

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา

การศึกษา เรื่อง “ปัญหาเชิงกลไกในระบบทวิภาคีของการรถไฟแห่งประเทศไทย” ได้ศึกษาสถานการณ์ที่เกิดเหตุการณ์หยุดเดินรถของสมาชิกสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทยจากเหตุการณ์ระหว่างวันที่ 16-28 ตุลาคม 2552 เพื่อศึกษาสถานการณ์การหยุดเดินรถของสมาชิกสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย และเพื่อศึกษาปัญหาเชิงกลไกในระบบทวิภาคีของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่นำไปสู่การหยุดเดินรถของสมาชิกสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย กำหนดกรอบแนวคิดเพื่อศึกษา ดังนี้ 1. แนวนโยบายของรัฐต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย 2. กลไกและจุดอ่อนของระบบทวิภาคีในการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย 2.1 สถานการณ์ความขัดแย้ง 2.2 กลไกทวิภาคี และ 2.3 จุดอ่อนของกลไกทวิภาคี 3. ทักษะของฝ่ายบริหารและฝ่ายพนักงาน 4. การแทรกแซงจากภายนอก และ 5. การเสริมสร้างระบบทวิภาคีในการรถไฟแห่งประเทศไทย การศึกษครั้งนี้ใช้วิธีวิจัยเชิงเอกสาร โดยค้นคว้าจากเอกสารที่อยู่ในรูปตำรา วารสาร หนังสือพิมพ์ สารนิพนธ์ วิทยานิพนธ์ และข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตหรือเว็บไซต์ต่าง ๆ สรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

1. แนวนโยบายของรัฐต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่า ภาครัฐให้ความสำคัญแก่การแปรรูปรัฐวิสาหกิจ (Privatization) โดยได้กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2525-2529 และฉบับที่ 6 พ.ศ. 2530-2534 แนวนโยบายด้านการแปรรูปรัฐวิสาหกิจได้รับการต่อต้านจากพนักงานรัฐวิสาหกิจเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งได้แสดงออกถึงการต่อต้านโดยการนัดหยุดงานมาแล้ว และถึงแม้จะถูกต่อต้านจากพนักงาน รัฐบาลก็ยังคงให้ความสำคัญแก่นโยบายแปรรูปรัฐวิสาหกิจและยึดเป็นแนวนโยบายที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ดังปรากฏว่าเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินการเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการ เพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินสำรองจากมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว ทำให้สหภาพแรงงานไม่พอใจ เพราะมั่นใจว่า นี่คือนโยบายที่นำไปสู่การแปรรูป จึงรวมตัวหยุดงานทั่วประเทศ สหภาพแรงงานการรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) ประกาศหยุดเดินรถไฟทั่วประเทศ เมื่อ วันที่ 22 มิถุนายน 2552 เพื่อประท้วงให้รัฐบาลยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) ดังกล่าว และต่อมา

เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2552 กระทรวงคมนาคมได้รับความเห็นชอบจาก ครม. เศรษฐกิจ ให้กำหนดแผนพัฒนา รฟท. ขึ้นใหม่ อันมีเหตุสืบเนื่องมาจากการประท้วงหยุดเดินรถ ระหว่างวันที่ 16-28 ตุลาคม 2552 ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุรถไฟขบวนที่ 84 ตกรางที่สถานีบ้านเขาเต่า อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2552 ทำให้ผู้โดยสารเสียชีวิต 7 คนและบาดเจ็บ 88 คน

อย่างไรก็ตามการดำเนินการ “แปรรูปรัฐวิสาหกิจ” (ในความหมายทางบริหาร) ที่ฝ่ายบริหารรัฐวิสาหกิจได้ดำเนินการไปโดยมิได้มีผลกระทบต่อสภาพการจ้าง กล่าวคือ มิได้กระทบต่อการทำงาน ไม่มีผลต่อค่าจ้าง หรือสวัสดิการ หรือประโยชน์อื่น ๆ ของลูกจ้าง (เช่น การขายหุ้นบางส่วนของบริษัทรัฐวิสาหกิจต่อเอกชน) นั้นย่อมไม่อาจนำมาเป็นเหตุในการยื่นข้อเรียกร้องตามกฎหมายแรงงานสัมพันธ์ได้ หากมีการยื่นข้อเรียกร้องหรือนัดหยุดงานประท้วงในปัญหาอันเนื่องมาจากสาเหตุดังกล่าว นอกจากจะเป็นการนัดหยุดงานที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งห้ามการนัดหยุดงานในรัฐวิสาหกิจดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว ข้อเรียกร้องอันเป็นเหตุให้เกิดข้อพิพาทแรงงานนั้น ยังมีใช้ข้อเรียกร้องที่ชอบด้วยกฎหมายอีกด้วย

เมื่อวิเคราะห์การนำนโยบายไปปฏิบัติ ผู้ศึกษาพบว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นองค์กรขนาดใหญ่ ที่มีภาวะเปราะบาง ขั้นตอนค่อนข้างมาก มีแบบแผนความสัมพันธ์ที่เป็นทางการ อำนาจขององค์กรจริง ๆ แล้วไม่ได้อยู่ที่ตำแหน่งที่เป็นทางการหรือแบบแผนความสัมพันธ์ที่เป็นทางการเท่านั้น แต่อำนาจขององค์กรกระจายอยู่ทั่วภายในองค์กรไม่เฉพาะแต่หัวหน้าหรือผู้บริหารเท่านั้น แม้พนักงานระดับล่างก็มีอำนาจเช่นกัน การเป็นองค์กรขนาดใหญ่ มีแบบแผนความสัมพันธ์ที่เป็นทางการ มักมีการกีดกันการมีส่วนร่วมของบุคลากรแต่ละคนและมีการตัดสินใจเชิงบริหารและนโยบายที่ไม่โปร่งใส บ่อยครั้งที่พนักงานรัฐวิสาหกิจกุมอำนาจเหนือชะตาชีวิตของประชาชนผู้ใช้บริการ เสมือนอำนาจเผด็จการ เช่น การประท้วงนัดหยุดงาน ไม่ให้บริการแก่ประชาชน เป็นเสมือนการนำประชาชนผู้ต้องพึ่งบริการเป็นตัวประกัน (ได้รับความเดือดร้อน) เพื่อกดดันฝ่ายบริหารและสร้างพลังการต่อรอง

2. กลไกและจุดอ่อนของระบบทวิภาคีในการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.1 สถานการณ์ความขัดแย้ง พบว่าการเป็นผู้ดำเนินการให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์และการขนส่งสินค้าในระบบราง เป็นบทบาทสำคัญของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แต่มักพบว่า มีปัญหาที่ปรากฏตามสื่อมวลชนอยู่หลายประการ ทำให้ภาพลักษณ์ของการรถไฟในสายตาของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องไม่ดีนัก หากไม่มองแต่เฉพาะเหตุการณ์หยุดเดินรถที่เกิดขึ้นระหว่างวันที่ 16-28 ตุลาคม 2552 อันเป็นผลสืบเนื่องมาจาก เรื่อง

ความไม่ปลอดภัยของรถไฟ ยังพบว่า รฟท. มีปัญหาความขัดแย้งที่สะสมและซ่อนเร้นอยู่หลายประการ ปัญหาเหล่านี้ คือ ปัญหาที่เกี่ยวกับสภาพการจ้าง สภาพการทำงาน รวมไปถึงผลประโยชน์จากการบริหารพื้นที่หรือที่ดินของการรถไฟที่มีอยู่ทั่วประเทศ และปัญหาที่สำคัญ คือ ปัญหาการปรับโครงสร้างการรถไฟที่ฝ่ายสหภาพฯต่อต้าน เพราะมั่นใจว่าเป็นแนวทางนำไปสู่การแปรรูป ปมปัญหาเหล่านี้ยังไม่ได้รับการแก้ไขให้คลี่คลาย นับวันจะมีปัญหาสะสมเพิ่มมากขึ้นจนเป็นเหตุให้พนักงานรวมตัวกันหยุดงาน เพื่อเรียกร้องให้ฝ่ายบริหาร และรัฐบาลได้เข้ามาแก้ไขปัญหา

