



สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.)

THE STATE RAILWAY WORKERS' UNION OF THAILAND (SRUT)

www.srut.or.th E-mail:srutthailand@gmail.com

ที่ สร.รฟท.๑๑๘๗/๒๕๖๗

๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ติดตามแก้ไขปัญหาการขาดแคลนอัตรากำลังพนักงานและการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

อ้างถึง ๑. มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑

๒. มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๕๕

๓. มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๑

ด้วยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ เห็นชอบมาตรการแก้ไขปัญหาของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ถือปฏิบัติตามมาตรการ ข้อสังเกต และตามความเห็นกระทรวงการคลัง ความเห็นตามมติคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจโดยเคร่งครัด ซึ่งมีมาตรการลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ให้มีอัตรากำลังภายในกรอบที่กำหนด โดยภายในวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๔๕ จะมีพนักงานไม่เกิน ๑๘,๐๑๕ คน และลูกจ้างไม่เกิน ๔,๐๔๖ คน และงดรับพนักงานใหม่ ยกเว้นตำแหน่งเกี่ยวกับการเดินรถและตำแหน่งที่ใช้คุณวุฒิพิเศษ ซึ่งจำเป็นจะต้องมีผู้ปฏิบัติงานดังกล่าว ทั้งนี้จะรับพนักงานได้ไม่เกินร้อยละ ๕ ของจำนวนพนักงานที่เกษียณอายุ (ตามอ้างถึง ๑.) นั้น ซึ่งการรถไฟฯได้ปฏิบัติตามมาตรการตามมติคณะรัฐมนตรี โดยลดจำนวนพนักงานจาก ๒๐,๐๓๑ คน เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๔๑ คงเหลือ ๑๖,๕๔๐ คน ณ วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๔๕ ซึ่งต่ำกว่ากรอบที่กำหนดไว้ หลังจากปี ๒๕๔๕ ในการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ การรับพนักงานใหม่โดยเฉพาะตำแหน่งที่เกี่ยวกับด้านการเดินรถและตำแหน่งที่ใช้คุณวุฒิพิเศษเช่น พนักงานขับรถ ช่างเครื่อง นายสถานี พนักงานขบวนรถ ช่างซ่อมบำรุงงานด้านโยธา การซ่อมบำรุงทางและระบบอาณัติสัญญาณโทรคมนาคม ซึ่งจำเป็นต้องมีผู้ปฏิบัติงานดังกล่าวได้ ต้องเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีทั้งนี้ไม่เกินร้อยละ ๕ ของจำนวนพนักงานที่เกษียณอายุ ทำให้การรถไฟฯ ประสบปัญหาการขาดแคลนพนักงานด้านปฏิบัติการ จนนำมาสู่การเรียกร้องแก้ปัญหาของรัฐบาลในปี ๒๕๕๕ โดยการรถไฟฯ ได้

ดำเนินการขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ เพื่อขอเพิ่มอัตรากำลังพนักงาน จำนวน ๒,๔๓๘ คน ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๕๕ เห็นชอบการยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ ตามมาตรการลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรเพื่อให้การรถไฟฟ้า สามารถเพิ่มอัตรากำลังพนักงาน จำนวน ๒,๔๓๘ คน ทั้งนี้ให้กระทรวงคมนาคม(การรถไฟฟ้า) รับความเห็นของสำนักงานงบประมาณที่เห็นควรให้การรถไฟฟ้าบริหารจัดการเพิ่มรายได้ให้สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของรายจ่ายไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ด้วย (ตามอ้างถึง ๒.)

หลังจากมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๕๕ การรถไฟฟ้า ได้ดำเนินการรับพนักงานใหม่เพิ่มตามกรอบที่กำหนด จากปี ๒๕๕๕ จนถึงปี ๒๕๖๑ มีพนักงานเกษียณอายุ / ออกจากงานฐานทำงานนาน / ลาออก / เสียชีวิตในระหว่างปฏิบัติงาน ฯลฯ เฉลี่ยปีละกว่า ๖๐๐ คน และจากเงื่อนไขตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ ที่ให้รับพนักงานได้ไม่เกินร้อยละ ๕ ของจำนวนพนักงานที่เกษียณอายุ จึงเป็นผลให้การรถไฟฟ้า ประสบกับปัญหาการขาดแคลนอัตรากำลังพนักงานอีกครั้ง ซึ่งการรถไฟฟ้า ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษากรอบอัตรากำลังที่เหมาะสมสอดคล้องกับภารกิจที่จะเพิ่มขึ้นทำเป็นแผนฟื้นฟูกิจการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยปี ๒๕๖๑ -๒๕๗๐ (แผนระยะ ๑๐ ปี) โดยเสนอขอเพิ่มตามความจำเป็นต้องการกรอบอัตรากำลังบุคลากรของการรถไฟฟ้า จำนวน ๑๙,๒๔๑ คน ประกอบด้วยพนักงาน จำนวน ๑๖,๖๖๐ คน และลูกจ้าง จำนวน ๒,๕๘๑ คน โดยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ มีมติเห็นชอบให้การรถไฟฟ้า ได้รับการยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ ให้สามารถรับพนักงานเพิ่มได้เฉพาะในปีแรกของกรอบอัตรากำลังฯ (ปี ๒๕๖๒) จำนวนไม่เกิน ๑,๙๐๔ คน แล้วให้การรถไฟฟ้า นำกรอบอัตรากำลังแผนฟื้นฟูกิจการรถไฟฟ้า รวมทั้งแนวทางการดำเนินการของการรถไฟฟ้าตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจตามความจำเป็นและเหมาะสมสำหรับกรอบอัตรากำลังของการรถไฟฟ้า ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ เป็นต้นไปให้การรถไฟฟ้า ดำเนินการให้เป็นไปตามผลการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องขอกรอบอัตรากำลังเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ ให้การรถไฟฟ้า นำเสนอคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจพิจารณาก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป (ตามอ้างถึง ๓.)

ในปัจจุบันจากที่การรถไฟฟ้าได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ มีพนักงานที่เกษียณอายุในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗ จำนวน ๒๙๑ คน (ส่วนใหญ่จะเป็นพนักงานด้านปฏิบัติการร้อยละ ๗๖.๖๔) คงเหลือพนักงาน ณ วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๗ เพียง ๘,๖๖๒ คน คิดเป็นร้อยละ ๔๘.๐๘ ของกรอบอัตรากำลังตามมติคณะรัฐมนตรีที่กำหนดไว้ (๑๘,๐๑๕ อัตรา) และหากการรถไฟฟ้า จะดำเนินการรับ



พนักงานใหม่ได้ตามเงื่อนไขที่กำหนดก็จะรับเพิ่มได้ไม่เกิน ๑๕ คน เมื่อพิจารณาถึงบทบาทหน้าที่ภารกิจหลักของการรถไฟฟ้า ในปัจจุบันกับการให้บริการประชาชนในการเดินขบวนรถโดยสารจำนวน ๒๕๐ ขบวน (๒๑๐/๔๐) และขบวนรถสินค้าจำนวน ๒๑๑ ขบวน (๗๒/๑๓๙) รวมทั้งสิ้น ๔๖๑ ขบวน (ขบวนรถที่เดินทุกวัน/ขบวนรถเดินเมื่อต้องการ) ซึ่งจำเป็นต้องมีพนักงานด้านปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง (ด้านการเดินรถ การซ่อมบำรุง และงานโยธา เช่นพนักงานขับรถ ช่างเครื่อง นายสถานี พนักงานขบวนรถ ช่างซ่อมบำรุง งานด้านโยธา การซ่อมบำรุงทางและระบบอาณัติสัญญาณ โทรคมนาคม) รองรับจำนวนกว่า ๔,๐๐๐ คน ซึ่งเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินรถ ระบบโครงสร้างพื้นฐาน และรวมถึงฝ่ายสนับสนุนซึ่งมีความจำเป็นในภารกิจที่รองรับเกี่ยวข้องกับด้านสำนักงาน / สวัสดิการให้กับพนักงาน โดยข้อมูลสถิติอัตราค่าจ้างพนักงานการรถไฟฟ้า ในระยะ ๑๐ ปีข้างหน้า จะมีพนักงานการรถไฟฟ้า เกษียณอายุการทำงาน ๓,๐๖๗ คน (เป็นพนักงานด้านปฏิบัติการร้อยละ ๘๔.๕๑) สามารถรับพนักงานเพิ่มตามเงื่อนไขมติคณะรัฐมนตรีได้เพียง ๑๕๓ คน ซึ่งจะมีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อการดำเนินการตามภารกิจที่ได้รับมอบจากรัฐบาล

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) มีวัตถุประสงค์จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ.๒๕๔๓ มาตรา ๔๐ (๔) ดำเนินการและให้ความร่วมมือเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและรักษาผลประโยชน์ของรัฐวิสาหกิจจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ กำหนดให้จัดรับพนักงานใหม่ยกเว้นตำแหน่งที่เกี่ยวกับการเดินรถและตำแหน่งที่ใช้คุณวุฒิพิเศษ ซึ่งจำเป็นต้องมีผู้ปฏิบัติงานดังกล่าวได้ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ รฟท. ทั้งนี้ไม่เกินร้อยละ ๕ ของจำนวนพนักงานที่เกษียณอายุจนทำให้ขณะนี้การรถไฟฟ้า คงเหลืออัตราพนักงานต่ำกว่าร้อยละ ๕๐ ของอัตราจากกรอบที่ได้รับอนุมัติ แต่ภารกิจหลักในการทำหน้าที่ให้บริการกับประชาชนยังคงมีอยู่และจะมีเพิ่มมากขึ้นในอนาคต จากจำนวนพนักงานที่ลดลงทำให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อการทำงานของพนักงานที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ที่ตราครุฑสะสมเพิ่มมากขึ้น ต้องคงเวรทำงานเกินกว่า ๘ ชั่วโมงต่อวัน ปฏิบัติงานในวันหยุดซึ่งมีผลกระทบต่อการพักผ่อนของพนักงานที่สะสมเป็นระยะเวลานาน ส่งผลกระทบต่อปัญหาสุขภาพและเสี่ยงต่อการเจ็บป่วยในเวลาปฏิบัติหน้าที่ โดยเฉพาะพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อประสิทธิภาพในการให้บริการประชาชนอาจก่อให้เกิดปัญหาเรื่องความปลอดภัยใน การให้บริการด้านการเดินรถส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของการรถไฟฟ้า และทำให้ต้นทุนภาระค่าใช้จ่ายในส่วนของบุคลากรเพิ่มมากขึ้น เช่น ค่าทำงานวันหยุด ค่าล่วงเวลา ค่าตอบแทนการทำงานเกินกว่าเวลาปกติ ค่ารักษาพยาบาล อันเป็นสาเหตุจากการพักผ่อนไม่เพียงพอ จากสภาพงานที่ตราครุฑ ทำให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดการเจ็บป่วยและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาบุคลากรในอนาคตอีกด้วย

นอกจากนั้น การที่รัฐบาลมีแผนนโยบายการส่งเสริมด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศและการเพิ่มศักยภาพในการขนส่งภายในประเทศนั้น ซึ่งได้มีการลงทุนในระบบรางโดยมีการก่อสร้างรถไฟทางคู่ที่จะแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๗๑ และมีการเปิดเดินขบวนรถเพิ่มทั้งเชิงพาณิชย์และขบวนรถสินค้าเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง รวมถึงโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ๒ เส้นทางซึ่งจากข้อมูลปัญหาการขาดแคลนอัตรากำลังของพนักงานการรถไฟฯ กับข้อมูลแผนนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาลจะเห็นได้ว่าการปฏิบัติไม่สอดคล้องกับแผนนโยบายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ส่งผลกระทบต่อการให้บริการกับประชาชนและอาจทำให้แผนนโยบายการส่งเสริมด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ เนื่องจากการให้บริการของการรถไฟฯ ไม่สามารถตอบสนองตามความคาดหวังของรัฐบาลที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ด้วยเหตุนี้สภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย(สร.รฟท.) ได้มีการประชุมพิจารณาร่วมกันเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนอัตรากำลังพนักงานการรถไฟฯ และข้อเสนอในการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของการรถไฟฯ ให้คณะกรรมการรถไฟฯ ได้พิจารณาดังนี้

๑. พิจารณาเสนอให้กระทรวงคมนาคมผลักดันเร่งรัดให้การรถไฟฯ ได้รับการเพิ่มจำนวนอัตราพนักงานให้เป็นไปตามข้อมูลตามกรอบอัตราของที่ปรึกษาที่ศึกษากรอบอัตรากำลังที่เหมาะสมสอดคล้องกับภารกิจที่จะเพิ่มขึ้นตามความจำเป็นและความต้องการของหน่วยงานต่างๆภายในการรถไฟฯ ตามกรอบอัตรากำลังจำนวนประมาณ ๔,๐๐๐ คน โดยขอให้กระทรวงคมนาคมเสนอยกเลิกเงื่อนไขตามมติคณะรัฐมนตรี ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ ที่ให้รับพนักงานได้ไม่เกินร้อยละ ๕ ของจำนวนพนักงานที่เกษียณอายุโดยให้การรถไฟฯ รับพนักงานใหม่ได้ตามกรอบอัตราที่กำหนดโดยในระยะเร่งด่วนเพื่อให้มีอัตรากำลังมาทดแทนและสามารถทำงานได้ทันทีเพื่อรองรับการบรรจุนักเรียนนิสิตกรรมรถไฟที่จบการศึกษาในปี ๒๕๖๖ (วรฟ.รุ่น ๖๓ ) ที่ยังไม่มีอัตรารองรับจำนวน ๘๗ คนและเสนอให้บรรจุลูกจ้างเฉพาะงานที่ทำงานกับการรถไฟฯมานานตั้งแต่ ๕ ปีขึ้นไปในตำแหน่งด้านปฏิบัติการใช้ทักษะ ความชำนาญ โดยวิธีทดสอบความสามารถและประเมินผลการทำงาน

๒. พิจารณาติดตามเรื่องการเพิ่มรายได้และสภาพคล่องของการรถไฟฯ เพื่อลดภาระการชดเชยของรัฐบาล เสนอให้เร่งรัดการดำเนินการหารายได้ / จัดเก็บรายได้ ของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA) ซึ่งเป็นบริษัทลูกของการรถไฟฯ จากการรับมอบสัญญาเช่าที่ดินจากการรถไฟฯ ไปบริหารสัญญาต่อ การนำที่ดินเปล่าที่การรถไฟฯ นำมาให้เช่านำไปเช่าช่วง หรือการพัฒนาที่ดินเปล่าขนาดใหญ่ร่วมกับเอกชน ได้การรถไฟฯ ส่งมอบให้บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA) แล้ว รวมถึงการแก้ปัญหาเรื่องการค้างค่าใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณตลาดนัดสวนจตุจักร ของกรุงเทพมหานคร หากกรุงเทพมหานครไม่สามารถชำระค่าใช้ประโยชน์ตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือในการบริหารตลาดนัดจตุจักร ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่



๑ ธันวาคม ๒๕๖๑ ได้ สร.รฟท.ขอให้คณะกรรมการรถไฟฯเสนอผู้เกี่ยวข้องพิจารณาให้การรถไฟฯนำกลับมาดำเนินการเองโดยบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA)

๓. พิจารณาเพื่อเป็นขวัญกำลังใจให้กับผู้ปฏิบัติงานในการดำเนินการปรับเพิ่มค่าครองชีพให้กับพนักงานและลูกจ้างเฉพาะงานการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สอดคล้องตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๗ และระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการเบิกจ่ายเงินเพิ่มค่าครองชีพชั่วคราวของข้าราชการและลูกจ้างประจำของส่วนราชการ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ.๒๕๖๗ ซึ่งการดำเนินการในการปรับเงินเพิ่มค่าครองชีพชั่วคราวฯ เป็นไปตามหนังสือคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ ที่ รง.๐๕๐๙/ว.๑๗๔๓ ลงวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๕๕ เรื่องการจ่ายเงินเพิ่มการครองชีพชั่วคราวของลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ ซึ่งกำหนดเป็นขอบเขตสภาพการจ้างที่เกี่ยวกับการเงิน ตามมาตรา ๑๓ (๒) แห่งพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ.๒๕๔๓ ที่ให้รัฐวิสาหกิจแต่ละแห่งสามารถดำเนินการเองได้เมื่อคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจนั้นเห็นชอบแล้ว โดยหลักเกณฑ์การจ่าย อัตราการจ่าย และระยะเวลาบังคับใช้ให้เป็นไปตามระเบียบของกระทรวงการคลังฯ และใช้เงินงบประมาณของแต่ละรัฐวิสาหกิจเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการโดยเร่งด่วนต่อไป จักเป็นคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



นายสราวุธ สราญวงศ์

ประธาน

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย

