



ถึงเวลา 'ปลดล็อก' มหาเทพค่าโง่ทางด่วน

กลับมาอยู่ในความสนใจของสังคมอีกครั้ง สำหรับข้อพิพาทมหาเทพระหว่างหน่วยงานภาครัฐ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับภาคเอกชน บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ซึ่งชื่อในอดีตก็คือ BECL ที่พิพาทยืดเยื้อยาวนานมาร่วม 20 ปี

ประเด็นล่าสุดเกิดขึ้น เมื่อสมาชิกบางส่วน of สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (สร.กทพ.) บุกเข้าไปในห้องประชุมบอร์ด กทพ. ระหว่างการประชุมพิจารณาการแก้ไขข้อพิพาทระหว่าง กทพ. กับ BEM ที่มีวาระขยายสัมปทานทางด่วนอุดรรัถยา และทางด่วนศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) เพื่อแลกกับการที่ฝ่ายเอกชนต้องยุติการฟ้องร้องดำเนินคดีที่มีข้อพิพาทกว่า 134,000 ล้านบาท รวมถึงต้องยอมควักกระเป๋าตัวเองลงทุนเพิ่มเติมเพื่อช่วยภาครัฐแก้วิกฤตจราจร

อย่างไรก็ตาม สหภาพ กทพ. บางส่วน-บางกลุ่มเคลื่อนไหวคัดค้านดังกล่าว โดยให้เหตุผลว่าข้อมูลที่บอร์ดได้รับนั้นไม่รอบด้าน และอยากให้ กทพ. เข้ามาบริหารงานด้วยตัวเอง หลังหมดสัมปทาน ส่วน "ค่าเสียหาย" ที่ต้องจ่ายชดเชยตามคำพิพากษาศาลปกครองนั้น สร.กทพ. เสนอให้นำเงินที่ระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (TFF) จำนวน 4,300 ล้านบาท ไปจ่ายค่าชดเชย เพื่อหยุดการดอกเบี้ยจากก้อนหนี้ที่ถูกบังคับ ส่งผลให้นายสุรงค์ บูลกุล ประธานบอร์ด กทพ. สั่งยกเลิกการประชุมชั่วคราว เพราะเกรงว่าจะเกิดเหตุวุ่นวาย และเลื่อนประชุมออกไปภายหลัง

ผลที่ตามมาคือการแก้ไขปัญหาค่าพิพาทไม่คล่องยังคาราคาซังกันต่อไป กลายเป็นข้อถกเถียงว่าทำไมผู้ที่อยู่เบื้องหลัง สร.กทพ. บางกลุ่มถึงไม่อยากให้ข้อพิพาทระหว่าง กทพ. กับ BEM จบลง!

หากย้อนไปในอดีต ก็จะทราบว่า กทพ. เป็นองค์กรที่มีผลประโยชน์มากมาย จึงเป็นช่องทางที่ผู้มีอำนาจบางยุคบางสมัยเข้ามาหาผลประโยชน์ และผู้บริหาร กทพ. เองก็มักจะตกเป็นเครื่องมืออย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ในอดีตมีถึงขั้นที่เมื่อ กทพ. จะเวนคืนที่ดิน ก็มีการให้ข่าวภายใน จนกลุ่มนายทุนการเมืองไปดักซื้อไว้ก่อนเพื่อรอเวนคืน หรือรอราคาพุ่งขึ้น จากนั้นทำกำไรขายต่อกันไปจนร่ำรวย

หรือกระทั่งการเช่าที่ได้ทางด่วน ที่คนทั่วไปไม่ทราบเลยว่าเป็นชุมทรัพย์สำคัญซ่อนอยู่

ซึ่งชุมทรัพย์เหล่านี้ถูกนำมาแบ่งปันใช้ประโยชน์กันโดยมี "คนใน" รับรู้ และแน่นอนย่อมส่งผลให้ กทพ. เสียประโยชน์ไปอย่างน่าเสียดาย

ที่น่าสังเกต คือ เหตุใด กทพ. ที่มีข้อพิพาทมากมาย คิดที่เป็นมูลค่าที่ต้องชดเชยกว่าแสนล้าน ทำไมผู้บริหาร กทพ. ในอดีตบางคนและคนที่อยู่เบื้องหลังสหภาพฯ กลับไม่อยากให้เรื่องราวจบลงด้วยดีตามที่ข้อตกลงกันไว้

แต่กลับหาวิธียื้อเวลาออกไป อ้างว่าข้อพิพาทยังไม่ได้ข้อยุติ

จากการติดตามข้อมูลพอจะต่อจิ๊กซอว์ พบว่า เหตุผลหนึ่งเพราะเกรงว่าหากการเจรจายุติ กทพ. ร่วมงานกับ BEM ตามเดิมภายใต้ข้อตกลงการเจรจา 20 ธันวาคม 2561

งานนี้หากมีการสะสาง "ร้อยละ" ที่ถูกอยู่ใต้พรม อาจต้องมีคนรับผิดชอบในความผิดที่เกิดขึ้น จนถูกทางเลขไปด้วย จึงต้องยื้อกันอย่างไม่คิดชีวิต

ไม่เพียงแค่นั้น ยังพบข้อมูลว่า มีความพยายามจากอดีตผู้บริหาร กทพ. และแกนนำสหภาพฯ บางคนให้ข้อมูลที่คลาดเคลื่อนกับพนักงาน จนหวาดกลัวว่าจะสูญเสียรายได้ เงินเดือน และสวัสดิการ เพื่อหาแนวร่วมต่อต้านการยุติข้อพิพาท ทั้งยังจ้องจะล้มประธานสหภาพฯ คนปัจจุบันอีกด้วย

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,550	Section: First Section/-		
	วันที่: ศุกร์ 8 กุมภาพันธ์ 2562		
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 14943	หน้า: 12(บน)
	Col.Inch: 113.63	Ad Value: 176,126.50	PRValue (x3): 528,379.50
	หวัข้อข่าว: ถึงเวลา ‘ปลดล็อก’ มหากายค่าโง่ทางด่วน		
	คลิป: สีสี่		

BEM เนื่องจากมีการก่อสร้าง “ดอนเมืองโทลล์เวย์” ส่วนต่อขยายจากอนุสรณ์สถาน-รังสิต มาแข่งขันเข้าข่าย ผิดสัญญา ทั้งที่รัฐบาลในอดีตนั้นแหละไปชวนเขามา สร้าง ทำให้ทางด่วนสายนี้มีรายได้ลดลง จนต้องฟ้อง เพิกถอนต่อศาลปกครอง

กระทั่งเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 ศาลปกครอง สูงสุดมีคำพิพากษาให้ กทพ. ชดเชยรายได้ เป็นเงิน 4,318 ล้านบาท เมื่อคิดผลต่อเนื่องถึงปัจจุบัน มีมูลค่ากว่า 75,000 ล้านบาท

จึงเป็นเหตุให้ “กระทรวงคมนาคม” นำเรื่องเข้าหา รื้อกับที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) และ ครม. มีมติ เมื่อ 2 ตุลาคม 2561 ให้ กทพ. เจรจาต่อรองกับคู่ พิพาท เพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐ โดยให้คำนึง ถึงประโยชน์ชาติเป็นสำคัญ นำมาซึ่งกรอบเจรจาดามมติ บอร์ด กทพ. เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2561 ให้ กทพ. ขยาย เวลาสัมปทานให้กับ BEM อีก 37 ปี (คำนวณจากมูลค่า ความเสียหาย) แต่มีเงื่อนไขให้ BEM ถอนฟ้อง กทพ. ยุติข้อพิพาททั้งหมด

ทำให้ข้อพิพาทกว่า 134,000 ล้านบาท ลดลงเหลือ ประมาณ 64,000 ล้านบาท และยังกำหนดให้ BEM เป็น ผู้ลงทุนก่อสร้างและปรับปรุงทางด่วน โดยมีการสร้างทาง ยกระดับชั้นที่ 2 จากโศกถึงงามวงศ์วาน และก่อสร้างช่อง จราจรบายพาส โดยไม่มีการเวนคืนที่ดินของประชาชน มูลค่า 31,500 ล้านบาท ช้ายังห้ามเก็บค่าผ่านทาง เพิ่มตามอำเภอใจ ต้องมีเรตที่แน่ชัด

จุดประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร เพื่อให้เป็น ประโยชน์ต่อประชาชน และลดภาระการลงทุนของรัฐ

ฝ่ายผู้เห็นด้วยกับทางออกแนวทางนี้มองว่า กทพ. จะได้ไม่ต้องนำภาษีอากรของประชาชนทั้งประเทศไป แก้ไขข้อพิพาท และ กทพ. ได้ส่วนแบ่งค่าผ่านทางไม่น้อย กว่าเดิม แถมไม่ต้องรับความเสี่ยงในการดำเนินโครงการ จึงกลายเป็นคำถามถึงรัฐบาลว่า ถึงเวลาหรือยังที่จะต้อง สะสาง แก้ปัญหาที่สะสมมานานให้สะเด็ดน้ำแน่นอนว่า ฝ่ายภาคเอกชนต้องยอมกลืนเลือด สละประโยชน์ลงไป บ้าง เพื่อให้เดินหน้าต่อไปได้ เพราะยังงัรัฐคงไม่มีทาง ชดเชยให้ฟรีๆ โดยไม่มีเงื่อนไข

ส่วนฝ่ายคัดค้าน ควรนำมุมมองจากหลายๆ ภาคส่วน มาประกอบการตัดสินใจ ถ้าจะค้านก็ค้านด้วยเหตุผลเพื่อส่วน รวม แต่มีใช้เพื่อประโยชน์ของคนบางคนในสหภาพฯ ที่เคยมี พฤติกรรมไม่โปร่งใส รวมไปถึงกลุ่มอดีตผู้บริหารที่ไม่อยากให้ แก่สำเร็จ เพราะหวั่นเกรงคดีความตามหลัง

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,550	Section: First Section/-		
	วันที่: ศุกร์ 8 กุมภาพันธ์ 2562		
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 14943	หน้า: 12(บน)
	Col.Inch: 113.63	Ad Value: 176,126.50	PRValue (x3): 528,379.50
	คลิป: สี่สี		
	หัวข้อข่าว: ถึงเวลา 'ปลดล็อก' มหากายค่าโง่ทางด่วน		



จนเกิดข้อกังขาว่าสิ่งที่เคลื่อนไหวนั้น จริงๆ แล้วเป็นไปเพื่อประโยชน์ของชาติ ขององค์กร หรือของส่วนตัวกันแน่?

ล่าสุด มีรายงานข่าวจากฝั่งรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ในฐานะผู้แก้ปัญหา ที่พอทราบข้อมูลเชิงลึกกว่าเอาเข้าจริงแล้ว สหภาพแรงงาน กทพ. มีกลุ่มที่ต้องการให้ปัญหาฟ้องร้องยุติด้วยดีเช่นกัน

ทางออกแบบวิน-วินมีอยู่
อย่าลืมนวดอกเบี้ยจากค่าโง่นั้น
วิ่งสูงขึ้นทุกวัน จะคิดอ่านปลดล็อก
ประการใดควรรับทำเสียก็มีเช่นนั้น
ผลสุดท้ายเงินที่จะต้องจ่ายคงหนี
ไม่พ้นเอามาจากภาษีของประชาชน!

โดยมองว่า ถ้าจบได้ด้วยโมเดลเจรจา วิน-วิน นั่นดีที่สุด เพราะรัฐไม่ต้องเอากาสิโนจ่ายค่าโง่ ดอกเบี้ยหยุดวิ่ง ขณะที่เอกชนก็อยู่ได้ ประชาชนผู้ใช้ทางก็ได้ประโยชน์ด้วย จากทางด่วนใหม่ที่เอกชนต้องรับภาระสร้าง เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ขณะเดียวกัน ในฝั่งสหภาพฯ ก็มีฝ่ายที่ไม่เห็นด้วยกับการเจรจา ได้แก่ กลุ่มที่นำโดย “อดีตผู้นำ สร.กทพ.” คนหนึ่งที่เคยโดนคดีทุจริต ร่วมกันทำเป็นขบวนการกับฝ่ายการเงินและฝ่ายกฎหมายบางคนที่สนิทชิดเชื้อ

ตามปูมประวัติ พบด้วยว่า อดีตผู้นำ สร.กทพ. รายนี้เคยถูกพิพากษาเมื่อเดือนมีนาคม 2559 เพราะโอนเงินของ สร.กทพ. ไปเป็นของตัวเอง!