ในรอบ 3 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2552 มีการรวมตัวหยุดงานของพนักงานจำนวน 3 ครั้ง ครั้งแรก เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2550 กลยุทธ์ที่ใช้คือหยุดเดินรถและจอดกลางคัน สร.รฟท. ให้เหตุผลว่าเพื่อคัดค้านการแปรรูปกิจการการรถไฟของรัฐบาล ครั้งที่สอง เกิดขึ้นระหว่างวันที่ 28 สิงหาคม 2551 ถึงวันที่ 12 กันยายน 2551 กลยุทธ์ที่ใช้ยังเป็นการให้พนักงาน ขับริดไฟลาหยุดและหยุดรถกลางคัน อ้างเหตุผลเพื่อเสริมมาตรการกดดันให้รัฐบาลลาออก โดยมีปัจจัยภายนอกเข้ามาเกี่ยวข้อง เพราะเป็นการหยุดงานเรียกร้องในช่วงการชุมนุมของกลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย และ ครั้งที่สาม เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2552 สร.รฟท. รวมตัวกันหยุดงานทั่วประเทศ ทำให้รถไฟที่สถานีหัวลำโพงหยุดเดินรถทุกขบวน โดยไม่มีการแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ครั้งนี้ สร.รฟท. ให้เหตุผลว่า เพราะฝ่ายบริหารและรัฐบาลไม่ทำตามข้อตกลงที่ให้ไว้กับ สร.รฟท. เรื่องการแปรรูป รฟท. เนื่องจากการที่รัฐบาลมีมติตั้งบริษัทลูก 2 บริษัท คือ บริษัทบริหารทรัพย์สิน จำกัด และบริษัท เดินรถ จำกัด

สำหรับการหยุดงานที่เกิดขึ้นระหว่างวันที่ 16-28 ตุลาคม 2552 เป็นผลมาจากรถไฟขบวนที่ 84 ตกรางที่สถานีบ้านเขาเต่า อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2552 ทำให้ผู้โดยสารเสียชีวิต 7 คน บาดเจ็บ 88 คน รฟท. ได้ตั้งคณะกรรมการสอบสวนข้อเท็จจริง และสรุปผลการสอบสวนข้อเท็จจริงให้พนักงานขับริดมีความผิด มีโทษไล่ออกและโทษตัดเงินเดือนร้อยละ 15 เป็นเวลา 10 เดือน ทันทีที่ สร.รฟท. ทราบผลการสอบสวน สร.รฟท. ได้ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ปลัดนายยุทธนา ทัพเจริญ ออกจากผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เนื่องจากปฏิบัติหน้าที่ล้มเหลว และไม่แก้ปัญหาทุจริตในองค์กร ตลอดจนการเกิดอุบัติเหตุรถไฟตกรางแล้วโยนความผิดให้พนักงาน ทั้งที่อุปกรณ์การรถไฟขบวนที่ตกรางนั้นชำรุดหลายจุด จากเหตุรถไฟตกรางที่สถานีเขาเต่า เป็นผลให้พนักงานถูกไล่ออกและตัดเงินเดือน แต่ฝ่ายบริหารไม่ได้รับโทษในเรื่องที่ละเลยการพัฒนาระบบของรถไฟเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร ประกอบกับข้อมูลเรื่อง รดเกาขาดการบำรุงรักษาที่ดีพอ ถือเป็นฟางเส้นสุดท้ายที่ทำให้เกิดการ

ประท้วงหยุดเดินรถทั่วประเทศรวมกว่า 20 ขบวน แต่ว่าเหตุการณ์หยุดเดินรถเกิดขึ้นท่ามกลางความเดือดร้อนของประชาชน โดยเฉพาะผู้ที่ไม่มีทางเลือกใช้บริการการคมนาคมในรูปแบบอื่นได้ กลยุทธ์ที่สมาชิกรัฐสภาฯ ใช้ตอบโต้ฝ่ายบริหาร คือ นัดหมายกันลาหยุดงาน พร้อม ๆ กัน ทั้ง ลาป่วย ลากิจ ทั้งนี้ การหยุดงานพร้อมกันอันเป็นเหตุให้รถไฟต้องหยุดเดินรถ เนื่องจากต้องการแสดงออกให้เป็นส่วนหนึ่งของมาตรการตอบโต้ฝ่ายบริหารของ รฟท. ที่ออกคำสั่งลงโทษพนักงานและละเลย การปฏิบัติหน้าที่ด้านความปลอดภัย สาเหตุที่หยุดงานมี 2 กระแส คือหนึ่ง การหยุดงานของพนักงาน เพราะต้องการซ่อมแซมหัวรถจักรให้พร้อมสมบูรณ์ก่อนออกมาให้บริการ และสองเพื่อเรียกร้องให้นายยุทธนา ทัพเจริญ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ลาออกจากตำแหน่ง

ภาครัฐบาลได้เข้าไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยจัดรถไปรับส่งผู้โดยสารที่ตกค้าง และเพิ่มจำนวนรถโดยสาร รวมทั้งให้พนักงานการรถไฟที่เกษียณอายุและพนักงานวิศวกรรมรถไฟที่รอบรรจุเข้าทำหน้าที่แทนคนขับรถและช่างเครื่องที่หยุดงาน ตลอดจนขอรับการสนับสนุนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทหาร และหน่วยงานต่าง ๆ เข้ามาร่วมกันแก้ไขปัญหาในเบื้องต้น จากนั้นฝ่ายบริหารที่มีทั้งกำลังตำรวจ และทหารได้ยึดหัวจักร ที่สถานีหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และสั่งให้มีการเดินรถ แต่ถูกขัดขวางจากพนักงานที่เป็นสมาชิก สร.รฟท. สาขาหาดใหญ่ เป็นที่มาของคำสั่งปลดแกนนำสมาชิกรัฐสภาฯ แรงงานฯ จำนวน 6 คน ฐานละทิ้งหน้าที่และขัดขวางการเดินรถและที่สำคัญ นายยุทธนา ทัพเจริญ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ยื่นคำฟ้องต่อศาลแรงงานกลาง เพื่อขอเลิกจ้างพนักงานในสังกัดฝ่ายช่างกลที่เป็นกรรมการสหภาพฯ รวม 5 คน ด้วยข้อหาที่ใช้ประกอบการยื่นฟ้องขอเลิกจ้าง คือ ทำผิดข้อบังคับโดยละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ ขัดคำสั่งผู้บังคับบัญชา และประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

จากการรวบรวมข้อมูลการหยุดเดินรถของสมาชิกรัฐสภาฯ แรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทยที่เกิดขึ้น พบว่าการหยุดเดินรถครั้งนี้เป็นการหยุดเดินรถเนื่องจากหัวรถจักรและอุปกรณ์บางรายการไม่สมบูรณ์เสี่ยงต่อการเกิดอันตรายต่อผู้โดยสาร โดยไม่อาจปฏิเสธถึงรากของปัญหาที่แอบแฝงอยู่คือปัญหาภายในองค์กรของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยเฉพาะความขัดแย้งระหว่างฝ่ายบริหารกับ สร.รฟท. ซึ่งปล่อยปละละเลยจนลุกลามให้เกิดเหตุการณ์หยุดเดินรถในหลายครั้งที่ผ่านมา โดยเฉพาะการต่อต้านนโยบายแปรรูปรัฐวิสาหกิจ นอกจากนี้ ยังมีแรงกดดันจากปัจจัยภายนอก ทั้งทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง โดยเฉพาะปัจจัยทางการเมือง เพราะสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจมักต้องการแสดงบทบาท เป็นกลุ่มผลประโยชน์ต่อรองทางการเมือง ขณะที่รัฐบาลยังคงผูกขาดการตัดสินใจปัญหาขององค์กรรัฐวิสาหกิจจึงเป็น

