

ผู้จัดการรายวัน 360° Poo Jatkarn Daily 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 1,500	Section: First Section/หน้าแรก วันที่: พุธ 24 กรกฎาคม 2562 ปีที่: 11 ฉบับที่: 2959 หน้า: 1(บน), 4 Col.Inch: 92.91 Ad Value: 139,365 PRValue (x3): 418,095 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: เบื้องลึกกมธ.ทางด่วนวงแตก โยง'กลุ่มผลประโยชน์'ในกทพ.

เบื้องลึกกมธ.ทางด่วนวงแตก โยง'กลุ่มผลประโยชน์'ในกทพ.

เบื้องลึก กมธ.ทางด่วนวงแตก โยง“กลุ่มผลประโยชน์”ใน กทพ.

ผู้จัดการรายวัน360° - ประชุมกมธ.พิจารณาค่าโง่ทางด่วนวงแตก “หมอรวี” พลการ แก้มติเลือกเชิญแค่อสภภาพการทางพิเศษ เผยเบื้องหลังพบตัวแทนสหภาพฯที่มาคนละกลุ่มกับที่เคยให้ข้อมูล แฉ “กลุ่มผลประโยชน์” ที่ต้องการให้ กทพ.บริหารจัดการทางด่วนหลังหมดสัมปทานกับ BEM เองทั้งหมด เพราะมองว่าหาก กทพ.เป็นผู้เดินระบบและซ่อมบำรุงด้วยตัวเอง ก็จะมีการตั้งงบประมาณจัดซื้อจัดจ้าง และซ่อมบำรุงต่างๆ กลายเป็น “ซุ่มทรัพย์” ที่บางคนในองค์กรจ้องตาเป็นมัน

อ่านต่อหน้า | 4

ดูเด็ดตั้งแต่เปิดตัว สำหรับ การประชุมคณะกรรมการ (กมธ.) วิสามัญพิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ของสภาผู้แทนราษฎร เพื่อปลดล็อก 17 ข้อพิพาท ระหว่าง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับ BEM ซึ่งมีมูลค่า ณ สิ้นปี 2561 อยู่ที่ 1.37 แสนล้านบาท และจะมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นทุกปี จนอาจสูงถึง 3.62 แสนล้านบาท หากปล่อยให้เรื่องยืดเยื้อไปจนถึงปี 2578

หลังจากที่การประชุมนัดที่ 2 วานนี้ (23 ก.ค.) ปรากฏว่า การประชุมล้มไม่เป็นท่าเพียงแค่เริ่มการประชุมและเข้าสู่วาระที่ 1 เพื่อรับรองรายงานการประชุม กมธ.นัดแรก เมื่อวันที่ 17 ก.ค. 62 ซึ่งในรายงานการประชุมมีสาระสำคัญเพียงแค่ 2 ประเด็น หนึ่ง คือ การตั้งประธาน กมธ. ที่เป็นนายวิระกร คำประกอบ ส.ส.นครสวรรค์ และตำแหน่งอื่นๆ รวม 39 รายใน กมธ. และ สอง มติที่ประชุม กมธ. ในการเชิญผู้เกี่ยวข้องตามท้องเรื่อง ตั้งแต่ผู้แทนคณะกรรมการบริหาร (บอร์ด) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.), ประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. และผู้แทนจาก BEM เข้าให้ข้อมูลต่อ กมธ. รวม 3 หน่วยงาน ปัญหาเกิดขึ้นทันทีเมื่อพบว่าในรายงานการประชุมที่ให้ที่ประชุมรับรองนั้น มีการแก้ไข “โดยพลการ” จาก 3 หน่วยงานที่เชิญไป เหลือเพียง 1 หน่วยงานคือ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.เท่านั้น

ทั้งที่ “ตัวละครเอก” ของเรื่อง ควรจะเป็น “บอร์ด” ที่ทราบถึงข้อเท็จจริงและแนวทางในการเจรจาต่อรองกับ BEM จนสามารถลดมูลค่าค่าชดเชยจาก 1.37 แสนล้าน เหลือเพียง 5.8 หมื่นล้านบาท มากกว่า “สหภาพฯ”

