

ทำไม ต้อง คัดค้าน

ร่าง พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง

เปิดอ่าน “ปกดำ”

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.สรภ.)

การขับเคลื่อน คัดค้าน ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ.

คณะทำงาน

จัดทำหนังสือปกดำ
“คัดค้าน ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ.”

จัดทำข้อมูลและออกแบบ

นายบุญรอด สุวรรณสารกุล
นายจิรวัดน์ สนิทพันธุ์

กองบรรณาธิการ

นายสรายุทธ สราญวงศ์
ว่าที่ร.ต.บรรพต สังคสุข
นายธนิชรัฐ ปุณยกุลเศรษฐ์
นายวิรุฬห์ สะแกคุ้ม

ที่ปรึกษาคณะทำงาน

นายสาวิทย์ แก้วหวาน

จัดพิมพ์โดย

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.สพก.)
อาคาร 4 หมู่ที่ 1 บิคมรถไฟ/ กม.11 ถนน วิทยุวัดรังสิต
แขวง จตุจักร เขต จตุจักร กทม. 10900
E - MAIL : SARUTTHAILAND@GMAIL.COM

พิมพ์ครั้งที่ : 1
จำนวนพิมพ์ : 1,000 เล่ม



คำกล่าว “เปิดปก”

การขับเคลื่อน “คัดค้าน ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง”

สร.สพท. จะไม่คัดค้าน

ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง

หาก มีบทบัญญัติเพียงแค่ “กำกับดูแล”

แต่...ที่ สร.สพท. คัดค้าน ร่าง กฎหมายดังกล่าว

เหตุผลเพราะ ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางรางนั้น

ทำลายภารกิจและกฎหมายของรัฐวิสาหกิจที่มีใช้อยู่เดิม

ซึ่งการบัญญัติกฎหมายใหม่นั้น ควรสอดคล้องกับ

กฎหมายอื่นที่หน่วยงานของรัฐต้องใช้บังคับอยู่

โดยไม่ควรที่จะขัดหรือแย้งกับกฎหมายเดิมที่มีอยู่

หาก มีการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว

จะส่งผลกระทบต่อองค์กรของรัฐ

ทำให้เกิดความสับสนและซ้ำซ้อนในการนำไปปฏิบัติ

ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อประเทศชาติและประชาชน

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.สพท.)

การขับเคลื่อน คัดค้าน ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ.

ภารกิจปกดำ

หัวข้อ

หน้า

จากความทรงจำสู่พระราชปณิธาน

1 - 3

- รถไฟจำลองแห่งความทรงจำ 2
- ถิ่นกำเนิดกิจการรถไฟฯ 3

เปิดประเด็นการคัดค้าน

4 - 7

- ทำไมต้องมี “กรมขนส่งทางราง” 5
- แกะไข ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง 6 - 8

ประกาศเจตนารมณ์

9 - 13

- จุดยืนของสหภาพรถไฟฯ 10
- ทำไมต้อง “คัดค้าน” ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง 11 - 12
- คนรู้จริง จับฉัด ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง 13

..... *

รถไฟจำลอง แห่งความทรงจำ

"เครื่องราชบรรณาการ"
สมเด็จพระนางเจ้าวิกตอเรีย
กำเนิดกิจการรถไฟในประเทศไทย

สู่พระราชปณิธาน

"การสร้างรถไฟ" เป็นเหตุให้ความเจริญ
เกิดแก่บ้านเมืองเป็นสำคัญอันหนึ่ง

ยังได้ดูแลปกป้อง
พระราชอาณาของประเทศ

และยังประโยชน์
แก่อาณาประชาราษฎร์ได้
อยู่เย็นเป็นสุขได้สะดวก

*

ความทรงจำ

ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 รูปแบบของรถไฟจำลองนั้น มีขนาดเล็กถูกย่อส่วนมาจากขนาดรถไฟจริง ซึ่งประกอบด้วยส่วนหัวของรถจักรไอน้ำประเภทมีปล่องควันและมีรถพ่วงตาม ทรงได้รับพระราชทานเป็น **“เครื่องราชบรรณาการ”** จาก สมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรีย แห่งอังกฤษ

