนแต่ยังไม่ได้รับเข้าทำงานและบรรจุ จึงขอให้ สร.รฟท.เร่งรัด ผลักดัน ต่อไป



ประกาศ

สหกรณ์ออมทรัพย์สหภาพแรงงาน
รัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สอ.สร.รฟท.)

ประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2563 ในวันพุธที่ 17 กุมภาพันธ์ 2564 ตั้งแต่เวลา 08.30 น.เป็นต้นไป ณ ลานกีฬาหน้าที่ทำการ สอ.สร.รฟท. แขวง/เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

หมายเหตุ ปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ตามมาตรา 9 แห่ง พ.ร.ก.การบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 ฉบับที่ 16 ลว.13 ม.ค. 64 สหกรณ์ฯประชุมเฉพาะผู้แทนสมาชิกเท่านั้น



ประกาศ

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ
รถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.)

ประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2563 ในวันพุธที่ 17 กุมภาพันธ์ 2564 ตั้งแต่เวลา 13.00 น.เป็นต้นไป ณ ลานกีฬาหน้าที่ทำการ สร.รฟท. แขวง/เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

หมายเหตุ ปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ตาม มาตรา 9 แห่ง พ.ร.ก.การบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 ฉบับที่ 16 ลว.13 ม.ค.64

บรรณาธิการ : สุพิเชฐ สุวรรณชาติ
กองบรรณาธิการ : นครชัย โยธะชัยสาร, สมชาติ นาคแสนพญา, รัฐพงษ์ มิตร์รัก, กชภูมิ ชนะวงค์, ปิยพันธ์ ชำนาญภักดี, ศุภชัย ไบบาง, ยศพร วรณโร, ปราโมทย์ โมกงาม
ที่ปรึกษา : สมศักดิ์ โกศัยสุข, สาวิทย์ แก้วหวาน, สุวัฒน์ รัตนคชา, ภิญโญ เรือนเพชร, สราวุธ สราวุธวงศ์, ว่าที่ร้อยตรี บรรพต สังคสุข
พิมพ์ที่ : โรงพิมพ์ดอกเบญจ โทร. 0-2272-1169-72 โทรสาร 0-2272-1173



โทรศัพท์ : 02-9362002 mobile: 084-6643187

Comlink: 821-5224 Fax 02-5378403

E-mail : srutthailand@gmail.com

www.srut.or.th

Facebook page: <https://www.facebook.com/thaisrut/>