เรื่องนี้ นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร ส.ส.มหาสารคาม พรรคเพื่อไทย ในฐานะโฆษก กมธ. จึงได้ทักท้วงกลางที่ประชุม และยืนยันว่าไม่สามารถรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวได้ เนื่องจากมีความผิดตามกฎหมายก่อนจะมีการซักถามว่าข้อผิดพลาดในรายงานการประชุมนั้นเกิดจากขั้นตอนใด ก็ปรากฏว่า นพ.ระวี มาศฉมาดล ส.ส.บัญชีรายชื่อ พรรคพลังธรรมใหม่ ในฐานะรองประธาน กมธ. ที่เป็นหนึ่งในผู้เสนอญัตติตั้งที่ประชุมสภาฯ เพื่อให้ตั้ง กมธ.ชุดนี้ “สารภาพ” ว่าได้สั่งการให้เจ้าหน้าที่แก้ไขมติที่ประชุมโดยไม่ขอความเห็นของที่ประชุม พร้อมทั้งขอโทษต่อที่ประชุม อ้างว่าเข้าใจไปเองว่าสามารถแก้ไขได้เอง

เมื่อความจริงปรากฏ กมธ.ส่วนใหญ่จึงเห็นควรให้มีการแก้ไขรายงานการประชุม ในระเบียบวาระดังกล่าวให้ถูกต้อง เพื่อให้ที่ประชุมมีมติรับรองอีกครั้ง รวมทั้งจำเป็นต้องเชิญผู้แทนจากบอร์ด กทพ. ในฐานะ “ตัวละครหลัก” เข้ามาให้ข้อมูลก่อนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

อย่างไรก็ดี นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ ส.ส.บัญชีรายชื่อ พรรคอนาคตใหม่ ในฐานะรองประธาน กมธ. ที่เป็นหนึ่งในผู้เสนอญัตติด่วนต่อที่ประชุมสภาฯ อีกคน ก็ได้เสนอต่อที่ประชุม กมธ.ให้ลงมติชี้ขาดว่าที่ประชุมจะรับรองหรือไม่รับรองรายงานการประชุม แต่ไม่มีใครสนับสนุนพร้อมแย้งกันว่า หากมีการลงมติไปจริง ก็อาจเข้าข่ายความผิดสำเร็จ มีโทษร้ายแรงถึงคุกตะรางที่สุดจึงมีการสั่งให้ยุติการประชุม และนัดประชุมใหม่ในวันนี้ (24 ก.ค.) โดยเชิญผู้ว่าการ กทพ. และอดีตผู้ว่าการ กทพ. ในฐานะตัวแทนบอร์ด กทพ. เข้ามาให้ข้อมูล

นอกจากนี้ ยังมีเบื้องลึกเบื้องหลัง ที่ทำให้ทั้ง นพ.ระวี และนายสุรเชษฐ์ จำเป็นต้องคล้อยตามเสียงส่วนใหญ่ เนื่องจาก "แซกรับเชิญ" อย่าง สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. ที่เดินทางมารอให้ข้อมูลนั้น เป็น "คนละกลุ่ม" กับที่เคยยกย่องหนังสือร้องเรียนกับ กมธ. และพรรคพลังธรรมใหม่

โดยที่ประชุมกรรมการสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. ได้มีมติส่ง นายชาญชัย โพธิ์ทองคำ อดีตประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. ในฐานะกรรมการสหภาพฯ เดินทางมาให้ข้อมูลต่อ กมธ. ทาไซ นายประสงค์ สีสูกใส รักษาการประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. อย่างที่คาด

เรื่องนี้ต้องย้อนกลับไปในช่วงที่กระแสต่อต้านการต่อสัญญาสัมปทานให้แก่ BEM กำลังรุนแรงนั้น ได้เกิดความเปลี่ยนแปลงขึ้นใน สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.ขึ้น เมื่อนายชาญชัย ได้ประกาศลาออกจากตำแหน่งประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.ในระหว่างการประชุมสมาชิกสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. เมื่อวันที่ 11 มิ.ย. 62 เนื่องจากการประชุมเพื่อสรุปท่าทีของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.ต่อการแก้ไขข้อพิพาท ระหว่าง กทพ. กับ BEM ได้มีความเห็นออกเป็น 2 แนวทาง

เหตุที่ นายชาญชัย ตัดสินใจลาออก เพราะต้องการให้นำเรื่องเข้าสู่ "ที่ประชุมกรรมการสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ." เนื่องจากมองว่าหากให้ "ที่ประชุมสมาชิกสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ." ก็จะทำให้เกิดความขัดแย้งทั้งภายในสหภาพ และในองค์กร กทพ.