คดีดังกล่าว สร.กทพ. เป็นโจทก์ยื่นฟ้อง หลังพบว่า บุคคลคนนี้ได้โอนเงินค่าสมัครสมาชิกจากบัญชีออกจากธนาคารกรุงไทย สาขาพลโยธิน ซึ่งเป็นบัญชีของ สร.กทพ. เพื่อโอนไปเป็นของตนเองแลบุคคลที่ 3 ถึง 20 กว่าครั้ง รวมเป็นเงินเกือบ 700,000 บาท !

ก่อนหน้านี้ ศาลอาญา พิพากษาว่า อดีตผู้นำสหภาพ กทพ. ดังกล่าว มีความผิดตามมาตรา 353 ผู้ใดรับมอบหมายให้จัดการทรัพย์สินของผู้อื่น หรือทรัพย์สินซึ่งผู้อื่นเป็นเจ้าของรวมอยู่ด้วย กระทำผิดหน้าที่ของตนด้วยประการใดๆ โดยทุจริต จนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ประโยชน์ในลักษณะที่เป็นทรัพย์สินของผู้อื่น ให้ลงโทษทุกกรรม กระทั่งละ 2 ปี

ทางนำสืบของจำเลยเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาอยู่บ้าง ลดโทษ 1 ใน 4 คงจำคุก 396 เดือน แต่เมื่อรวมโทษจำคุกได้ คงลงโทษจำคุก 120 เดือน และให้คืนเงิน 686,662 บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี

ต่อมา วันที่ 3 พฤษภาคม 2560 ศาลอุทธรณ์ มีคำพิพากษายืน ระบุว่า พฤติการณ์แห่งคดีถือได้ว่ากระทำความผิดหน้าที่ในการควบคุมจัดการทรัพย์สินของ สร.กทพ. โดยทุจริต ทำให้หน่วยงานเสียหาย

ในที่สุด จำเลยไม่ฎีกา ยอมรับคำตัดสินชั้นอุทธรณ์ แต่กระนั้นความผิดบังเกิดแล้วในฐานะพนักงานก่อเหตุฉ้อโกง ผิดศีลธรรม เป็นเหตุให้โดนผู้ว่าฯ กทพ. ตั้งสอบ กระแสข่าวหนาหูว่า พอเกิดเหตุเจรจากทางออกระหว่าง กทพ. กับ BEM อดีตผู้นำสหภาพฯ รายนี้ พร้อมกับพรรคพวก จึงสับช่องจับเอาประเด็นนี้เป็นตัวประกัน ยื่นเงื่อนไขให้ผู้ว่าฯ กทพ.ฯ ปฏิบัติตาม ถ้าอยากให้ออกตนเห็นชอบด้วย

หากย้อนดูมหากายข้อพิพาทของ กทพ. และ BEM คงต้องย้อนไปเมื่อปี 2546 โดย กทพ. มีสัมปทานทางด่วนกับ BEM อยู่ 3 สัญญา

ที่มีปัญหาพิพาทมากคือสัญญาทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด เนื่องจากรัฐบาลในขณะนั้นไม่ปรับขึ้นค่าผ่านทางให้ BEM ตามสัญญา

ทำให้ BEM ได้รับความเสียหายจากรายได้ที่ลดลงต่อเนื่อง จนต้องฟ้องคณะอนุญาโตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาด

ต่อมาแม้ อนุญาโตฯ จะสั่งให้ กทพ. ชดใช้เงินให้ BEM แต่ กทพ. ไม่ยอมรับ และยื่นฟ้องเพิกถอนคำชี้ขาดจากศาลปกครอง

นอกจากนี้ ยังมีข้อพิพาทเรื่องผลกระทบทางการแข่งขันที่ กทพ. ไม่ชดเชยรายได้ที่ลดลงสำหรับทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด ให้กับ NECL ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