การแก้ไขปัญหาลักษณะของไตรภาคีโดยไม่เคยใช้กลไกของลักษณะทวิภาคีที่ รฟท. ที่อยู่แล้วมาใช้แก้ไขปัญหามา แต่กลับใช้มาตรการกดดันกันด้วยการหยุดเดินรถไฟ โดยไม่บอกกล่าวให้ทราบล่วงหน้า สร้างความเดือดร้อนแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ เกิดความเสียหายในระบบการขนส่งสินค้า ทำให้การรับส่งสินค้าไม่เป็นไปตามกำหนด ประชาชนผู้ใช้บริการต้องตกเป็นเครื่องมือ

2.2 กลไกทวิภาคี พบว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยมีกลไกของระบบทวิภาคีที่สามารถจำแนกตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ได้ 2 รูปแบบ คือ 1) คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์แต่ไม่ได้จัดให้มีการประชุมเดือนละหนึ่งครั้งตามที่พระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 มาตรา 22 กำหนด อย่างสม่ำเสมอ แต่อย่างไรก็ตามเมื่อ สร.รฟท. เข้าชื่อกันขอให้ประธานคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ (คกส.) เปิดการประชุม ประธานก็สั่งให้เปิดการประชุมเมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2553 แม้จะมีการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ก็ไม่มีบทกำหนดโทษ แต่ในกรณีนี้ย่อมเป็นข้อบ่งชี้ประการหนึ่งที่สามารถสะท้อนถึงสภาวะการไม่เห็นความสำคัญของการประชุมหรือการไม่ยอมรับหลักเกณฑ์ที่กฎหมายบัญญัติไว้ และ 2) สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย ถือเป็นองค์กรตัวแทนของฝ่ายลูกจ้างที่ตั้งขึ้นตามบทบัญญัติของกฎหมาย มีกรรมการสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 29 คน โดยมีนายเรียงศักดิ์ แซ่ขัน เป็นประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ นับได้ว่าเป็นกลไกที่เข้มแข็งและมีบทบาทอย่างสำคัญในการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมักมีกิจกรรมการแสดงบทบาทสำคัญ ๆ ปรากฏตามสื่อต่าง ๆ เช่น การเข้าร่วมชุมนุมทางการเมืองร่วมกับกลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย เพื่อกดดันให้รัฐบาลลาออก อันเป็นการจัดกิจกรรมภายนอกองค์กร แต่สำหรับกิจกรรมการแสดงบทบาทภายในองค์กรที่ใช้เป็นมาตรการต่อสู้กับฝ่ายบริหารในหลายครั้ง คือ การนัดหยุดงาน ซึ่งทำให้ต้องหยุดเดินรถไฟไปด้วย

2.3 ปัญหาของกลไกทวิภาคี พบว่าคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ (คกส.) เป็นคณะกรรมการทวิภาคี มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 แต่ไม่จัดประชุมกันอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ขาดความสม่ำเสมอและต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ได้ว่าเป็นรูปแบบทวิภาคีที่ไม่มีบทบาทสำคัญตามที่เจตนารมณ์ของกฎหมายบัญญัติไว้ เพราะ ทั้งสองฝ่ายจึงไม่ค่อยใช้เป็นแนวทางแก้ไขปัญหาระหว่างสัมพันธ์ที่เกิดขึ้น ซึ่งแตกต่างจากสหภาพแรงงานที่เป็นองค์กรตัวแทนของพนักงานมักจะมีบทบาทอย่างเข้มแข็งในการเจรจาต่อรองต่อปัญหาด้านแรงงานสัมพันธ์ สหภาพแรงงาน เลือกที่จะใช้กลยุทธ์สร้างมวลชนภายนอกกดดันฝ่ายบริหาร และยังมีกลยุทธ์เข้าร่วมชุมนุมทางการเมือง

เพื่อสร้างพลังต่อรองกับรัฐบาล เช่น กรณีการเข้าร่วมชุมนุมกับกลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย การเลือกใช้กลยุทธ์สร้างมวลชนภายนอกหรือร่วมชุมนุมทางการเมืองมูมนึง อาจมองว่า สหภาพแรงงานมีวิถีทางในการต่อรองที่หลากหลายและหวังผลได้มากกว่าการเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ แต่ขณะเดียวกันอีกมุมหนึ่งอาจถูกมองว่าเป็นการเรียกร้องผลประโยชน์เฉพาะกลุ่มไม่เป็นประโยชน์ต่อองค์กร ส่วนรวมหรือสังคมโดยรวม การแย่งมวลชนของฝ่ายบริหารและสหภาพ เป็นการเสียภาพลักษณ์ขององค์กรทำให้ถูกมองว่ายาก ที่จะบริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพได้

3. ทักษะของฝ่ายบริหารและฝ่ายพนักงาน ในทัศนะของฝ่ายนายจ้างพบว่ารัฐบาลมีฐานะเสมือนเป็นนายจ้างของพนักงานรัฐวิสาหกิจด้วย และมักจะตกลงยอมรับข้อเรียกร้องของฝ่าย สร.รพท. เสมอ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าให้ผ่านพ้น ย่อมแสดงให้เห็นว่าฝ่ายบริหารยังมีท่าทีที่ไม่จริงจังต่อการแก้ไขปัญหา ในทัศนะของฝ่ายพนักงานต่อกรณีอุบัติเหตุที่สถานีเขาเต่า จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สามารถสะท้อนถึงทัศนคติที่ไม่ดีต่อฝ่ายบริหาร มีความขัดแย้งอย่างรุนแรง และพร้อมที่จะแสดงออกถึงพฤติกรรมตอบโต้ฝ่ายบริหารอย่างทันที่ โดยการหยุดเดินรถ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเดือดร้อนของประชาชนผู้ใช้บริการ และฝ่ายพนักงานยังมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อ นายยุทธนา ทัพเจริญ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย เนื่องจากมาจากฝ่ายกฎหมาย ไม่ใช่มาจากฝ่ายปฏิบัติ ทำให้มีความเข้าใจในปัญหาไม่ลึกซึ้ง จึงไม่น่าจะบริหารจัดการคน หรือพนักงานทั้งองค์กรได้

4. การแทรกแซงจากภายนอก จากการศึกษาเหตุการณ์หยุดเดินรถของสมาชิกสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย ที่เกิดขึ้นระหว่างวันที่ 16-28 ตุลาคม 2552 พบว่าไม่เพียงแต่รัฐบาลและหน่วยงานของรัฐที่มีบทบาทเข้าแทรกแซงเท่านั้น ยังพบว่ามีกลุ่มผลประโยชน์ทางการเมือง คือ กลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย ซึ่งถูกกล่าวหาว่าเป็นผู้อยู่เบื้องหลังและเป็นผู้สนับสนุนการหยุดงานของ สร.รพท. ครั้นนี้ แต่ต่อมาได้ออกมาแถลงการณ์ปฏิเสธการเป็นผู้อยู่เบื้องหลังและยังได้เรียกร้องว่าไม่ควรเอาเรื่องปัญหารถไฟมาเล่นเกมทางการเมือง นอกจากนี้ ต้องยอมรับว่าการแทรกแซงจากภายนอกต้องนับรวมสื่อสารมวลชนด้วย เนื่องจากเป็นผู้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เกิดขึ้น รวมทั้งการวิเคราะห์ อภิปรายเหตุการณ์ โดยได้นำเสนอ และแสดงความคิดเห็นผ่านสื่อในหลาย ๆ รูปแบบ

5. การเสริมสร้างระบบทวิภาคีของการรถไฟแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ซึ่งมี 2 รูปแบบ คือ 1) คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ 2) สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย อาจจะมีมองจากแนวความคิดเรื่อง

“การร่วมมือระหว่างแรงงานกับฝ่ายจัดการ” (Labour-management cooperation) ที่มุ่งเน้นไปในเรื่องของการปรับปรุงผลิตภาพของสถานประกอบการเป็นหลัก และจากแนวความคิดเรื่อง “การมีส่วนร่วมของลูกจ้างองค์กรธุรกิจ” (workers’ participation in work organization) ที่ให้ความสำคัญทั้งความสัมพันธ์ในเชิง “การร่วมมือกัน” ระหว่างลูกจ้างและฝ่ายจัดการ และในความสัมพันธ์ในเชิง “ขัดแย้ง” ระหว่างทั้งสองฝ่ายด้วย และรวมถึงหลักการ “ความยุติธรรม” (justice) ที่ว่าชะตากรรมของลูกจ้างย่อมขึ้นอยู่กับสถานที่ทำงานของตนเอง ดังนั้น แรงงานจึงควรมีส่วนร่วมในการตัดสินใจด้านนโยบายต่าง ๆ ของสถานที่ทำงานของตนเองด้วย ระบบทวิภาคี ซึ่งเป็นระบบที่นายจ้างเปิดโอกาสให้ลูกจ้างเข้ามามีส่วนร่วมในการให้ข้อเสนอแนะแสดงความคิดเห็นร่วมปรึกษาหารือและร่วมตัดสินใจเกี่ยวกับการจัดการในระดับต่าง ๆ ตามความเหมาะสม น่าจะเป็นแนวทางหนึ่งในการแก้ไขปัญหา เพราะสอดคล้องกับกลไกความสัมพันธ์พื้นฐานของฝ่ายบริหารกับพนักงานที่มีลักษณะของการอยู่ร่วมกันในรูปแบบของทวิภาคีอยู่แล้ว คือ คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ และสหภาพแรงงานซึ่งเป็นองค์กรตัวแทนของพนักงาน เพื่อให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างกันไม่ว่าจะเป็นการแลกเปลี่ยนข่าวสาร การร้องทุกข์ในหน่วยงาน ความร่วมมือระหว่างสหภาพแรงงานกับฝ่ายจัดการ การร่วมปรึกษาหารือ หรือการร่วมการเจรจาต่อรอง อันจะนำไปสู่การเปิดโอกาสให้ทุกฝ่ายได้เข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารงาน

ข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาที่พบ จะเห็นได้ว่ามีปัญหาระบบทวิภาคีในการรถไฟแห่งประเทศไทย อันเนื่องมาจากการขาดแรงงานสัมพันธ์ที่ดี ผู้ศึกษาจึงขอเสนอการปรับปรุงเชิงกลไกในระบบทวิภาคี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

1. คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ซึ่งแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ต้องจัดประชุมเดือนละ 1 ครั้ง ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย อย่างต่อเนื่องจริงจัง และสม่ำเสมอ อีกทั้งจะต้องมีความเชื่อมั่นและยอมรับมติหรือข้อตกลงที่ผ่านความเห็นชอบจากที่ประชุม หลังจากนั้นต้องติดตามผลการดำเนินงานเพื่อประเมินผล และเผยแพร่เนื้อหาผลการดำเนินงานให้พนักงานทราบโดยเปิดเผย เป็นช่องทางการสื่อสารและเป็นกลไกปรับความเข้าใจระหว่างฝ่ายบริหารและฝ่ายพนักงาน ทำให้บรรยากาศด้านแรงงานสัมพันธ์ดีขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม สหภาพแรงงานที่เป็นองค์กรตัวแทนของพนักงานยังคงสามารถใช้บทบาทที่โดดเด่นในการเจรจาต่อรองผลประโยชน์กับฝ่ายบริหารและรัฐบาลได้ แต่ต้องคำนึงถึงผลประโยชน์

ส่วนรวมเป็นหลัก และตระหนักถึงความเดือดร้อนเสียหายที่จะส่งผลกระทบต่อประชาชน ผู้ใช้บริการ เป็นการช่วยกันกอบกู้ภาพลักษณ์ที่ดีให้ รฟท.

2. ฝ่ายบริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทย ควรที่จะให้ฝ่ายพนักงานหรือสหภาพแรงงานได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจด้านนโยบาย โดยเฉพาะนโยบายในเรื่องการแปรรูป ซึ่งได้รับการต่อต้านจากฝ่ายพนักงาน นำไปสู่การนัดหยุดงานมาแล้วหลายครั้ง การเปิดโอกาสให้พนักงานมีโอกาสเข้าร่วมตัดสินใจด้านนโยบาย พนักงานสามารถแสดงความคิดเห็น เสนอแนะร่วมปรึกษาหารือ และร่วมตัดสินใจได้ เมื่อฝ่ายบริหารเปิดใจดังนี้แล้ว จะได้รับรู้ความต้องการที่แท้จริงของพนักงาน รวมทั้งพนักงานเองรู้สึกว่ามีคุณค่า ทำให้เริ่มไว้วางใจเชื่อใจผู้บริหาร ช่องทางการสร้างโอกาสควรเริ่มที่การเผยแพร่ข่าวสาร การให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายใหม่ ๆ โดยไม่ปิดบังหรือซ่อนเร้นจนเกิดความหวาดระแวงอีกต่อไป ดังนั้น การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจด้านนโยบาย จะทำให้พนักงานเข้าใจนโยบายชัดเจนมากขึ้น นำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม เป็นทางออกของคำตอบเรื่องการแปรรูปในรัฐวิสาหกิจแห่งนี้ ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งในการแก้ไขปัญหาข้อขัดแย้ง และลดภาพลักษณ์ที่รัฐบาลและฝ่ายบริหารเป็นผู้ผูกขาดอำนาจ หรือ กุมอำนาจ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ในรัฐวิสาหกิจแห่งนี้แต่ฝ่ายเดียว

3. ฝ่ายสหภาพแรงงานและพนักงาน ไม่ควรใช้มาตรการการนัดหยุดงาน อันเป็น การฝ่าฝืนพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2543 มาตรา 33 แม้ว่าจะพยายามหลีกเลี่ยงวิธีการไปใช้การรวมตัวกันลาหยุดงานในคราวเดียวกัน แต่นั่นก็เป็นเหตุให้รถไฟต้องหยุดเดินรถ ประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความเดือดร้อน สร้างความปั่นป่วน เกิดความชะงักงันต่อการให้บริการขนส่งระบบราง ดังนั้น ผู้มีอำนาจในการอนุญาตให้พนักงานลาต้องพิจารณาและตรวจสอบการลาของพนักงานว่า ลาเพื่อการใด สมควรอนุญาตให้ลาหรือไม่ หากตรวจสอบแล้วปรากฏข้อเท็จจริงว่าเป็นการลาเพื่อรวมตัวกันหยุดงาน เพื่อให้กระบวนการเดินรถชะงักงัน สร้างแรงกดดันให้กับฝ่ายบริหารและรัฐบาล แต่ในขณะเดียวกันก็สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ ผู้มีอำนาจก็ไม่สมควรอนุญาตให้ลา และเมื่อไม่อนุญาตให้ลาแต่พนักงานยังรวมตัวกันหยุดงาน ให้ใช้มาตรการไม่จ่ายค่าจ้างในระหว่างการหยุดงาน โดยยึดถือหลักความยุติธรรมพื้นฐานที่ว่า “เมื่อไม่มีการทำงาน ก็ไม่มีการจ่ายค่าจ้าง”

4. สหภาพแรงงานควรกำหนดบทบาทให้อยู่ในกรอบแห่งวัตถุประสงค์ที่ได้ขอจัดตั้งสหภาพแรงงาน โดยไม่ควรนำบริการขนส่งระบบราง ซึ่งพนักงานและสมาชิกสหภาพแรงงานมีภาระหน้าที่ต้องรับผิดชอบ มาใช้เป็นมาตรการเพื่อหวังผลให้แก่อำนาจการเมืองกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง หรือใช้เป็นเครื่องมือการต่อรองในทางการเมือง แม้ว่าทุกคนสามารถที่เข้าร่วมหรือแสดงออกทาง

การเมืองได้ แต่ควรจะเป็นการแสดงออกในนามของปัจเจกชนหรือกลุ่มบุคคล มิใช่ในนามขององค์กรโดยเฉพาะองค์กรรัฐวิสาหกิจด้านสาธารณูปโภค

5. ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ควรเคารพกติกา และปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ตลอดจนข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้าง รวมทั้งระงับข้อขัดแย้ง ข้อพิพาทแรงงาน ตามกระบวนการของกฎหมาย เพื่อจัดปัญหาเชิงกลไกในระบบทวิภาคีของการรถไฟแห่งประเทศไทย