สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.)
THE STATE RAILWAY WORKERS' UNION OF THAILAND (SRUT)
www.srut.or.th e-mail: srutthailand@gmail.com

กระทรวงคมนาคม
เลขที่ 18446
วันที่ 29 ส.ค 65
เวลา 10.50

ที่ สร.รฟท. ๑๐๐๗/๒๕๖๕

สำเนา

สำเนา

๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ขอคัดค้านนโยบายในการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP.) โครงการระบบรถไฟชานเมือง(สายสีแดง)

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ

อ้างถึง มติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ ๘/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๕

ตามที่กระทรวงคมนาคม(คค.) มีนโยบายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) ทบทวนแนวทางการลงทุนโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ส่วนต่อขยายทั้ง ๔ เส้นทาง **ได้แก่ ช่วงบางซื่อ-หัวหมากและบางซื่อ-หัวลำโพง(Missing Link) / ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์รังสิต /ช่วงตลิ่งชัน–ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ ,สถานีบางกรวย-กฟผ.,สถานีบ้านฉิมพลี) /ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช** ในการบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงรวมการบริหารสถานีกลางบางซื่อและสถานีโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีแดงทั้งหมด โดยเร่งพิจารณาการให้เอกชนร่วมลงทุนตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ และให้เร่งรัดจัดทำแผนการดำเนินงาน Public Private Partnership : PPP แบบ Fast Track เพื่อกำหนดระยะเวลาให้เกิดประสิทธิภาพสอดคล้องกับการลงทุน การเปิดให้บริการสถานีกลางบางซื่อ และรถไฟฟ้าสายสีแดงโดยเร็วที่สุด จากผลการศึกษาของที่ปรึกษาได้เสนอรูปแบบการร่วมลงทุน และการรถไฟฯได้เสนอให้คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๕ มีมติเห็นชอบผลการศึกษา โครงการศึกษาทบทวนและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการจัดทำเอกสารประกวดราคา และดำเนินงานตามพระราชบัญญัติการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ ของโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) และให้การรถไฟฯรายงานผลการศึกษาเสนอกระทรวงคมนาคม(ตามอ้างถึง) ซึ่งรูปแบบการลงทุนเป็นการให้เอกชนร่วมลงทุน PPP Net Cost (PPP*๓) *โดยให้เอกชนผู้ลงทุนที่ได้รับสัมปทาน ดำเนินงานและบำรุงรักษา รวมถึงการจัดเก็บและเป็นเจ้าของรายได้โครงการ โดยเอกชนจะไม่มีการจ่ายผลตอบแทนให้รัฐในรูปแบบของค่าสัมปทาน(Concession Fee) โดยกำหนดระยะเวลาสัมปทานการดำเนินงานโครงการ ๕๐ ปี รฟท.รับผิดชอบการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สินโครงสร้างพื้นฐาน(Civil Work) ระบบรถไฟฟ้า(M&E) ส่วนเอกชนรับผิดชอบการลงทุนในการจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้า (Rollingstock) และการดำเนินงานและซ่อมบำรุง (O&M) พร้อมกับให้เอกชนที่สนใจเข้าแข่งขันการประมูลจะต้องจ่ายคืนค่าสิทธิในการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานในเฟสที่ ๑ และค่าขบวนรถไฟฟ้าที่ รฟท.จัดซื้อไปแล้วในรูปของค่าสัมปทาน โดยกำหนดมูลค่าที่เอกชนต้องจ่ายคืนค่าสิทธิไม่น้อยกว่า ๕,๖๒๔ ล้านบาท*

จากกรณีที่การรถไฟฯได้นำเสนอต่อกระทรวงคมนาคมขอความเห็นชอบในการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อเป็นผู้บริหารจัดการธุรกิจรถไฟฟ้าภายใต้โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยใช้แนวทางการจัดตั้งหน่วยธุรกิจขึ้นภายใต้บริษัท รถไฟฟ้า รฟท.จำกัด (รฟฟท.) ให้เป็นผู้เดินรถไฟฟ้าในโครงการฯ ซึ่งสามารถส่งต่อความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในการปฏิบัติการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าให้มีการถ่ายทอดองค์ความรู้และต่อยอด

/เทคโนโลยีภายใน...

4th Building Moo1, Nikom Rodfai K.M.11, Viphavadee-Rangsit Road, Jatujak, Bangkok 10900 Thailand
Tel. : +66-2-936-0401 Fax : +66-2-537-8403

เทคโนโลยีภายในการรถไฟฯได้ และยังเป็นการช่วยลดภาระในด้านการจ้างพนักงานใหม่ และการปลดพนักงานเก่าออกบางส่วน ทั้งนี้ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ *" เห็นชอบการเพิ่มพันธกิจให้แก่บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ให้เป็นผู้เดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีแดง ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งจะเป็นการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรและบุคลากรของ รฟฟท. ที่มีอยู่อย่างคุ้มค่า เนื่องจาก รฟฟท. มีประสบการณ์ในการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ Airport Rail Link(ARL) โดยให้ปรับปรุงแผนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการหารายได้และทำกำไร และให้กระทรวงคมนาคมแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงและ รฟฟท. ให้มีประสิทธิภาพได้มาตรฐานเทียบเท่าเอกชน เป็นไปตามแผนการดำเนินงานและตัวชี้วัดที่กำหนดโดยไม่เป็นภาระของภาครัฐในอนาคต "*

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย(สร.รฟท.) ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ.๒๕๔๓ โดยมีวัตถุประสงค์เป็นไปตามมาตรา ๔๐ (๔) *"ดำเนินการและให้ความร่วมมือเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ และรักษาผลประโยชน์ของรัฐวิสาหกิจ"* จากนโยบายการเปิดให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน (PPP) ของกระทรวงคมนาคม โดยอ้างว่าเพื่อการลดความเสี่ยงภาครัฐในการลงทุน ลดภาระหนี้สิน ร.ฟ.ท. จากการบริหารจัดการ สร.รฟท.เห็นว่าเนื่องจากโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)เป็นโครงการที่มีความแตกต่างในเชิงบริบทกับโครงการระบบรถไฟฟ้าอื่นๆเนื่องจากมีการลงทุนทั้งหมดแล้วในส่วนโครงสร้างพื้นฐานของโครงการในช่วง รังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน โดยรัฐผ่านทางเงินกู้จาก JICA ด้วยอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ(ร้อยละ ๐.๓) ระยะยาว ๒๐ ปี รวมทั้งการจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้าจำนวน ๒๕ ขบวน ดังนั้นจึงไม่มีความต้องการด้านประสิทธิภาพในการลงทุนและจัดหาของเอกชน และความต้องการในการลดความเสี่ยงจากความล่าช้าของรัฐ ดังเช่นในกรณีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ จากการวิเคราะห์โครงการพบว่าโครงการนี้มีโอกาสคุ้มทุนได้ต้องใช้ระยะเวลายาวนาน ความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการ ซึ่งไม่สามารถสร้างผลตอบแทนที่พึงพอใจให้เอกชนได้หากเอกชนเข้ามาบริหารโครงการ เนื่องจากผลตอบแทนที่เอกชนยอมรับได้อยู่ที่ประมาณร้อยละ ๑๒.๕-๑๓.๕ (อ้างอิงจาก MRT standardization) หากรอให้เอกชนมาร่วมลงทุนรัฐคงต้องเสนอผลประโยชน์อื่นเพิ่มเติม จากกรณีดังกล่าวข้างต้น สร.รฟท. จึงไม่เห็นด้วยกับนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) ในการบริหารจัดการเดินรถโครงการระบบรถไฟชานเมือง(สายสีแดง) ประกอบด้วยเหตุผลดังนี้

๑. นโยบายดังกล่าวทำให้การรถไฟฯขาดโอกาสในการพัฒนาและการเปลี่ยนถ่ายองค์ความรู้เทคโนโลยีจากรถดีเซลที่ใช้พลังงานจากน้ำมันเชื้อเพลิง ไปสู่ระบบรถไฟฟ้า เนื่องจากรูปแบบการ PPP*๓ การรถไฟฯจะถูกจำกัดบทบาทไม่ให้มาดำเนินการในส่วนของระบบรถไฟฟ้า ทั้งที่มีบริษัทลูก (รฟฟท.) ที่มีองค์ความรู้(Knowledge) ทักษะ(Skill) ที่พร้อมในการถ่ายทอดเทคโนโลยี โดยได้ผ่านการรับรองมาตรฐาน ISO ๙๐๐๑ : ๒๐๑๕ ขอบเขตการปฏิบัติการเดินรถไฟฟ้า ความปลอดภัย และวิศวกรรมซ่อมบำรุง จากหน่วยงานที่รับรอง Bureau Veritas (BV) รวมถึงการเป็นหน่วยงานของรัฐที่ต้องปฏิบัติตามนโยบาย ในยามที่รัฐต้องควบคุมค่าใช้จ่าย ค่าครองชีพของประชาชน แต่ไม่มีบทบาทในการให้บริการในอนาคต และทำให้สูญเสียองค์ความรู้ในการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าไปด้วย

๒. หากนโยบายการ PPP เปิดทางให้เอกชนเข้ามาบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M) รัฐบาลจะไม่มีอำนาจกำหนดนโยบายเชิงราคา หรือไม่มีหน่วยงานของรัฐที่ให้บริการระบบขนส่งรถไฟฟ้าในลักษณะเป็นคู่เทียบ (Benchmark) จะทำให้อัตราค่าบริการรถไฟฟ้าสูงเกินกว่ามาตรฐาน เพราะเอกชนเป็นผู้ลงทุนต้องแสวงหากำไรสูงสุดเป็นหลัก หากรัฐบาลยอมให้เอกชนเข้ามาดำเนินการจะต้องคำนึงถึงผลกระทบของประชาชนที่จะเพิ่มภาระราคาค่าโดยสารที่แพงขึ้น และมีการปรับราคาค่าโดยสารอย่างต่อเนื่องเพิ่มขึ้นเป็นขั้นบันได เช่นเดียวกับกรณีอัตราการใช้บริการในทางพิเศษหรือทางยกระดับ(ทางด่วน)ในปัจจุบัน

/๓. แผนระยะยาว...

4 th Building Moo1, Nikom Rodfai K.M.11, Viphavadee-Rangsit Road, Jatujak, Bangkok 10900 Thailand
Tel. : +66-2-936-0401 Fax : +66-2-537-8403

๓. แผนระยะยาวของโครงการรถไฟชานเมือง(สายสีแดง)ที่จะมีส่วนต่อขยายออกไปในส่วนภูมิภาค เฟสที่ ๒ ระยะ ๑๐๐ กม. และเฟสที่ ๓ ระยะ ๓๐๐ กม. เพื่อเชื่อมต่อส่วนภูมิภาคกับเมืองหลวงโดยใช้รถไฟเป็นระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานเป็นการใช้ทางร่วมกัน(ขนาดราง ๑.๐๐ เมตร) ระหว่างรถไฟทางไกล (LD)กับระบบรถไฟฟ้าในเมือง(CT) หากเปิดให้มีการ PPP โดยให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการเดินรถจะนำไปสู่การลดบทบาทของ รฟท.ในอนาคต โดยเหตุผลของต้นทุนการดำเนินการที่สูงกว่าเอกชน และการพัฒนาคุณภาพการให้บริการที่ต่ำกว่า (ถูกจำกัดคน และงบประมาณ) สุดท้ายนำไปสู่ข้ออ้างในการยุบยกเลิกภารกิจและสถานะของการรถไฟฯ

๔. หากรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคม มีนโยบายให้เอกชนที่เป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการเดินรถกำหนดราคาค่าโดยสารที่ต่ำกว่าต้นทุนแล้วขาดทุน รัฐบาลจะเป็นผู้ชดเชยส่วนต่าง (Subsidy) ให้กับแต่ละโครงการ อาจทำให้เกิดความไม่เป็นธรรม และเป็นการเลือกปฏิบัติ ถ้ามองในภาพรวมที่ต้องนำเงินภาษีของคนทั้งประเทศมาอุ้มช่วยการเดินทางระบบรถไฟฟ้าเพื่อคนที่อยู่ในเมืองหลวงหรือโครงการรถไฟฟ้าเฉพาะพื้นที่ แต่คนในส่วนภูมิภาคอื่นๆที่เสียภาษีกลับไม่ได้รับประโยชน์ในเรื่องนี้ด้วย

๕. ความเสี่ยงในอนาคตจากกรณีที่เอกชนไม่สามารถดำเนินการได้ตามสัญญาที่ได้ตกลงไว้กับการรถไฟฯในกรณีกำหนดให้เอกชนที่สนใจเข้าแข่งขันการประมูลจะต้องจ่ายคืนค่าสิทธิในการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานในเฟสที่ ๑ และค่าขบวนรถไฟฟ้าที่ รฟท.จัดซื้อไปแล้วในรูปของค่าสัมปทาน โดยกำหนดมูลค่าที่เอกชนต้องจ่ายคืนค่าสิทธิไม่น้อยกว่า ๕,๖๒๔ ล้านบาท ซึ่งลักษณะเช่นเดียวกันกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ที่คู่สัญญาประสบปัญหายังไม่จ่ายค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์กับ การรถไฟฯ ตามเงื่อนไขสัญญาที่ระบุไว้ในสัญญาแรกเข้าและทางภาครัฐเองยังไม่สามารถดำเนินการแก้ไขปัญญาในจุดนี้ได้ ซึ่งการรถไฟฯ ยังคงต้องแบกรับภาระหนี้ค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมทั้งดอกเบี้ยตามเดิม แต่ไม่สามารถหาประโยชน์จากการที่มีการสัมปทานได้

ด้วยเหตุนี้ **สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) ขอคัดค้านนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP.) โครงการระบบรถไฟชานเมือง(สายสีแดง) และมีข้อเสนอให้สนับสนุนการเพิ่มพันธกิจให้กับบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นผู้ดำเนินการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีแดง จะเป็นการใช้ประโยชน์จากทรัพยากร และบุคลากรที่มีองค์ความรู้(Knowledge) ทักษะ(Skill) อย่างคุ้มค่า ซึ่งหากเปิดทางให้เอกชนเข้ามาดำเนินการแล้วจะทำให้ระบบขนส่งทางรางทั้งหมดที่เป็นระบบสาธารณูปโภคที่จะเป็นระบบรัฐสวัสดิการ ถูกยึดครองโดยนายทุน ประชาชนขาดโอกาสในการเข้าถึงบริการได้ยากลำบากเพราะราคาแพง ประเทศชาติจะไม่ได้ประโยชน์ ดังที่เกิดขึ้นกับระบบรถไฟฟ้าในเมืองปัจจุบัน จนเป็นกระแสวิพากษ์วิจารณ์ว่าค่าโดยสารรถไฟฟ้าในประเทศไทยแพงที่สุดในโลก ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติและประชาชน**

จึงเรียนมาเพื่อโปรดดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายสราวุธ สราญวงศ์)
ประธาน
สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย

4 th Building Moo1, Nikom Rodfai K.M.11, Viphavadee-Rangsit Road, Jatujak, Bangkok 10900 Thailand
Tel. : +66-2-936-0401 Fax : +66-2-537-8403