นอกจากรถไฟจำลองแล้วนั้น ยังทรงได้รับเครื่องราชบรรณาการอื่นๆ ที่ได้มาในครั้งนั้นด้วย เช่น ลูกโลกจำลองนับว่าเป็นความรู้ใหม่ที่สยามเพิ่งได้รู้จักอีกด้วย ซึ่งยังสอดคล้องกับเอกสารหลักฐานร่วมสมัยอย่างเช่น “นิราศลอนดอน” อาจจะเป็นเอกสารชิ้นแรกที่มีการพูดถึงและบัญญัติคำว่า **“รถไฟ”** อย่างทางการเป็นครั้งแรก

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ความรู้ในเรื่องรถไฟได้ถูกพัฒนาขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมและได้นำไปสู่ **การกำเนิดการก่อสร้างทางรถไฟหลวง** สายแรก กรุงเทพฯ - นครราชสีมา



สมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรีย แห่งอังกฤษ



รถไฟจำลองและลูกโลกจำลอง

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
รัชกาลที่ 4

พระราชปณิธาน

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
รัชกาลที่ ๕ พระปิยมหาราช

ทรงตระหนักเห็นถึงความสำคัญของการใช้ทางรถไฟเป็นสำคัญ เพราะทางเกวียนและแม่น้ำลำคลองเป็นพื้นนั้น ไม่เพียงพอแก่การบำรุงรักษาพระราชอาณาเขต ทำให้ราษฎรที่อยู่ห่างไกลจากเมืองหลวงมีจิตใจโน้มเอียงไปทางประเทศใกล้เคียง

สมควรแล้วที่จะสร้างทางรถไฟสำหรับการติดต่อกับมณฑลชายแดน ทำให้สะดวกแก่การปกครอง การตรวจตราป้องกัน การรุกราน การเปิดภูมิประเทศทำให้ราษฎรเข้าไปบุกเบิกพื้นที่ๆ ยังรกร้างว่างเปล่า ทำให้เกิดประโยชน์ยังส่งผลในทางเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วยและยังสามารถใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าไปมาด้วยกันได้อย่างยั่งยืน

จากพระราชปณิธาน

แห่งพระปิยมหาราช สู่การสถาปนา กิจการรถไฟฯ

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ

ขอประกาศจุดยืนในการคัดค้าน

ร่าง พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

เพื่อหยุดยั้ง จนถึงที่สุด

ขอให้สมาชิก สร.สห. คนรถไฟและประชาชน ร่วมสืบสานตามพระราชปณิธานแห่งองค์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้ทรงสถาปนากิจการรถไฟฯ เพื่อให้ยังคงเป็นประโยชน์สูงสุดแก่ชาติและประชาชนสืบต่อไป

จาก“กรมรถไฟหลวง
สู่สถาปนา กิจการรถไฟ”

เปิดประเด็น

ร่าง พระราชบัญญัติ
การขนส่งทางราง พ.ศ.

เส้นทางไปสู่
การแปรรูปกิจการรถไฟ!!!



แถลงการณ์

งานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย

มติการขนส่งทางราง พ.ศ. ให้
แบบแผน ทำลายกิจการขนส่งสาธารณะ

เพราะอะไร ? ทำไมถึงต้องมี

กรรมการขนส่งทางราง

วัตถุประสงค์ของการจัดตั้ง “กรรมการขนส่งทางราง”
เพื่อเป็นหน่วยงานในการกำกับดูแลและโดยเป็นการยกฐานะขึ้น
มาจากสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ในสำนักงาน
นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กรรมการขนส่งทางรางมีหน้าที่กำกับดูแลระบบขนส่งทางรางทั่ว
ประเทศให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

รวมถึงการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนงานการ
กำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางให้เป็นมาตรฐาน

อีกทั้ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง
ของประเทศให้สามารถแข่งขันและเชื่อมต่อ
การขนส่งรูปแบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้านได้

ร่วมแกะไข W.S.U. การขนส่งทางราง

เรามาดูว่าใน ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง มีการบัญญัติ
เนื้อหาอะไรบ้างที่จะส่งผลกระทบต่อประชาชนและประเทศชาติ
ผ่านการวิเคราะห์จากนักกฎหมาย
และขอให้ช่วยกัน ส่งต่อ ประเด็นต่าง ๆ ในหนังสือเล่มนี้
ให้ไปสู่พี่น้องประชาชนต่อไป

สหภาพรถไฟฯ ชี้แจง 8 เหตุผล... ทำไม ต้องคัดค้าน “ร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง”



1 การรถไฟฯจะต้องถูกแบ่งแยกและถูกแปรเปลี่ยนเป็นบริษัท ตามที่มติรัฐมนตรียได้ออกมาก่อนหน้านี้ คือบริษัทบริหารทรัพย์สิน บริษัทการเดินรถขนส่ง บริษัทซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน บริษัทซ่อมบำรุงทางและอาณัติสัญญาณ ที่สุดแล้วจะถูกย่อยสลายและยกเลิกไปในอนาคต

2 สูญเสียความเป็นเจ้าของเรื่องทางรถไฟที่ดินเชิงพาณิชย์ / ที่ดินตลอด 2 ฝั่งทางรถไฟทั่วประเทศ / และพื้นที่รอบสถานี

3 การรถไฟฯรวมถึงพนักงานและลูกจ้างต้องคอยอำนวยความสะดวกให้กับบริษัทเอกชนต่างๆ ที่จะเข้ามา แทนที่จะดูแลและให้บริการประชาชน ที่สุดแล้วในอนาคตทั้งพนักงานและลูกจ้างรวมถึงผู้บริหารอาจจะต้องถูกเลิกจ้างในอนาคต

4 การรถไฟฯถูกจำกัดอัตราพนักงาน ตามมติคณะรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 28 กรกฎาคม 2541 จนถึงปัจจุบันรวมระยะเวลา 26 ปี จากพนักงาน 20,032 อัตรา เหลือเพียง 8,666 อัตรา (จากกรอบให้มีได้ 18,015 คน) ในปัจจุบันหากถูกจำกัดแบบนี้ อีกทั้งได้รับได้แค่ 5% ของผู้เกษียณอายุ จะทำให้บุคลากรนั้นลดน้อยลง เพราะถูกจำกัดและต้องยกภารกิจรวมถึงทรัพย์สินผ่านระบบการอนุญาตสัมปทานให้กับเอกชนกลุ่มทุน ที่มีอำนาจทุนเข้าถึง อำนาจทางการเมือง และในขณะที่รัฐลงทุนสร้างทางโดยใช้การรถไฟฯ ในการจัดสร้างเส้นทางต่าง ๆ ที่สุดแล้วเรากลับถูกกระบวนการในการออกกฎหมายลดทอน อำนาจหน้าที่การจัดการองค์กรให้กับเอกชนทั้งที่การรถไฟฯ นั้น เป็นรัฐวิสาหกิจซึ่งบริหารจัดการและรักษาองค์กรไว้เพื่อประชาชน ตามเจตนารมณ์ของการจัดตั้ง แต่กลับมีกระบวนการเขียนกฎหมายที่เล็งเห็นผลประโยชน์ เพื่อแทรกแซงและยึดผลประโยชน์ในกิจการของรัฐไปในที่สุด

5

กฎหมายฉบับนี้ทำลายกฎหมาย พระราชบัญญัติการจัดวางการรถไฟฟ้าทางหลวง พ.ศ. 2464 และ พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ลงในที่สุด โดยมีบทเฉพาะกาลที่กำหนดให้กฎหมายทั้ง 2 ฉบับ ให้ใช้เพียงแต่ไม่ขัดหรือแย้งร่างกฎหมายฉบับนี้ หากขัดหรือแย้งให้ใช้กฎหมายร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง ทำให้เห็นได้ชัดว่ามีได้มีเจตนา ในการพัฒนากิจการรถไฟฟ้าและการลงทุนในระบบการขนส่งทางราง

