

กระทู้ถามที่ ๔๖๓ ร.

สภาผู้แทนราษฎร

๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๒

เรื่อง ปัญหาการขาดทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ตามรัฐธรรมนูญว่าการกระทรวงคมนาคม ดังต่อไปนี้

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย ประสบปัญหาการขาดทุนมียอดหนี้จำนวนมาก ส่งผลต่อการบริหารจัดการ และให้บริการแก่ประชาชน จึงขอเรียนถามว่า

๑. ปัจจุบันมียอดหนี้และยอดเงินขาดทุนย้อนหลัง ๑๐ ปี เป็นจำนวนเงินเท่าใด แต่ละปีขาดทุนจากสาเหตุใดบ้าง ขอทราบรายละเอียด

๒. ต้นทุนจริงของค่าโดยสารเป็นจำนวนเท่าใด ขอทราบรายละเอียด

๓. รัฐบาลมีแนวทางแก้ไขปัญหานี้หรือไม่ อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

๔. ในกรณีที่ผู้โดยสารไม่มีค่าโดยสารหรือตั๋วโดยสาร ในอดีตพนักงานรถไฟมักไล่ผู้โดยสารลงสถานีต่อไป ปัจจุบันยังคงมีอยู่หรือไม่ ถ้ามี จะยกเลิกวิธีการไล่ผู้โดยสารลงได้หรือไม่ โดยให้ผู้โดยสารสามารถไปลงปลายทางที่ต้องการได้หรือไม่

ขอให้ตอบในราชกิจจานุเบกษา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

วัชระ เพชรทอง

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาธิปัตย์

กรุงเทพมหานคร

คำตอบกระทู้ถามที่ ๔๖๓ ร.

ของ นายวัชร เพชรทอง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรกรุงเทพมหานคร พรรคประชาธิปัตย์
เรื่อง ปัญหาการขาดทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย

คำตอบ

ข้าพเจ้า นายโสภณ ชาร์มย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ขอตอบกระทู้ถามของท่าน สมาชิกผู้มีเกียรติ ดังนี้

๑. และ ๒. การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการขนส่งทางรางเป็นหลัก โดยให้บริการขนส่งทั้งการโดยสารและการขนส่งสินค้า โดยมีเส้นทางรถไฟทั้งสิ้น ๔,๔๔๐ กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ ๔๗ จังหวัด แบ่งเป็นทางเดี่ยวร้อยละ ๙๔ ทางคู่ร้อยละ ๔ และสามทางร้อยละ ๒ มีทางตัดผ่านเสมอระดับทางรถไฟทั่วประเทศ จำนวน ๒,๑๙๙ แห่ง และมีสถานีรถไฟประมาณ ๔๓๐ สถานี

สำหรับการดำเนินการเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งทั้งด้านการโดยสารและการขนส่งสินค้า รวมทั้ง การบริหารทรัพย์สินและอื่น ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีข้อเท็จจริงโดยสรุป ดังนี้

๑) การขนส่งผู้โดยสาร สามารถแบ่งการบริการออกเป็น ๒ ประเภท ได้แก่ การบริการเชิงสังคม และการบริการเชิงพาณิชย์

ในปี ๒๕๕๑ ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ประมาณ ๔๗.๒ ล้านคน (บริการเชิงสังคม ประมาณ ๓๔.๑ ล้านคน และบริการเชิงพาณิชย์ ประมาณ ๑๓.๑ ล้านคน) และมีรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารในปีเดียวกันประมาณ ๔,๑๙๘ ล้านบาท (บริการเชิงสังคม ประมาณ ๔๓๓ ล้านบาท และบริการเชิงพาณิชย์ ประมาณ ๓,๗๖๕ ล้านบาท)

๒) การขนส่งสินค้า ในปี ๒๕๕๑ ให้บริการขนส่งสินค้า ประมาณ ๑๓.๗ ล้านตัน ก่อให้เกิดรายได้ ประมาณ ๒,๓๗๔ ล้านบาท

๓) การบริหารทรัพย์สินและอื่น ๆ ในปี ๒๕๕๑ มีรายได้จากการบริหารทรัพย์สินและรายได้อื่น ๆ ประมาณ ๒,๑๐๐ ล้านบาท โดยรายได้จากการบริหารทรัพย์สินเป็นรายได้ที่เกิดจากการบริหารจัดการที่ดินเพื่อการพัฒนาพาณิชย์ มีพื้นที่ประมาณ ๓๖,๓๐๒ ไร่ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวทำรายได้ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย เฉลี่ยปีละ ๑,๐๐๐ ล้านบาท

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลประกอบการทางการเงิน ตามดัชนีตัวชี้วัด “กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าใช้จ่ายตัดบัญชี” (Earning before Interest Tax Depreciation and Amortization : EBITDA) ตีลบสูงถึง ๒,๘๙๓ ล้านบาทในปีงบประมาณ ๒๕๕๑ ตัวชี้วัดดังกล่าวชี้ให้เห็นถึงสถานการณ์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่มีความสามารถในการชำระดอกเบี้ยจ่าย และเมื่อพิจารณาผลกำไร/ขาดทุนสุทธิ การรถไฟแห่งประเทศไทย มีผลขาดทุนสุทธิสูงถึง ๑๐,๑๔๑ ล้านบาท ในปีเดียวกัน โดยมีสาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคล ค่าเชื้อเพลิง และรายจ่ายบำเหน็จบำนาญที่เติบโตในอัตราที่สูงกว่ารายได้มาก ทั้งนี้ ภาครัฐได้ให้การสนับสนุนเงินชดเชยผลขาดทุนสุทธิเฉลี่ยปีละ ๔,๐๐๐ ล้านบาทตลอดระยะเวลา ๕ ปีที่ผ่านมา

๓. การรถไฟแห่งประเทศไทยมีปัญหาหลักสามารถสรุปได้ ดังนี้.

๓.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรที่ดำเนินกิจกรรมหลายอย่างในองค์กรเดียวกัน เช่น งานด้านก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของระบบราง งานด้านการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการเดินรถ (Infrastructure Maintenance and Operation : IMO) งานด้านการให้บริการขนส่ง และงานด้านบริหารทรัพย์สิน เป็นต้น

๓.๒ การแข่งขันของการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่อยู่บนพื้นฐานเดียวกับทางถนน กล่าวคือ การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับภาระด้านการลงทุนและการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานระบบอาณัติสัญญาณ สถานี และการจัดการเดินรถ ในขณะที่การลงทุนและค่าใช้จ่ายทางถนนรับภาระโดยภาครัฐ ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยสูงกว่าทางถนน อีกทั้งยังเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการดำเนินงานขาดทุนสะสมอย่างต่อเนื่อง ขาดสภาพคล่อง และขาดความสามารถในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน รถจักร และล้อเลื่อน ส่งผลต่อคุณภาพการให้บริการ

๓.๓ ขาดระบบฐานข้อมูลและขาดระบบประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ โดยฐานข้อมูลส่วนใหญ่ของ การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นการดำเนินการด้วยระบบการทำงานด้วยมือ (Manual)

๓.๔ ปัญหาด้านอุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน

- ความพร้อมในการใช้งานของรถจักรมีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากรถจักรมีอายุการใช้งานนาน ส่งผลต่อความสามารถในการสร้างรายได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยในหลายปีที่ผ่านมา

- ระบบอาณัติสัญญาณยังไม่ทันสมัย ในปัจจุบันมีการติดตั้งสัญญาณไฟสี่ซึ่งเป็นระบบอาณัติสัญญาณที่ค่อนข้างทันสมัยเพียงประมาณร้อยละ ๔๘.๕๐ ของจำนวนสถานีทั้งหมด

- สภาพทางมีอายุการใช้งานนาน และไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการซ่อมบำรุงอย่างเพียงพอ

- เส้นทางรถไฟมีทางตัดเสมอระดับทางคิดเป็นร้อยละ ๘๙.๓๙ จากทางตัดทั้งหมดทั่วประเทศ ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุการเดินรถ โดยเฉพาะทางหลักผ่านที่มีจำนวนสูงถึงร้อยละ ๒๔.๔๗ ของทางตัดเสมอระดับทั้งหมด

- จากสภาพรถจักร รถพ่วง ระบบอาณัติสัญญาณ และสภาพทางที่ใช้การมาเป็นเวลานาน รวมถึงทางตัดเสมอระดับทาง ส่งผลต่อความตรงต่อเวลาของขบวนรถทุกประเภท

๓.๕ การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องให้บริการเชิงสังคมที่มีอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุนผันแปร

๓.๖ การขาดแคลนบุคลากร ซึ่งเป็นผลจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ ที่กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถรับพนักงานใหม่ได้ไม่เกินร้อยละ ๕ ของพนักงานที่ลาออก/เกษียณอายุ ในแต่ละปี

๓.๗ การบริหารจัดการทรัพย์สินยังไม่เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมีที่ดินอีกจำนวนมากที่ควรได้รับการสำรวจและประเมินศักยภาพในการเพิ่มรายได้

๓.๘ ปัญหาหนี้สินทางการเงิน การรถไฟแห่งประเทศไทยมีหนี้สินรวมประมาณ ๗๒,๘๔๙.๕๖ ล้านบาท (ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๑) แบ่งเป็น หนี้สินจากโครงสร้างพื้นฐานในอดีต จากการลงทุนในรถจักรและล้อเลื่อน และหนี้สินจากวัตถุประสงค์อื่น

๓.๙ ปัญหาการบ่าหนี้จ่านาญ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีพนักงานซึ่งยังคงอยู่ในระบบบ่านาญ จำนวน ๒๕,๗๔๙ คน โดยในปี ๒๕๕๑ มีค่าใช้จ่ายบ่าหนี้จ่านาญ ประมาณ ๒,๗๗๗ ล้านบาท และมีแนวโน้มสูงขึ้น อย่างต่อเนื่อง

สำหรับการแก้ไขปัญหาการขาดทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทยนั้น กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเรื่องการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจได้พิจารณาและคณะรัฐมนตรีเห็นชอบในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ วันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ และวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ โดยแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวประกอบด้วย การปรับโครงสร้างโดยประกอบด้วยหน่วยธุรกิจภายใน ๓ หน่วย ได้แก่ หน่วยธุรกิจเดินรถ หน่วยธุรกิจ การบริหารทรัพย์สิน และหน่วยธุรกิจซ่อมบำรุง และการจัดตั้งบริษัทลูกดำเนินโครงการ Airport Rail Link ซึ่งการดำเนินการตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบ ได้ดำเนินการโดยมีความก้าวหน้า คือ การดำเนินการเพื่อศึกษาปรับปรุงระบบบัญชี รวมทั้งการปรับปรุงระบบรายงานทางการเงินและระบบบัญชีต้นทุนสำหรับรองรับโครงสร้างหน่วยธุรกิจ การดำเนินการแก้ไขปัญหาบัญชีสินทรัพย์ถาวรเพื่อรองรับการแยกทรัพย์สินตามหน่วยธุรกิจ การศึกษาวิเคราะห์และกำหนดกรอบอัตราค่าจ้างใหม่ที่เหมาะสม การจัดทำแผนบริหารจัดการกิจการรถไฟไทย โดยการว่าจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นที่ปรึกษาดำเนินการและการจัดตั้ง “บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด” เพื่อดำเนินโครงการ Airport Rail Link ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๓

นอกจากนั้น คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการของแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ ซึ่งจะเป็โครงการที่ขยายขีดความสามารถของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพในการให้บริการมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อผลประกอบการของการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป

๔. สำหรับกรณีผู้โดยสารไม่มีค่าโดยสารหรือตัวโดยสารนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยมีคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๕/ดส.๑/๓๒ ลงวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๐๑ เรื่อง ระเบียบการมอบตัวผู้โดยสารไม่มีตัวไว้ โดยมีข้อกำหนด ดังนี้

“๑. ผู้โดยสารเดินทางโดยไม่มีตั๋ว และไม่สามารถชำระเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมซื้อตั๋วบนขบวนรถ ต้องส่งมอบผู้โดยสารนั้นให้พนักงานสอบสวนดำเนินคดี ตามมาตรา ๘๙ แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. ๒๔๖๔ กับต้องขอให้พนักงานสอบสวนเรียกเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมซื้อตั๋วบนขบวนรถ

การมอบตัวผู้โดยสาร ต้องมอบกับเจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถ หรือนายสถานี และต้องคำนึงถึงความสะดวกปลอดภัยต่อสวัสดิภาพของผู้โดยสารด้วย”

จะเห็นได้ว่าการผ่อนผันให้ผู้โดยสารเดินทางถึงปลายทางนั้น เป็นการขัดกับพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. ๒๔๖๔ มาตรา ๘๙ และยังมีปัญหาในทางปฏิบัติกล่าวคือ กรณีเจตนาหลบซ่อนหรือหลีกเลี่ยงไม่ยอมเสียค่าโดยสาร หากยอมให้ผู้โดยสารสามารถโดยสารถึงปลายทางได้ จะทำให้เกิดการทุจริตในส่วนที่เกี่ยวข้องได้โดยง่าย