

จับตาแก๊งผลประโยชน์ กทพ. ชักใยสหภาพฯ ขวางยุติเจรจา มหากาพย์ค่าโง่ทางด่วน



ยังคงเป็นที่จับตาของทั้งสื่อมวลชนและสังคมอย่างต่อเนื่อง กรณีการเจรจาไกล่เกลี่ยยุติข้อพิพาททางกฎหมาย ระหว่างหน่วยงานของรัฐ นั่นก็คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือ “กทพ.” กับเอกชน ได้แก่ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ “BEM” เพราะกรณีนี้ถือเป็นเรื่องใหญ่ มิได้ส่งผลกระทบต่อเฉพาะ กทพ., BEM หรือผู้ใช้ทางด่วนในเมืองหลวงเท่านั้น แต่ยังพัวพันไปถึงประเด็นที่ว่า ถ้าเจรจากันไม่สำเร็จ เรื่องยังไม่จบ

อาจทำให้รัฐต้องนำเอางบประมาณจากเงิน “ภาษี” ไปจ่ายค่าเสียหายให้กับฝ่าย BEM ตามคำสั่งศาล ซึ่งตัดสินไปเมื่อช่วงเดือนกันยายน 2561 ที่ผ่านมา

โดยศาลปกครองสูงสุด ได้มีคำพิพากษาให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ลดลงจากผลกระทบการแข่งขัน ในปี 2542-2543 ให้แก่ บริษัท BEM เป็นจำนวน 4,318 ล้านบาท ขณะที่คดีนี้มีผลต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน คิดเป็นมูลค่ารวมๆ 75,000 ล้านบาท

นอกจากนั้น กทพ. กับ BEM ยังมีคดีพิพาทอื่นๆ

อีก รวมทุกคดีมูลค่า 1.3 แสนล้านบาท

เพื่อเป็นการ “ปลดล็อก” ทางออก ในส่วนของรัฐบาลชุดปัจจุบันจึงพยายามขอให้ กทพ. เจรจากับ BEM เพื่อหาทางออกแบบ “วิน-วิน” หรือยอมรวมขอมกันบ้าง เพื่อเห็นแก่ประโยชน์โดยรวม

ซึ่งอันที่จริงด้วยมติการเจรจาเบื้องต้นนั้นทาง “บอร์ด กทพ.” ก็มีมติวันที่ 20 ธันวาคม 2561 ออกมาเพื่อยุติข้อพิพาทและการฟ้องร้องทั้งหมดด้วยการขยายอายุสัมปทานทางด่วนขั้นที่สอง และทางด่วนบางปะอิน แต่ฝ่ายเอกชน คือ BEM ต้องยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ตามที่กำหนดด้วย อาทิเช่น การขึ้นค่าผ่านทางต้องเป็นแบบฟิรซ์เรต ปรับได้แค่สิบบาททุกสิบปี, ต้องแบ่งรายได้ให้ กทพ. ตลอดอายุสัญญา, BEM ต้องควักกระแสลงทุน 32,000 ล้านบาทสร้างทางด่วน 2 ชั้นช่วงประชาชื่นไปโอศก ระยะ 17 กม. เพื่อแก้ปัญหาการติด

ทางออกดังกล่าวดูเหมือนสามารถเดินหน้าไปด้วยดี เพราะทาง BEM แสดงท่าทียอมกลืนเลือด

“เกมนี้กลุ่มผลประโยชน์
เลื้อยโรใน กทพ. ไม่ได้
มองเลยว่า ประเทศชาติ
จะได้อะไร ประชาชนจะได้
อะไร คิดแค่ทำให้ตัวเองได้
ประโยชน์เท่านั้นพอ...”

พร้อมยอมรับข้อเสนอเพื่อจะได้จบปัญหาต่างๆ ที่คาราคาซังมานานหลายสิบปี ตามประสาคนทำมาหากินที่ไม่อยากค้าความให้วุ่นวาย

ที่สำคัญเกมนี้ถึงลากยาวไป ท้ายที่สุดไม่ว่าฝ่ายรัฐหรือเอกชนเอง ไม่มีใครชนะร้อยเปอร์เซ็นต์...แต่คนที่จะชนะแบบสบายๆ คือ สถาบันการเงินที่รับ “ดอกเบี้ย” เงินกู้ไปกินแบบสบายๆ

มีหน้าซ้ำถ้าเกิดรัฐแพ้คดี เอา “ภาษี” ของคนทั้งประเทศไปจ่ายให้ “BEM” ตามคำสั่งศาล ภาพที่ออกมา ก็ไม่มีผลดีอะไรกับ “BEM”