6

การรถไฟฟ้าจะสูญเสียงบประมาณ สถานะที่ ในการฝึกอบรมต่างๆ ให้กับกรมขนส่งทางราง ที่ใช้การรถไฟฟ้า เปรียบเสมือนเป็นทางผ่านเรื่องการฝึกฝนเรียนรู้ทักษะวิชาชีพ การอบรมในการออกใบอนุญาตต่างๆ การออกกฎกระทรวงต่างๆ ที่การรถไฟฟ้าต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น และไม่ได้รับการยกเว้นในหน่วยงานของรัฐ ทั้งที่การรถไฟฟ้ามีกฎหมาย / ข้อบังคับ / ระเบียบการที่เกี่ยวข้องในการบริหารองค์กรมาอย่างต่อเนื่องกว่า 127 ปี

7

พนักงานและลูกจ้างของการรถไฟฟ้า จะสูญเสียข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างเดิมที่มีอยู่ และจะจะไม่มีความมั่นคงในการทำงาน จะถูกรีดรอนสิทธิ์ประโยชน์ลงเป็นลำดับ เพราะสถานะการรถไฟฟ้า ได้เปลี่ยนไป และถูกให้จัดตั้งเป็นบริษัทลูกต่างๆ ในการรถไฟฟ้า และอาจถึงขั้นต้องสูญเสียระบบการสงเคราะห์ทั้งหมด ผู้ที่ทำงานในอดีตและผู้ที่ทำงานในปัจจุบัน

8

การรถไฟฟ้า จะล่มสลายลงในอนาคตอย่างแน่นอน เพราะไม่มีบุคลากร ไม่มีรถจักร รถพ่วง ที่ดินถูกยกไว้ในระบบสัมปทาน ให้เอกชนบริหาร การเดินรถเอกชนสัมปทาน การสร้างทางระบบอาณัติสัญญาณ เอกชนดำเนินการซ่อมรถจักร รถพ่วง เอกชนดำเนินการ ใบอนุญาตต่างๆ กรมขนส่งทางรางดำเนินการ แล้วจะเหลืออะไร ผู้ว่าการนั้นมาจากการสรรหา ในอนาคตอาจไม่ต้องมีรองผู้ว่า และฝ่ายต่างๆ ถูกแปรรูปไปอยู่ในบริษัทที่การรถไฟฟ้า จัดตั้งขึ้นมาใหม่ พนักงานลูกจ้างก็ขาดความมั่นคงและจะไม่มีการจ้างงานต่อสำคัญที่สุดเมื่อมีการบังคับใช้ แต่หากรัฐไม่สามารถคุมราคาได้ ประชาชนก็อยู่ในฐานะจำยอมที่ต้องใช้บริการที่แพง ถึงการอวสานการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย 127 ปี ซึ่งจัดตั้งตามเจตนารมณ์เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชนตามพระราชปณิธานของ รัชกาลที่ 5 เราจะสู้เพื่อการรถไฟฟ้า หรือจะตายไปกับ พ.ร.บ. การขนส่งทางราง

นักการเมืองมาแล้วก็ไป แต่การรถไฟฟ้า ต้องไปต่อ



สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ

ย้ำชัดเจน

ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางรางต้องมีบทบาทเพียงแค่การ
กำกับดูแลนโยบายการประกอบกิจการขนส่งทางราง
มาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานคุ้มครองผู้
โดยสารเท่านั้น!!!

จากมติที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2564
ของ สร.รฟท. มีมติเป็นเอกฉันท์
ในการคัดค้าน ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ.

เพราะเป็นร่างกฎหมายที่มีเนื้อหาขัดแย้งกับหลักการและ
เหตุผลไม่ได้ทำหน้าที่แค่การกำกับดูแลเพียงอย่างเดียว

หยุดละเมิดสิทธิการรถไฟฯ
หยุด ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง

จุดยืนสหภาพรถไฟฯ

การคัดค้าน ร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางราง ที่ผ่านมา

ตามหลักการเดิมที่รับฟังความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนได้เสียของ

ร่าง พ.ร.บ.ฉบับนี้ มีเจตนารมณ์ที่ชัดเจนตามหลักการ
และเหตุผล เพื่อให้มีคณะกรรมการนโยบายมีอำนาจหน้าที่

ในการกำกับดูแล นโยบายกรมขนส่งทางราง

ให้เป็นเพียงแค่หน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแล (Regulator)

