



กัลยา ยืนยง

คนรถไฟขอยากบอกเล่า

6 เมื่อพูดถึงปัญหาขาดพนักงานปฏิบัติหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่มีมายาวนาน ซึ่งจากมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เดิมเมื่อปี 2541 ที่กำหนดให้ รฟท.รับพนักงานใหม่ได้เพียง 5% ของพนักงานที่เกษียณทำให้ปัจจุบัน รฟท.ขาดพนักงานปฏิบัติงานรวมกว่า 8,000 อัตรา ครอบคลุมทั้งพนักงานประจำขบวนรถ พนักงานห้ามล้อ และเจ้าหน้าที่ประจำสถานี

สำหรับหน้าที่ที่กล่าวมานั้น ล้วนแล้วส่งผลโดยตรงทั้งต่อความปลอดภัยผู้โดยสาร และคุณภาพบริการ แม้ว่าฝ่ายบริหารได้นำเสนอให้กระทรวงคมนาคม และรัฐบาลทราบปัญหาแล้ว รวมถึงก่อนหน้านั้นนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เดินทางมาตรวจเยี่ยม รฟท. ก็ให้ความสำคัญต่อปัญหาดังกล่าว โดยปัจจุบันพนักงาน รฟท.ยังติดตามว่ารัฐบาลจะมีมติ ครม.ใหม่ปลดล็อกมติ ครม.เดิมที่ชัดเจนเมื่อใดจากรายงานพบว่า อัตราเจ้าหน้าที่ที่ขาดในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 พบว่าอัตราพนักงานที่ขาดมากที่สุด ได้แก่ พนักงานฝ่ายการช่างกล ที่ทำหน้าที่เป็นพนักงานขับรถ ช่างเครื่อง พนักงานซ่อมบำรุงรถจักร ตู้โดยสารต่างๆ มีอัตราที่ขาด 2,280 คน รองลงมาคือ ฝ่ายการช่างโยธา ที่ทำหน้าที่ซ่อมบำรุง ดูแลความปลอดภัยของระบบราง สะพานต่างๆ ทั่วประเทศ มีอัตราที่ขาด 1,884 คน ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ที่ทำหน้าที่ประจำตามสถานีต่างๆ ทั่วประเทศ ดูแลเรื่องความปลอดภัย

รวมถึงพนักงานที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารภายในสถานี เช่น นายสถานี เสมียนขายตั๋ว พนักงานประจำสถานี มีอัตราที่ขาด 1,655 คน และฝ่ายบริการโดยสาร ที่ทำหน้าที่อำนวยความสะดวก ดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสารบนขบวนรถ เช่น พนักงานรักษา รถ พนักงานห้ามล้อทั้งรถโดยสารและสินค้า พนักงานตรวจตั๋ว พนักงานรถนอน มีอัตราที่ขาด 570 คน

เมื่อถามว่าปัญหาการขาดแคลนเจ้าหน้าที่นั้น ส่งผลต่อด้านใดบ้าง ต้องบอกเลยว่าส่งผลให้พนักงานที่ปฏิบัติ

หน้าที่ต้องควงกะ จนหลายครั้งอ่อนล้า แต่ไม่สามารถลาหยุดงานได้ โดยเมื่อวันที่ 31 มี.ค.ที่ผ่านมา พบมีพนักงานรักษา รถ พนักงานห้ามล้อเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ ที่ปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถขาดถึง 36 คน ทำให้ในขณะนี้ฝ่ายบริหารกำลังพิจารณาแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการยกเลิกเดินขบวนรถที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ในหลายเส้นทาง หรือจะนำรถโดยสารมาปรับวิ่งให้บริการเฉพาะในวันเสาร์-อาทิตย์ หรือวิ่งเฉพาะวันจันทร์-วันศุกร์เท่านั้น

ไม่เพียงเท่านั้น จากคำบอกเล่าจากพนักงานรักษา รถ ที่ปกติทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยและตรวจตั๋ว ปกติขบวนหนึ่งจะมีปฏิบัติหน้าที่ขบวนละ 3 คน ตอนนี้เหลือเพียง 1 คน ส่วนพนักงานประจำสถานีขาด ปกติจะต้องมีผู้ปฏิบัติงานตามเวรแทนวันหยุด แต่ปัจจุบัน เช่น แขวงธนบุรี ทั้งแขวงเหลือพนักงานที่ทำหน้าที่แทนแค่ 2 คน พนักงานป่วยก็ไม่สามารถลงงานได้ ในเมื่อสภาพร่างกายไม่มีความพร้อม แต่ต้องมาทำหน้าที่ดูแลผู้โดยสารจำนวนมาก

ดังนั้น จากที่ได้รับรายงานมาเรื่องนี้คนรถไฟฯ ทราบดี และเกรงว่าปัญหาเหล่านี้เมื่อสะสมจะทำให้เกิดปัญหาใหญ่ตามมา ทั้งด้านความปลอดภัยและคุณภาพบริการ ปัญหารถจักรรถโดยสารที่มีไม่เพียงพอ ขำรถบอย ขาดคนซ่อมบำรุงสภาพทาง โดยเฉพาะเทศกาลสงกรานต์ที่กำลังมาถึง มีการเดินทางของผู้โดยสารจำนวนมาก และต้องเพิ่มขบวนรถขึ้นอีก ทุกคนยังตั้งความหวังที่จะมีการปลดล็อกมติ ครม.เก่าโดยเร็ว เพราะงานขณะนี้มันเกินกำลังของพนักงาน รฟท.ไปมาก

นอกจากนี้ ปัญหาดังกล่าวยังครอบคลุมการผลิตบุคลากรที่จะนำมาปฏิบัติงานในการเดินรถไฟปัจจุบัน และรองรับงานระบบรางที่ รฟท.เป็นผู้ลงทุน และอาจต้องดูแลการเดินทางในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นรถไฟทางคู่อีกหลายเส้นทาง ที่จะทำให้รถไฟต้องจัดหาขบวนรถเพิ่ม โครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ขณะที่นักเรียนจากโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟที่จบการศึกษาปี 60 ที่ผ่านมามีจำนวน 173 คน ซึ่งได้กระจายกำลังทำงานให้การรถไฟฯ ไปแล้ว แต่อยู่ในสถานะการจ้างแค่ลูกจ้างชั่วคราว จากปัญหาปลดล็อกมติ ครม.ดังกล่าว

ซึ่งก็เป็นที่น่าเห็นใจว่า ที่ผ่านมามีการเพิ่มบุคลากรของการรถไฟฯ มักจะไม่ได้รับการเหลียวแล อย่างไรก็ตามในอนาคตเราจะมีระบบรางให้บริการครอบคลุมทั่วประเทศ ดังนั้นถือเป็นเรื่องที่จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องหันมาสนใจและใส่ใจในเรื่องนี้อย่างจริงจัง.