

เอกสารประกอบเรื่องข้อพิจารณา
เรื่องที่ ๑๗

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๑๐๕๓
วันที่ ๒๓ ตุลาคม ๒๕๕๒ เวลา ๑.๑๕

ด่วนที่สุด

ที่ คค(ปคร) 0804/ 276



1/5๒๐.1
23 ตุลาคม ๒๕๕๒

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

27 ตุลาคม 2552

เรื่อง รายงานการหยุดเดินรถของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

27 ตุลาคม 2552
จัดเข้าวาระ.....

- อ้างถึง 1. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) 0804/273 ลงวันที่ 20 ตุลาคม 2552
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0205/9360 ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2541

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2552
2. ประกาศเจ้าพนักงานบังคับคดี คดีหมายเลขดำที่ 629/2552 ศาลจังหวัดสงขลา
ลงวันที่ 23 ตุลาคม 2552
3. Checklist เสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ตามหนังสือที่อ้างถึง 1. กระทรวงคมนาคมเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบสถานการณ์การหยุดเดินรถของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) บางส่วน ระหว่างวันที่ 16 ตุลาคม 2552 ถึงวันที่ 19 ตุลาคม 2552 และเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาการขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 เพื่อให้ รฟท.รับพนักงาน รฟท. จำนวน 171 อัตรา ประกอบด้วย ตำแหน่งช่างเครื่อง จำนวน 121 อัตรา และตำแหน่งพนักงานสถานีและบำรุงทาง จำนวน 50 อัตรา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

โดยที่ขณะนี้สถานการณ์ได้เปลี่ยนแปลงไปตามลำดับ และปรากฏข้อเท็จจริงต่างๆ เพิ่มขึ้น ตั้งแต่วันที่ 20 ตุลาคม 2552 เป็นต้นมาจนกระทั่งปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมจึงได้ปรับปรุงข้อมูลให้ทันกับเหตุการณ์ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบและพิจารณา ดังนี้

1. เรื่องเสนอเพื่อทราบ

1.1 สถานการณ์การหยุดเดินรถ

1.1.1 การหยุดเดินรถ

(1) พนักงาน รฟท. ในพื้นที่เส้นทางภาคใต้ได้ยื่นขอลาป่วยพร้อมกันเป็นจำนวนมาก

/ปิดปกติ...

ผิดปกติ ในวันที่ 19 ตุลาคม 2552 โดยสถานีชุมทางหาดใหญ่ มีพนักงาน รฟท. ลาป่วยจำนวน 49 คน จากจำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 40.50 และต่อมาได้อ้างว่าหัวรถจักรอยู่ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์ ไม่สามารถให้บริการได้ ทำให้มีการหยุดเดินรถไฟในเส้นทางภาคใต้ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถขบวนท้องถิ่น รวมทั้งสิ้นจำนวน 213 ขบวน ทำให้มีผู้โดยสารได้รับผลกระทบรวมทั้งสิ้นจำนวน 243,500 คน ดังนี้

(1.1) วันที่ 16 ตุลาคม 2552 ขบวนรถหยุดเดินรถ จำนวน 14 ขบวน ทำให้มีผู้โดยสารได้รับผลกระทบ จำนวน 19,000 คน

(1.2) วันที่ 17 ตุลาคม 2552 ขบวนรถหยุดเดินรถ จำนวน 21 ขบวน ทำให้มีผู้โดยสารได้รับผลกระทบ จำนวน 25,900 คน

(1.3) วันที่ 18 ตุลาคม 2552 ขบวนรถหยุดเดินรถ จำนวน 28 ขบวน ทำให้มีผู้โดยสารได้รับผลกระทบ จำนวน 30,800 คน

(1.4) วันที่ 19 ตุลาคม 2552 ขบวนรถหยุดเดินรถ จำนวน 32 ขบวน ทำให้มีผู้โดยสารได้รับผลกระทบ จำนวน 32,400 คน

(1.5) วันที่ 20 ตุลาคม 2552 ขบวนรถหยุดเดินรถ จำนวน 31 ขบวน ทำให้มีผู้โดยสารได้รับผลกระทบ จำนวน 32,400 คน

(1.6) วันที่ 21 ตุลาคม 2552 ขบวนรถหยุดเดินรถ จำนวน 24 ขบวน ทำให้มีผู้โดยสารได้รับผลกระทบ จำนวน 26,400 คน

(1.7) วันที่ 22 ตุลาคม 2552 ขบวนรถหยุดเดินรถ จำนวน 16 ขบวน ทำให้มีผู้โดยสารได้รับผลกระทบ จำนวน 19,500 คน

(1.8) วันที่ 23 ตุลาคม 2552 ขบวนรถหยุดเดินรถ จำนวน 15 ขบวน ทำให้มีผู้โดยสารได้รับผลกระทบ จำนวน 18,700 คน

(1.9) วันที่ 24 ตุลาคม 2552 ขบวนรถหยุดเดินรถ จำนวน 14 ขบวน ทำให้มีผู้โดยสารได้รับผลกระทบ จำนวน 19,000 คน

(1.10) วันที่ 25 ตุลาคม 2552 ขบวนรถหยุดเดินรถ จำนวน 14 ขบวน ทำให้มีผู้โดยสารได้รับผลกระทบ จำนวน 19,000 คน

(1.11) วันที่ 26 ตุลาคม 2552 ขบวนรถหยุดเดินรถ จำนวน 4 ขบวน ทำให้มีผู้โดยสารได้รับผลกระทบ จำนวน 4,000 คน

(2) การเดินรถไฟทางไกลสามารถเดินรถได้ทุกเส้นทางยกเว้นรถไฟสายใต้ ซึ่งพนักงานส่วนใหญ่ให้ความร่วมมือเปิดเดินรถไฟได้ถึงสถานีสุราษฎร์ธานี ตั้งแต่วันที่ 19 ตุลาคม 2552 และสามารถเดินรถไฟได้ถึงสถานีชุมทางหาดใหญ่ ตั้งแต่วันที่ 21 ตุลาคม 2552 โดยปัจจุบัน รฟท. สามารถเดินรถได้เป็นปกติทุกเส้นทาง ยกเว้นในเส้นทางตั้งแต่สถานีหาดใหญ่ - สุโขทัย เนื่องจากพนักงานรถจักรแขวงรถจักรหาดใหญ่ จำนวน 91 นาย แยกเป็นพนักงานขับรถ 41 นาย ช่างเครื่อง 50 นาย

/ไม่ยินยอม...

ไม่ยินยอมปฏิบัติหน้าที่ด้วยเหตุผลว่ารู้สึกไม่ปลอดภัยและไม่สบายใจ โดยใช้ข้ออ้างจากบันทึกการเจรจา ระหว่างสหภาพแรงงานฯ สาขาหาดใหญ่กับผู้เกี่ยวข้องในการดูแลความปลอดภัยในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ และผู้ว่าการ รฟท. เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2547 ข้อ 3. ความว่า “หากพนักงานรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิต ให้ถือเป็นสิทธิพนักงานและให้รายงานแจ้งผู้บังคับบัญชาชั้นต้นทราบเพื่อดำเนินการต่อไป” ซึ่งศูนย์ภาคใต้ ฝ่ายการเดินรถได้ประสานกับแม่ทัพภาค 4 และได้รับแจ้งยืนยันรับรองความปลอดภัย โดยฝ่ายเครื่องกล ได้ซ่อมบำรุงรถจักรที่โรงรถจักรหาดใหญ่มีจำนวนพร้อมใช้การได้ทั้งหมด 13 คัน เพียงพอในการจัดทำ ขบวนรถไฟเส้นทางสายใต้ 3 จังหวัด และฝ่ายการช่างกลได้ออกคำสั่งให้พนักงานรถจักรแขวงหาดใหญ่ เข้าปฏิบัติหน้าที่ตามปกติตามคำสั่งจัดพนักงานทำการประจำวันให้เรียบร้อย

1.1.2 ความเสียหายจากการหยุดเดินรถ

จากเหตุการณ์การหยุดเดินรถของพนักงาน รฟท. ดังกล่าวข้างต้น ทำให้เกิดความเสียหายแก่ รฟท. สถานะ ณ วันที่ 26 ตุลาคม 2552 ประมาณ 41.59 ล้านบาท ดังนี้

(1) ความเสียหายจากการให้บริการผู้โดยสาร ประมาณ 29.20 ล้านบาท ประกอบด้วย

(1.1) การขาดรายได้จากขบวนรถทั้งดบริการ 14.70 ล้านบาท

(1.2) ผู้โดยสารคืนเงินค่าบัตรโดยสาร 12.00 ล้านบาท

(1.3) ขาดรายได้จากสัมภาระ 1.50 ล้านบาท

(1.4) ค่าขนถ่ายผู้โดยสาร 1.00 ล้านบาท

(2) ความเสียหายจากการให้บริการขนส่งสินค้า ประมาณ 12.39 ล้านบาท

1.2 การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าและการช่วยเหลือประชาชน

1.2.1 กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดให้ความช่วยเหลือผู้โดยสาร ดังนี้

(1) กรมการขนส่งทางบก บริษัท ขนส่ง จำกัด และบริษัทเอกชนร่วมบริการ จัดรถโดยสารมาให้บริการขนถ่ายสัมภาระและรับผู้โดยสารที่ตกค้างไปส่งยังจุดหมายปลายทาง โดย รฟท. เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมด

(1.1) กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบทจัดส่งเจ้าหน้าที่ในพื้นที่เข้าดูแลและช่วยเหลือประชาชนเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง รวมทั้งการจัดหาอาหารที่พักรถชั่วคราว การขนถ่ายสัมภาระเพื่อเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางโดยสวัสดิภาพต่อไป นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ในพื้นที่ ได้แก่ ทหาร ตำรวจ และฝ่ายปกครองได้จัดกำลังมาช่วยในการดำเนินการให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารด้วยเช่นกัน

(1.2) กระทรวงคมนาคมได้ประสานกระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อขอความอนุเคราะห์ให้จัดส่งเจ้าหน้าที่สำหรับรักษาความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟตลอดเส้นทาง เพื่อให้ความมั่นใจในการเดินทางแก่ประชาชนผู้โดยสาร และการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงาน รฟท.

/(1.3) รถจักร...

(1.3) รถจักรจำนวน 4 คัน ที่เคยถูกยึดไว้ที่โรงรถจักรหาดใหญ่ โดยพนักงาน อ้างว่ามีสภาพไม่สมบูรณ์ ไม่อาจนำมาใช้เดินรถได้ ในขณะที่วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกลยืนยันว่ารถจักรดังกล่าว อยู่ในสภาพที่ใช้การได้โดยปลอดภัย เนื่องจากเป็นรถจักรที่ใช้เดินรถมาตามปกติจากสถานีต้นทาง กรุงเทพฯ และเมื่อเดินรถถึงสถานีชุมทางหาดใหญ่ พนักงานรถจักรที่เป็นสมาชิกของสหภาพแรงงาน รฟท. ที่สถานีชุมทางหาดใหญ่อ้างว่า รถจักรมีสภาพไม่สมบูรณ์ต้องซ่อมบำรุงก่อนและยึดไว้ไม่ให้เดินรถ ผู้บริหาร รฟท. จึงได้จัดพนักงานขับรถและช่างเครื่องจำนวน 4 ชุด จากส่วนกลางไปสำรวจในพื้นที่เพื่อเดินรถ ทันที เมื่อรถจักรคืนได้ โดยการกู้รถคืนดังกล่าว กระทรวงคมนาคมได้ประสานหน่วยทหารและตำรวจ ตลอดจนฝ่ายปกครองในพื้นที่เพื่อดำเนินการด้วย ปัจจุบัน รฟท.สามารถนำหัวรถจักรทั้ง 4 คัน มาให้บริการเป็นปกติแล้วตั้งแต่วันที่ 21 ตุลาคม 2552

(1.4) ขบวนรถท้องถิ่นที่วิ่งเข้า/ออกสถานีชุมทางหาดใหญ่ จำนวน 10 ขบวน ซึ่งใช้หัวรถจักรหมุนเวียน จำนวน 13 คัน (ใช้ในการเดินรถ จำนวน 10 คัน สำรองหัวรถจักร จำนวน 3 คัน) ปัจจุบัน รฟท. ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงหัวรถจักรทั้ง 13 คัน ให้พร้อมใช้การได้แล้วทั้งหมด ทั้งนี้ รฟท. สามารถให้บริการได้แล้ว 6 ขบวน ส่วนอีก 4 ขบวน ยังไม่สามารถให้บริการได้ เนื่องจากพนักงานรถจักร จำนวน 91 คน ที่เป็นสมาชิกของสหภาพแรงงาน รฟท. (ประมาณร้อยละ 75 ของพนักงานของโรงรถจักรหาดใหญ่) ได้รายงานไม่ขอเข้าปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่เสี่ยงภัยจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยอ้างเหตุผลดังกล่าว ในข้อ 1.1.1 (2)

(1.5) กรณีที่ปรากฏเป็นข่าวทางสื่อมวลชนว่า ผู้โดยสารถูกพนักงาน ขับรถไฟทั้งดักค้ำไว้กลางทางที่สถานีชุมพร นั้น กรณีนี้เกิดจากการที่ในระหว่างมีการหยุดเดินรถบางส่วน รถไฟสายใต้สามารถเดินรถได้ถึงสถานีปลายทางที่สถานีสุราษฎร์ธานีเท่านั้น รฟท. จึงต้องส่งผู้โดยสารที่สถานี ชุมพร หลังสวน ละแม และสถานีสุราษฎร์ธานีตามลำดับ เนื่องจากทางในย่านสถานีสุราษฎร์ธานีไม่สามารถ รองรับขบวนรถได้ทั้งหมด และเพื่อให้ผู้โดยสารไปแออัดที่สถานีสุราษฎร์ธานี ซึ่งจะทำให้ยากต่อการขนส่ง ผู้โดยสาร รฟท.จึงได้กระจายจุดจอดเพื่อให้เจ้าหน้าที่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ดูแลผู้โดยสาร ได้อย่างทั่วถึง และบริษัท ขนส่ง จำกัด จัดรถรับ-ส่ง ได้อย่างสะดวกโดยไม่แออัดอยู่ในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี

(1.6) รฟท. ได้รับการประสานงานจากอดีตพนักงานขับรถ รฟท. ที่เกษียณอายุในเดือนกันยายน 2552 จำนวน 28 นาย ว่ามีความประสงค์ที่จะให้ความช่วยเหลือในการเดินรถ ให้ รฟท. เพื่อบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้น แต่เนื่องจากการรื้ออดีตพนักงานขับรถ รฟท. ที่เกษียณอายุแล้ว เป็นลูกจ้างเฉพาะงานที่จ้างในกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นเร่งด่วนนั้น ไม่สามารถรับมาปฏิบัติงานบนหัวรถจักรได้ เนื่องจากไม่ได้บรรจุเป็นประจำของ รฟท. คณะกรรมการ รฟท. ในคราวประชุม ครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2552 จึงมีมติให้ปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ รฟท. สามารถรับบุคคลใดๆ ที่มีความรู้ ความสามารถในการเดินรถ เช่น พนักงานขับรถไฟที่เกษียณอายุ แต่ยังมีศักยภาพในการปฏิบัติงาน มาปฏิบัติงานเป็นการเฉพาะได้

1.3 การตรวจสอบข้อเท็จจริงและการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง

1.3.1 คณะกรรมการ รฟท. ในการประชุม ครึ่งพิเศษ 1/2552 เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2552 ได้มีมติให้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการลาหยุดของพนักงาน รฟท. โดยมีคนกลางที่มีความรู้ความสามารถและเป็นที่น่าเชื่อถือร่วมเป็นกรรมการด้วย รวมทั้งให้หาคนกลางที่มีความรู้ความสามารถมาอธิบายเกี่ยวกับอุปกรณ์ Deadman Control หรือ Vigilance ให้ประชาชนเข้าใจ ซึ่ง รฟท. ได้เชิญผู้เชี่ยวชาญจากคณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (รฟท. ได้เชิญผู้เชี่ยวชาญจากคณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง) มาตรวจสอบระบบการทำงานของอุปกรณ์ดังกล่าว และชี้แจงว่า Deadman Control หรือ Vigilance มีอุปกรณ์หลัก เป็นเพียงอุปกรณ์เสริมสำหรับการเดินขบวนรถที่ใช้เดือนพนักงานขับรถไฟในกรณีที่ไม่มีอยู่ในสภาพพร้อมปฏิบัติงาน

1.3.2 รฟท. ได้มอบหมายอณบาล (ฝ่ายกฎหมาย) ไปร้องต่อศาลจังหวัดสงขลา ห้ามมิให้สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ รฟท. กับพวกรวม 7 คน (สหภาพแรงงานฯ จำเลยที่ 1 และนายสาวิทย์ เขียวหวาน นางสุนันท์ สว่างแก้ว นายบรรจง บุญเนตร นายธารา แสงธรรม นายภิญโญ เรือนพิชิต และนายเหลื่อม โมกงาม จำเลยที่ 2 – 7) กระทำซ้ำหรือกระทำต่อไปซึ่งการละเมิดหรือการกระทำที่ถูกฟ้องร้อง และห้ามมิให้พนักงาน รฟท. หรือบุคคลอื่นเข้าไปในเขตทางรถไฟของ รฟท. เพื่อขัดขวางมิให้มีการเดินขบวนรถไฟตามปกติ ห้ามมิให้บุคคลใด ๆ กระทำการอันเป็นการขัดขวางการเดินขบวนรถไฟของ รฟท. ได้ตามปกติ ทั้งที่ชุมทางสถานีรถไฟหาดใหญ่และชุมทางสถานีรถไฟต่างๆ ทั่วประเทศของ รฟท. ซึ่งศาลได้มีคำสั่งอนุญาตตามคำขอแล้ว และสำนักงานบังคับคดีจังหวัดสงขลาได้ออกประกาศเจ้าพนักงานบังคับคดี คดีหมายเลขดำที่ 926/2552 ศาลจังหวัดสงขลา ลงวันที่ 23 ตุลาคม 2552 ว่า ศาลจังหวัดสงขลาได้มีคำสั่งตามหมายห้ามชั่วคราวมิให้จำเลยทั้งเจ็ดกระทำซ้ำหรือกระทำต่อไปซึ่งการละเมิดหรือการกระทำที่ถูกฟ้องร้อง และโจทก์อาจได้รับความเดือดร้อนเสียหายต่อไปเนื่องจากการกระทำของจำเลยทั้งเจ็ด อันเป็นการขัดขวางมิให้มีการเดินขบวนรถไฟตามปกติ จนกว่าศาลจะมีคำสั่งเป็นอย่างอื่น รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2.

1.4 การแก้ไขปัญหาระยะยาว

กระทรวงคมนาคม ได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นใน รฟท. อย่างเร่งด่วนในลักษณะของการยกเครื่องหรือปฏิรูป รฟท. ทั้งองค์กรในทุกด้าน จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหการบริหารจัดการ รฟท. จำนวน 4 คณะ ประกอบด้วย คณะกรรมการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน คณะกรรมการฯ ด้านทรัพย์สิน คณะกรรมการฯ ด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ และคณะกรรมการฯ ด้านบุคลากรและอัตราค่าจ้าง เพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินงานด้านต่างๆ ของ รฟท. อย่างเป็นรูปธรรม นำไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาภายใน 3 สัปดาห์

2. เรื่องที่เสนอเพื่อพิจารณา

2.1 รฟท. ได้เสนอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเกี่ยวกับการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 โดยอนุมัติให้ รฟท. บรรจุผู้ที่จบการศึกษาจากโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟเป็นพนักงาน รฟท. จำนวน 171 นาย ซึ่งกรณีดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ รฟท. ในการประชุมครึ่งพิเศษ 1/2552 เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2552 แล้ว ตามเหตุผลและข้อเท็จจริง ดังนี้

/2.1.1 มติ...

2.1.1 มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ตามหนังสือที่อ้างถึง 2. มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการรับพนักงานใหม่ของ รฟท. ทำให้ รฟท. ฝ่ายการช่างกลขาดพนักงานจำนวน 380 อัตรา (พนักงานขับรถ 209 อัตรา และช่างเครื่อง 171 อัตรา) และพนักงานเดินรถและช่างโยธา จำนวน 390 อัตรา

2.1.2 รฟท. ได้เตรียมแผนกำลังคนเพื่อรองรับอัตรากำลังที่ขาดแคลน โดยการเปิดทำการสอนนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ ซึ่งมีผู้จบการศึกษาในปี 2551 จำนวน 171 ราย ประกอบด้วย แผนกช่างกล 121 คน และแผนกการเดินรถและช่างโยธา 50 คน ซึ่งปัจจุบัน รฟท. ได้แก้ไขเฉพาะหน้า โดยจ้างนักเรียนวิศวกรรมที่จบการศึกษาดังกล่าวเป็นลูกจ้างเฉพาะงาน แต่ลูกจ้างดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติงานบนหัวรถจักรได้ เนื่องจากยังไม่ได้รับบรรจุเป็นพนักงานประจำของ รฟท.

2.1.3 จากปัญหาการหยุดเดินรถที่เกิดขึ้น รฟท. จึงพิจารณาเห็นว่า มีความจำเป็นที่ต้องมีพนักงานขับรถทดแทนให้เป็นไปตามกรอบอัตรากำลังที่ยังขาดอยู่ และโดยที่ขั้นตอนการจะเป็นพนักงานขับรถต้องใช้เวลาในการสั่งสมประสบการณ์การทำงานเพื่อให้มีคุณสมบัติครบถ้วนเพื่อสับเปลี่ยนขึ้นเป็นพนักงานขับรถ จึงเห็นสมควรขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 เพื่อบรรจุผู้ที่จบการศึกษาจากโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ จำนวน 121 ราย เป็นพนักงาน รฟท. ในตำแหน่งช่างเครื่อง และจำนวน 50 ราย เป็นพนักงาน รฟท. ในตำแหน่งพนักงานสถานีและบำรุงทาง ทั้งนี้ เมื่อมีการบรรจุพนักงานใหม่แล้ว รฟท. จะได้บริหารจัดการเกี่ยวกับพนักงานขับรถให้ปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพต่อไป

2.2 กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นชอบด้วยตามที่ รฟท. เสนอในข้อ 2.1 เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนอัตรากำลังช่างเครื่อง พนักงานสถานีและบำรุงทางทั้งระบบ อันจะเป็นการเสริมสร้างศักยภาพ ประสิทธิภาพในการเดินรถมากขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดผลดีต่อ รฟท. ขวัญและกำลังใจของพนักงาน รวมทั้งประชาชนมีความมั่นใจในบริการของ รฟท. มากขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามประเด็นข้างท้ายนี้ต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

1. รับทราบสถานการณ์การหยุดเดินรถ การแก้ไขปัญหาลูกจ้างเฉพาะหน้า การให้ความช่วยเหลือผู้โดยสาร และการแก้ไขปัญหาระยะยาวตามที่เสนอในข้อ 1.

2. พิจารณาให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 โดยอนุมัติให้ รฟท. รับบรรจุพนักงาน รฟท. จำนวน 171 อัตรา ประกอบด้วย ตำแหน่งช่างเครื่อง จำนวน 121 อัตรา และตำแหน่งพนักงานสถานีและบำรุงทาง จำนวน 50 อัตรา

ขอแสดงความนับถือ


(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 4099 โทรสาร 0 2215 4099