กำหนดนโยบายเกี่ยวกับมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางราง มาตรฐาน
ทางด้านความปลอดภัย มาตรฐานการให้บริการ และการกำหนดอัตราค่าบริการ

เพื่อควบคุมและกำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางให้สามารถยกระดับมาตรฐาน

อุตสาหกรรมขนส่งทางรางและการบริหารจัดการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ

แต่ เนื้อหาของร่างกฎหมายฉบับนี้ มีบทบัญญัติในหลายมาตราไม่เป็นไปตาม
หลักการและเหตุผล อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลนโยบายการ
ขนส่งทางรางมีความซ้ำซ้อนกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง อำนาจหน้าที่ของ
กรมราง บางส่วน ไม่สอดคล้องกับการเป็นหน่วยงานกำกับดูแล

โดยเฉพาะการดำเนินการตามกฎหมายด้วยการจัดหาหรือได้มาซึ่ง

อสังหาริมทรัพย์ ส่งผลให้กรมรางกลายเป็นผู้ประกอบกิจการ (Operator)

กำหนดหน้าที่ จัดแย้งทำให้เกิดการโต้แย้งกับบรรดาอำนาจ สิทธิ และประโยชน์

ที่หน่วยงานของรัฐที่มีกฎหมายเฉพาะในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

เช่น สวท. และ สฟม. และมีบางหมวด บางมาตรา ที่มีความหมายมากกว่าการ

กำกับดูแล มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนการดำเนินการโดยรัฐให้เป็นเอกชน โดยอ้าง

ถึงการอนุญาตให้เอกชนสามารถเข้ามาประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง

ในเส้นทางที่มีความจุทางเหลืออยู่ได้ การกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการที่เป็น

หน่วยงานรัฐต้องยินยอมให้มีการเชื่อมต่อระบบรางเพื่อการขนส่ง

การจัดสรรเวลาในการเดินรถขนส่งทางรางให้เอกชน

“ซึ่งสุดท้ายก็คงไม่พ้นคือการแปรรูป

กิจการของรัฐให้ไปเป็นของเอกชนในอนาคตอย่างแน่นอน”

ทำไมต้อง!!! คัดค้าน ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง

1 กระบวนการในการออกกฎหมายไม่เป็นไปตามกฎหมายรัฐธรรมนูญ ปี 2560 ม.77 ในการรับฟังความคิดเห็น เพื่อให้ประชาชนหรือองค์กรผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้เสนอข้อคิดเห็นในการออกกฎหมายอย่างแท้จริง

2 ร่างของกฎหมายในภาพรวม ไม่ได้เป็นการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางและ การควบคุมกำกับในด้านมาตรฐานต่างๆอย่างแท้จริง แต่กลับทำให้ประเทศต้องสูญเสียเอกราชทางทรัพย์สินของรัฐ ให้ตกไปเป็นของกลุ่มทุนเอกชนโดยใช้กระบวนการในการออกกฎหมาย

3 รัฐต้องสูญเสียยุทธศาสตร์ทางด้านความมั่นคงของประเทศ ในด้านการขนส่งยุทธโศปกรณ์การเดินทางของประชาชนเมื่อเกิดภัยสงครามและภัยพิบัติต่างๆ

4 กฎหมายฉบับนี้ให้อำนาจกับบุคคลและกลุ่มบุคคลที่ได้อำนาจทางการเมืองและในส่วนของการบริหารการกำหนดไปและอาจทำให้เกิดการเอื้อประโยชน์หรือผลประโยชน์ ผ่านกระบวนการหรือช่องทางตามกฎหมายให้กับภาคเอกชนซึ่งเสมือนเป็นการถ่ายเทโอนย้ายทรัพย์สินของรัฐให้ตกเป็นของกลุ่มนายทุนเอกชน

5 กฎหมายฉบับนี้ เป็นกฎหมายที่ให้อำนาจกรมขนส่งทางรางเข้ามามีบทบาทในการบริหารจัดการกำหนดประโยชน์ต่างๆขององค์กรอื่นที่จะทำให้องค์กรของรัฐเกี่ยวกับระบบรางสูญเสียความมั่นคงและการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อประโยชน์ของประชาชนและประเทศชาติ เพราะกรมขนส่งทางรางไม่ได้เป็นผู้ควบคุมและกำกับทางด้านนโยบายที่เป็นมาตรฐานสากลของระบบราง แต่กลับเข้ามาบริหารจัดการองค์กรของรัฐที่ไม่ใช้องค์กรของตนเอง