ดังนั้นหลายฝ่าย แม้แต่สื่อสายเศรษฐกิจ-คอลัมน์สต์สายธุรกิจ ส่วนใหญ่ก็มองไปทางเดียวกันว่า ทางออกตามมติเจรจาวินที่ 20 ธันวาคม 2561 นั้น “วิน-วิน” เหมาะสมแล้วในการนำไปปฏิบัติ

อย่างไรก็ตาม ทางออกที่เปิดไว้กลับต้องชะงัก! เมื่อเกิดมี “ขบวนการกลุ่มผลประโยชน์” ใน กทพ. นำโดย “นาย ศ.” เข้ามาครอบงำการเคลื่อนไหวของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจทางพิเศษ

แห่งประเทศไทย (สร.กทพ.) ชนิดที่ประธานสหภาพ กทพ. ตัวจริงได้แต่ถอนหายใจ

ทั้งยังมี “อดีตผู้บริหาร กทพ.” ระดับสูงบางคนอยู่หลังฉากแก๊งชักใยร่วมกับคนบางกลุ่มในสหภาพฯ กทพ. ด้วย

เนื่องจากกลัวว่า ถ้างานนี้เจรจากันได้สำเร็จตัวเองก็จะถูกแฉโพยชนานใหญ่ และคงต้องโดนสอบสวนเพิ่มอีก โทษฐานปล่อยปละละเลยจนทำให้รัฐเสียหายหนัก

ขาวเชิงลึกจาก กทพ. เปิดเผยว่า ให้จับตาดูการประชุมบอร์ด กทพ. ครั้งใหม่ในวันพุธที่ 21 ก.พ. นี้ให้ดี โดยตามกำหนดการ บอร์ดฯ จะนำเอา “ความเห็นแย้ง” ต่างๆ ของฝ่ายสหภาพฯ เรื่องการคลี่คลายปัญหา มาหารืออีกรอบ ว่า.. มีข้อเห็นด้วย เห็นต่าง เห็นแย้ง

อย่างไร และจะเดินหน้าต่อไปอย่างไร เพื่อประโยชน์สูงสุดของหน่วยงาน มิใช่ของคนเพียงบางส่วนที่มีผลประโยชน์เบื้องหลัง และจะได้ส่งให้ “กรม.” พิจารณาต่อไปตามขั้นตอน แต่มีรายงานข่าวว่า กลุ่มขบวนการของ “นาย ศ.” เตรียมเดินหมากป่วนการประชุมบอร์ด

กทพ. ในวันที่ 21 ก.พ. เอาไว้แล้ว เป้าหมายหลักของการเคลื่อนไหวของแก๊งผลประโยชน์ใน กทพ. ประกอบด้วย

หนึ่ง, ต้องการล้มผู้ว่าฯ กทพ. เพื่อล้างมลทินตัวเอง เนื่องจากตัว “นาย ศ.” ซึ่งเป็นแกนนำชักใยนั้น อันที่จริงเคยต้องคดีความผิดเกี่ยวกับการทุจริต มีความผิดตามมาตรา 353 ถูกศาลพิพากษาเมื่อเดือนมีนาคม 2559 ให้จำคุกและชดใช้เงินคืนในคดีถอนเงินค่าสมัครสมาชิกสหภาพ กทพ. ออกจากธนาคารโดยมิชอบ และโอนไปยังบัญชีของตนเอง รวมถึงบุคคลที่สาม รวมเป็นเงินเกือบเจ็ดแสนบาท ซึ่งในที่สุดถึงแม้ว่า นาย ศ. จะยอมจ่ายเงินพร้อมดอกเบี้ยค่าปรับ ภายหลังศาลอุทธรณ์พิพากษายืน แต่ขณะนี้ทางผู้บริหาร กทพ. ยุคปัจจุบัน ก็เปิดสอบสวนนาย ศ. ในประเด็นนี้อยู่สอง, ฝ่ายผู้ไม่หวังดีในสหภาพ กทพ. ร่วมกับกลุ่ม

อดีตผู้ว่าฯ บางคน ต้องการ “ยึดสัญญาสัมปทานทางด่วน” กลับเข้ามาหาประโยชน์ส่วนตัว ฉะนั้นหนึ่งในแผนการเริ่มต้นคือต้องขวางการเจรจายายอายุสัมปทานให้เอกชน แลกกับการยุติคดี

สาม, ตัว “นาย ศ.” รวมถึงเครือข่ายผู้ร่วมขบวนการ เช่น สว.ในฝ่ายการเงินคนหนึ่ง หวังกดดันบอร์ดและผู้บริหาร กทพ. เพื่อแก้แค้นเอาคืนจากการที่พวกตนไม่ได้รับการโปรโมทเรื่องตำแหน่งหน้าที่

สี่, ถ้ามองลึกลงไปอีกชั้น มีความเป็นไปได้ที่อาจมี “กลุ่มการเมือง” ฝ่ายตรงข้ามกับรัฐบาลเข้ามาขอแจมร่วมวงกับแก๊งประโยชน์ใน กทพ. เพื่อจะได้อาศัยประเด็นข้อพิพาท ระหว่าง กทพ.-BEM ร่วมเตะตัดข้าราชการ

กล่าวกันตรงๆ โดยสรุป ก็คือ เกมนี้กลุ่มผลประโยชน์เลื้อยไรใน กทพ. ไม่ได้มองเลยว่า ประเทศชาติจะได้อะไร ประชาชนจะได้อะไร คิดแค่ทำให้ตัวเองได้ประโยชน์เท่านั้นพอ!

ในส่วนความเคลื่อนไหวของภาคเอกชนอย่าง BEM ล่าสุด เมื่อวันที่ 6 ก.พ. ก็ได้ทำหนังสือแจ้งกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

เนื้อหาหลักๆ ระบุว่า ที่ประชุมบอร์ด BEM มีมติ



มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,550	Section: First Section/-			
	วันที่: พุธที่ 21 กุมภาพันธ์ 2562			
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 14956	หน้า: 12(ล่าง)	
	Col.Inch: 111.58	Ad Value: 172,949	PRValue (x3): 518,847	คลิป: สีสี่
หัวข้อข่าว: จับตาแก๊งผลประโยชน์ กทพ.ชักใยสหภาพฯ ขวางยุติเจรจามหากายัพย์ค่าโง่ทางด่วน				

อนุมัติให้นำเสนอที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น วันที่ 18 มี.ค. 2562 เพื่อพิจารณาให้ BEM และบริษัททางด่วนกรุงเทพ เหนือ จำกัด (บริษัทย่อย) ยุติข้อพิพาททั้งหมดกับ กทพ. โดยแลกกับการขยายเวลาสัมปทานทางด่วนขั้นที่ 2 และ สายบางปะอิน-ปากเกร็ด ให้ไปสิ้นสุดในปี 2600

อย่างไรก็ตาม ฝ่าย BEM เองก็ยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขเพิ่มเติมที่ทาง กทพ. เสนอตั้งขึ้นมา อาทิ

- ต้องแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง ทางด่วนขั้นที่ 1 และ 2 ในเมืองร้อยละ 40 ให้ กทพ. และรับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดจากทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนซี และส่วนดีซึ่งน้อยมาก

เพราะเป็นทางด่วนที่ออกนอกเมือง

- ในเรื่องการปรับค่าผ่านทาง ต้องปรับแบบคงที่ ทุกระยะเวลา 10 ปี สำหรับรถทุกประเภท เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้เส้นทาง
- BEM ต้องลงทุน (จ่ายเงินเอง) ในการก่อสร้าง และปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ 2 ใช้งบฯราว 31,500 ล้านบาท เพื่อแก้ไขปัญหารถติด ทั้งนี้ การก่อสร้างจะเริ่มขึ้นเมื่อรายงานการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม หรือ อีไอเอ ของ กทพ. ได้รับความเห็นชอบแล้ว

จะเห็นว่าในส่วนของเอกชนนั้นพร้อมยอมรับข้อเสนอจากการเจรจายุติ “มหากาพย์ค่าโง่ทางด่วน” ยอมรับปฏิบัติตามกติกาต่างๆ ที่ กทพ. กำหนดขึ้น

คำถามชวนคิดก็คือ รัฐบาล และ ดร.สุชาติ ชลศักดิ์พพัฒน์ ผู้ว่าฯ กทพ. จะบริหารจัดการอย่างไรกับกลุ่มผลประโยชน์ที่คอยชักใยสหภาพ กทพ. บงการให้คอยเคลื่อนไหว ขนมือไปกดดันเรียกร้องต่างๆ นานา โดยไม่สนใจฟังเหตุผลในภาพรวมภาพใหญ่ หรือจะปล่อยให้คนกลุ่มนี้สำแดงอิทธิฤทธิ์กันต่อไป?