แต่หลังจากที่นายชาญชัยลาออก สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. ภายใต้การนำของนายประสงค์ ก็มีความเคลื่อนไหว "คัดค้าน" การต่อขยายสัญญาสัมปทานให้กับ BEM เพื่อชดเชยค่าเสียหายจากข้อพิพาทระหว่างกันทันที โดยมีการนำตัวแทนสหภาพฯ ไปยื่นหนังสือคัดค้านหลายแห่ง ทั้งต่อประธานบอร์ด กทพ., กระทรวงคมนาคม และที่ทำเนียบรัฐบาล

โดย "ข้อมูล" ที่นายประสงค์ใช้ในการเคลื่อนไหวนั้น ก็ไม่เคยผ่านมติ "ที่ประชุมกรรมการสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ." แต่อย่างใด และคลาดเคลื่อนจากข้อมูลชุดที่ กทพ.ศึกษามาจนถูกมองว่าอาจจะเข้าข่าย "ข้อมูลเท็จ" อีกด้วย

และเป็นที่น่าสังเกตว่าประเด็นที่ นายประสงค์และพวก พยายามโจมตีการต่อสัญญาว่า มีความเร่งรีบ ไม่มีความชัดเจน เอื้อประโยชน์กับเอกชนรายเดิม หรือทำให้รัฐเสียผลประโยชน์มากกว่าการต่อสู้ทุกคดีที่เหลือจนสิ้นสุด เป็นประเด็นที่ "บังเอิญ" ตรงกับ นพ.ระวี อภิปรายในที่ประชุมสภาฯแทบทุกกระเบียดนิ้ว ยิ่งไปกว่านั้น นพ.ระวี คงทราบดีว่า นายชาญชัย นั้นมีท่าทีที่สนับสนุนแนวทางที่บอร์ด กทพ.ลงความเห็นให้ต่อสัญญาสัมปทานกับ BEM เพื่อยุติข้อพิพาททั้งในอดีต และในอนาคต โดยที่ต้องยึด "เงื่อนไซ" ตามที่ได้เจรจาต่อรองกันไว้ โดยเฉพาะในเรื่องสวัสดิการ และค่าตอบแทนที่เหมาะสมต่อ กทพ. ที่มีผลถึงคุณภาพชีวิตและการทำงานของพนักงาน กทพ. ต่างจากแนวทางของ นพ.ระวี ที่เห็นว่าควรต่อสู้คดีจนสิ้นสุดทุกข้อพิพาท ในส่วนของตัวแทนสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.นั้น นายยุทธพงศ์ ระบุว่า ตัวแทนที่มาชี้แจง

วานนี้ (23 ก.ค.) เป็นคนละกลุ่มกับสหภาพฯ ที่เคยยกย่องหนังสือร้องเรียนกับ กมธ. เข้าใจว่ากรณีดังกล่าวในสหภาพฯ มีทั้งผู้ที่สนับสนุนให้ตรวจสอบและไม่ให้ตรวจสอบ ดังนั้น กมธ.จึงขอให้ตัวแทนสหภาพฯ กลับไปตกลงในรายละเอียดให้ชัดเจนก่อนจะเชิญให้ข้อมูลกับที่ประชุม กมธ.อีกครั้งในการประชุมนัดถัดไป คงไม่แปลกที่ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. จึงเข้ามาจับบทบาทอย่างสูงในการแก้ไขข้อพิพาทกับ BEM เนื่องจากถือว่าเป็นกลุ่มคนส่วนใหญ่ขององค์กรที่ออกมาปกป้องผลประโยชน์ขององค์กร และประเทศชาติ ซึ่งมีความสัมพันธ์ไปถึงสวัสดิการ และคุณภาพชีวิตของพนักงาน กทพ. แต่ "เชิงลึก" ความเคลื่อนไหวของ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. ถือว่ามีความไม่ชอบมาพากลไม่น้อย เพราะหากยึดโยงผลประโยชน์ขององค์กร และประเทศชาติเป็นหลักจริง ท่าทีของ "สหภาพฯ" ก็น่าจะมีความเป็น "เอกภาพ" มากกว่านี้ ยิ่งย้อนกลับไปดูความเคลื่อนไหวของ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. ต่อประเด็นการต่อสัญญาสัมปทานกับ BEM จะเห็นได้ว่า มีความเคลื่อนไหวที่รุนแรง "ผิดปกติ"

โดยเฉพาะเมื่อครั้งการประชุมบอร์ด กทพ. วันที่ 23 ม.ค.2562 ที่มีพนักงาน กทพ.บางกลุ่มได้บุกเข้าไปในห้องประชุม เพื่อคัดค้านการต่อสัญญาสัมปทานให้กับ BEM และขอให้บอร์ด กทพ.ยกเลิกมติดังกล่าว พร้อมยื่นข้อเสนอให้นำเงินที่ระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (Thailand Future Fund : TFF) จำนวน 4,300 ล้านบาท ไปจ่ายค่าชดเชยคดีที่ศาลปกครองสูงสุดพิพากษาให้แพ้คดี BEM ในส่วนของค่าชดเชยระหว่างปี 2542-2543 ที่มีการสร้างดอนเมืองโทลล์เวย์ส่วนต่อขยาย จากอนุสรณ์สถาน-รังสิต แข่งขันกับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ที่บริษัทลูกของ BEM ดำเนินงานอยู่

ทั้งที่ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ.รู้ว่ากองทุน TFF ตั้งขึ้นเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะ ไม่สามารถนำเงินออกมาชำระหนี้หรือจ่ายค่าชดเชยใดๆ ได้ พร้อมยื่นข้อเสนอให้ กทพ.เข้ามาบริหารทางด่วนหลังหมดสัญญาสัมปทานเอง และต้องการสู้ทุกคดี ไม่ต้องการเจรจากับ BEM เป็นเหตุให้นายสุรงค์ บูลกุล ประธานบอร์ด กทพ.ต้องยกเลิกการประชุม และทำให้เรื่องดังกล่าวยังไม่สามารถเสนอให้ ครม.เห็นชอบได้ จากความเคลื่อนไหวที่รุนแรง "ผิดปกติ" ดังกล่าว ทำให้มีการตั้งข้อสังเกตภายใน กทพ.เองว่า แอ็กชันของสหภาพฯ เป็นเพราะปกป้องผลประโยชน์องค์กร และประเทศ หรือเป็นไปเพราะ "ผลประโยชน์ส่วนตัว" กันแน่

ข้อสังเกตแรกคือ อาจจะมี "กลุ่มผลประโยชน์" ที่ต้องการให้ กทพ.บริหารจัดการทางด่วนหลังหมดสัมปทานกับ BEM เองทั้งหมด เพราะมองว่าหาก กทพ.เป็นผู้เดินระบบและซ่อมบำรุงด้วยตัวเอง ก็จะมีการตั้งงบประมาณจัดซื้อจัดจ้าง และซ่อมบำรุงต่างๆ กลายเป็น "ชุมทรัพย์" ที่บางคนในองค์กรจ้องตาเป็นมัน

โดยที่ไม่คำนึงถึง "ความเสี่ยง" ในการบริหารจัดการระบบทางด่วนที่อาจทำได้ไม่ดีเท่ากับเอกชน เห็นได้จากความต่างกันระหว่างทางด่วนที่เอกชนดูแล และทางด่วนที่ กทพ.บริหารเองในปัจจุบัน ซึ่งอาจทำให้ กทพ.ไม่ได้รายได้ตามที่ประมาณการไว้

รวมทั้งยังไม่คำนึงถึงผลลัพธ์จากข้อพิพาทกับ BEM ทั้งที่มีในตอนนี้ และในอนาคตว่าจะส่งผลเสียหายต่อองค์กรและประเทศชาติ ตลอดจนเบียดเบียนภาษีของประชาชนมาชำระค่าชดเชยที่อาจสูงมากกว่า 3 แสนล้านบาท ต้องไม่ลืมว่าดอกเบี้ยจากค่าชดเชยที่เกิดขึ้นนั้นวิ่งขึ้นตลอดเวลา

อีกข้อสังเกตสำคัญ คือ ข้อพิพาทระหว่าง กทพ.กับ BEM นั้นเริ่มต้นมามากกว่า 10 ปี จนมูลค่าเลยเถิดมาถึงขณะนี้มากกว่า 1 แสนล้าน เหตุใด "ผู้บริหาร กทพ.ในอดีต" จึงไม่เร่ง "ตัดไฟแต่ต้นลม" ก่อนที่จะลุกลามจนค่าเสียหายที่รัฐต้องจ่ายมูลค่าสูงเป็นประวัติการณ์

เป็นเพราะกลัวว่า ถ้าข้อพิพาทกับเอกชนยุติลงด้วยดี อาจนำมาซึ่งการไล่บี้หาตัว "ไอ้ไม่ง" ที่บริหาร กทพ.ผิดพลาด จนนำมาซึ่ง "ค่าโง่" อย่างที่สังคมภายนอกกำลังค่อนข้างขอดอยู่ในตอนนี้ ทำให้ "ผู้บริหาร กทพ.ในอดีต" ต้องดิ้นรนสุดชีวิตก่อนที่กรรมจะตามทัน ออกมาชกโยอยู่เบื้องหลังการเคลื่อนไหวของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. ที่จ้องสวาปามงบประมาณมหาศาลหาก กทพ.ได้บริหารทางด่วนเองทั้งระบบ โดยยืมมือ "ผู้แทนราษฎรบางคน" จุดประเด็นขึ้นมา.