6

การลดทอนอำนาจหน้าที่ของรัฐวิสาหกิจที่มีกฎหมายบังคับใช้อยู่เดิม ซึ่งการบริหารจัดการองค์กรและเมื่อเปรียบเทียบกับร่างกฎหมาย พ.ร.บ.การขนส่งทางราง ข้ำซ้อนกับกฎหมายเดิม

7

เป็นกฎหมายที่เอื้อให้เอกชนกลุ่มทุนเข้ามาแสวงหาโอกาสหาประโยชน์ผลกำไรในทรัพย์สินของรัฐ ซึ่งมีได้เป็นการแข่งขันอย่างเสรีอย่างแท้จริง หรือเป็นทางเลือกในการให้ประชาชนได้ใช้บริการ แต่ในความเป็นจริงกลับอ้าง เรื่องการพัฒนาอำนวยความสะดวก ให้กับประชาชน ที่จริงแล้วรัฐนั้นก็นำเอาภาษีของประชาชนมาลงทุนสร้างทาง เว้นคืนที่ดินและค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดขึ้น เมื่อก่อสร้างเสร็จแล้วแทนที่ประชาชนจะได้ประโยชน์ในการเดินทางหรือขนส่งสินค้าในระบบราง นักการเมืองร่วมกับข้าราชการประจำกลับใช้กระบวนการทางกฎหมายถ่ายเทโอนย้ายทรัพย์สินประโยชน์ต่างๆ ที่มีคุณค่า ให้กับกลุ่มทุนเอกชนและถือเป็นการทำลายพระราชปณิธานในการสถาปนากิจการรถไฟ

8

ประชาชนจะได้รับความเดือดร้อนในด้านค่าใช้จ่าย ในการเดินทางซึ่งถือเป็นต้นทุนและค่าครองชีพในอนาคต จะถูกเจ้าของโครงการขูดรีดเอาทำไรจากการเดินทางของประชาชนเพราะปรัชญานักลงทุนคือกำไร

9

รัฐจะสูญเสียอำนาจสั่งการและกลไกในการบริหารจัดการ ตามนโยบายของรัฐบาล ในอนาคตก็มีการบริหารจัดการด้านระบบการขนส่งทางรางตลอดอายุการให้สัมปทานและในอนาคตไม่สามารถตอบสนองได้ทันทีทันใด แบบองค์กรของรัฐที่บริหารจัดการ แต่จะทำให้ประชาชนเดือดร้อนในต้นทุนของการเดินทางและอุบัติเหตุต่างๆที่เกิดขึ้น เพราะเอกชนคำนึงถึงกำไรต้องมาก่อนความปลอดภัย

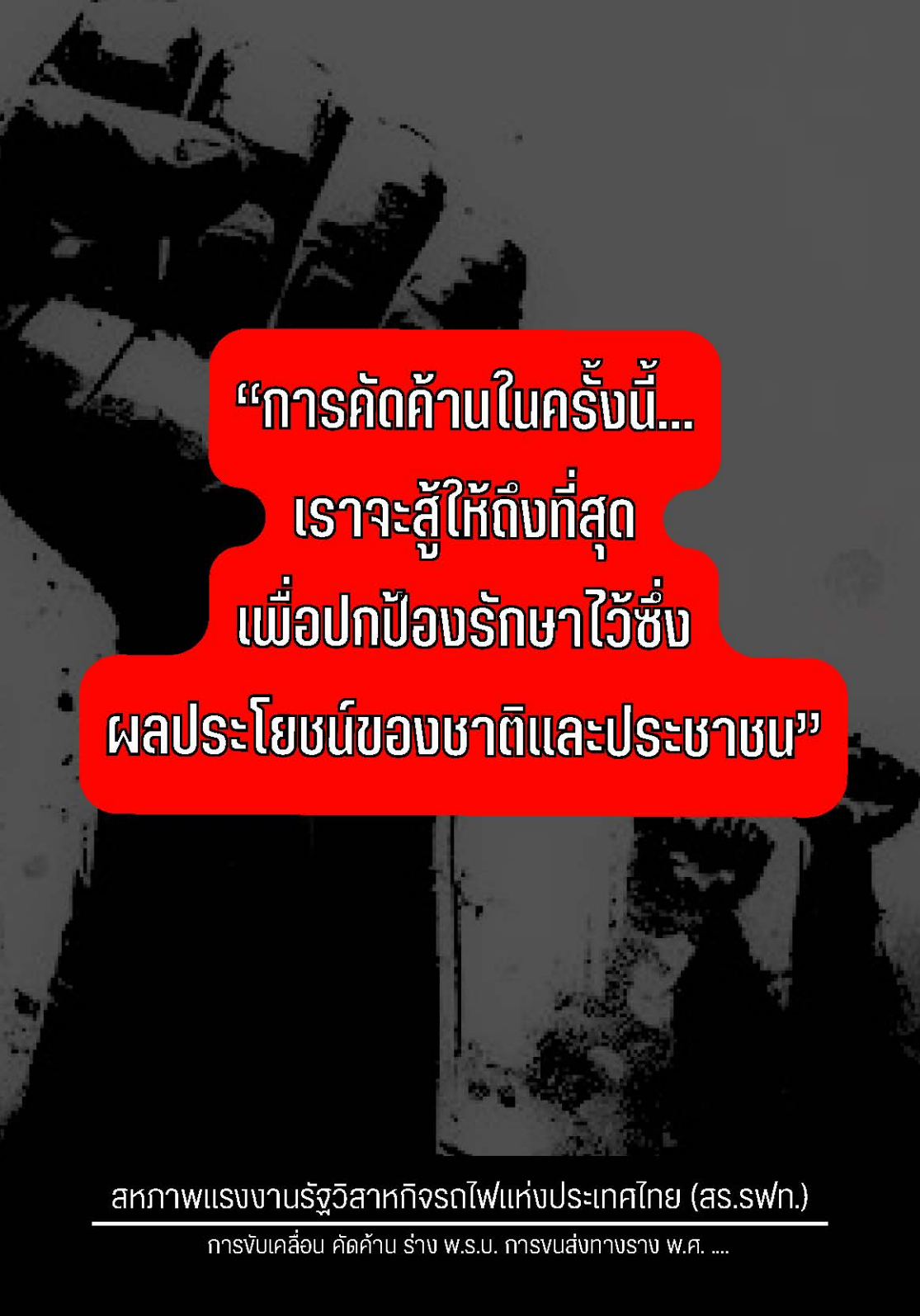
10

นักการเมืองที่มาจากการเลือกตั้งจากประชาชนที่การเลือกตั้งยังไม่มีควมบริสุทธิ์และยุติธรรม และมีวาระการดำรงตำแหน่งเพียง 4 ปี แต่สามารถที่จะออกกฎหมายทำลายองค์กรที่มีอายุมากกว่า 127 ปี ที่องค์พระมหากษัตริย์ทรงพระราชทานไว้ ให้กับประชาชน พลเมืองของประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการขนส่งสินค้าและการเดินทางของประชาชนทุกกลุ่มทุกสาขาทุกอาชีพ แต่ไม่ได้ตั้งมาให้กับกลุ่มทุน กลุ่มบุคคลใดที่ใช้อำนาจทางการเมืองเข้ามาใช้กระบวนการในการออกกฎหมาย ยึดเอาทรัพย์สินที่องค์กรนั้นๆรักษาและพัฒนาตามกฎหมายที่มีอยู่มาเป็นลำดับ

คนรู้จริงจับฉักร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง

การรวบรวม ความเห็นจากผู้รู้จริงในด้านต่าง ๆ ที่ให้ความเห็นกับร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง ผ่านเวทีเสวนาต่าง ๆ





**“การคัดค้านในครั้งนี้...
เราจะสู้ให้ถึงที่สุด
เพื่อปกป้องรักษาไว้ซึ่ง
ผลประโยชน์ของชาติและประชาชน”**

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.สวท.)

การขับเคลื่อน คัดค้าน ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ.