

กทพ.ย้ำแก้สัญญาทางออกดีที่สุด ยุติค่าโง่ทางด่วน

เผยพนักงานกทพ.ขานรับ กทพ.ย้ำแก้สัญญาทางออกดีที่สุด

ผู้จัดการรายวัน360° - “สุรงค์” ประธานบอร์ด กทพ. ยืนยันขยายสัมปทานทางด่วน ยุติข้อพิพาท BEM คือทางออกที่ดีที่สุด ย้ำโปร่งใส-เป็นธรรม ผ่านการพิจารณาหลายหน่วยงาน รับ “อดีตผู้ว่าฯ กทพ.” ไซก็อกเหตุไม่เห็นด้วย ซึ่มีความเห็นต่างกันได้ ถ้าไม่สู้คดีแล้วแพรววด รับผิดชอบไหวหรือไม่ “สหภาพฯ” เห็นด้วยทางออกป้องกันรัฐเสียหาย เผย พนง.โล่งใจ มีกำลังใจทำงาน หลังเคลียร์ข้อพิพาทได้ แถมมีคำมั่น ดูแลสวัสดิการ พนง.การทางฯ ชัดเจน **อ่านต่อหน้า | 4**

จากกรณีที่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพื่อขยายสัมปทานและยุติข้อพิพาทโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด เป็นที่เรียบร้อย เมื่อวันที่ 20 ก.พ.ที่ผ่านมา และทั้ง 2 ฝ่ายจะดำเนินการถอนฟ้องข้อพิพาททั้งหมดที่มีอยู่ให้แล้วเสร็จภายใน 28 ก.พ.63 เพื่อให้สัญญาเริ่มผลบังคับใช้ต่อไป

นายสุรงค์ บูลกุล ประธานคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กล่าวถึงเรื่องนี้ว่า ถือเป็นกรณีแก้ไขข้อพิพาทที่เกิดขึ้นมากกว่า 25 ปีได้คลี่คลายลงแล้ว ทำให้ กทพ.ขาดเสีย 4,300 ล้านบาท ก็ถือเป็นความเสียหายอย่างมากแล้ว หาก กทพ.สู้คดีต่อ และแพคดีต่อไปอีก ซึ่งต้องยอมรับว่ามีโอกาสสูงมาก เพราะเป็นเรื่องเดิมที่แพ้แล้ว แต่เกิดขึ้นทุกปี จนจบสัมปทานถ้าถึงจุดนั้นจะยิ่งเสียหายมากขึ้นไปอีก ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบ และสังคมก็จะมีคำถามว่า เหตุใดจึงไม่เจรจาเพื่อแก้ปัญหาให้จบไปตั้งแต่ต้น

“จุดนี้เป็นสิ่งสำคัญที่รัฐบาลจึงตัดสินใจแก้ไขปัญหา เพราะรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา รวมถึงกระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการ กทพ.ชุดนี้ ไม่ได้เป็นผู้สร้างปัญหาเหล่านี้ แต่เป็นผู้มาแก้ไข ตรงนี้ขอฝากให้สังคมเข้าใจ

อย่าคิดแต่ว่าเป็นการเจรจาเพื่อมาเอื้อประโยชน์ใคร วันนั้นคนที่พูดว่าให้สู้คดีต่อไปดีกว่า ผมอยากให้กลับมาคิดถึงส่วนรวม ว่าอะไรคือความเหมาะสม เป็นธรรม และเป็นการแก้ไขปัญหาอย่าคิดแต่เอาความสะใจ แล้วสุดท้ายนำไปใช้เป็นการประเด็นการเมือง เพื่อมาโจมตีกัน”

ประธานบอร์ด กทพ. กล่าวด้วยว่า การเจรจาดังนี้ดำเนินการอย่างไรโปร่งใส มีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาร่วมเจรจา ทั้งกระทรวงการคลัง สำนักงานกฤษฎีกา สำนักงานอัยการสูงสุด และมีคณะกรรมการกำกับดูแล ตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 (พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ) และมีการตรวจสอบทุกขั้นตอน ตั้งแต่ที่ กทพ. โดยมีการจ้างศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาในการเจรจา และกระทรวงคมนาคม ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงาน ซึ่งมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และมีผู้ทรงคุณวุฒิที่เป็นนักกฎหมายมาร่วมพิจารณา และได้มอบให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นผู้ตรวจสอบผลการวิเคราะห์ต่างๆ ทุกขั้นตอน ดังนั้น กทพ.จึงเชื่อมั่นว่าผลการเจรจาดังนี้เป็นประโยชน์สูงสุดแก่รัฐ โปร่งใส ตรวจสอบได้ คำถามที่มิ ก็เป็นประเด็นที่ กทพ.ได้ชี้แจงต่อสังคมมาแล้ว และได้ชี้แจงต่อ กมธ.วิสามัญของสภาฯไปแล้ว ในช่วงปลายปีที่แล้ว ซึ่ง กมธ.ฯ เสียงส่วนใหญ่ก็เห็นด้วยกับการขยายสัมปทานเพื่อยุติข้อพิพาทครั้งนี้

“ทำไมข้อพิพาทที่ยุติ ถึงเป็น 58,873 ล้านบาท ซึ่งผมก็ชี้แจงแล้วว่า มันเกิดจากการเจรจาจริงๆ แล้ว ลำพังคดีทางแข่งขันคดีเดียว ก็สูงถึง 78,000 ล้านบาทแล้ว หากรวมคดีไม่ขึ้นค่าทางด่วนเข้าไปด้วย ก็จะสูงถึง 137,000 ล้านบาท และหากปล่อยสู้คดีกันต่อ จนจบสัมปทาน มูลค่าข้อพิพาทก็จะสูงขึ้นพร้อมดอกเบี้ย ซึ่งจากการศึกษา หาก กทพ.แพคดีทั้งหมด ในปี 2578 มูลค่าความเสียหายจะมากถึง 300,000 ล้านบาท ดังนั้น การที่เจรจาจนจบที่ 58,873 ล้านบาท และมาแปลงเป็นสัมปทาน จึงเป็นสิ่งที่ดีที่สุดในขณะนี้” นายสุรงค์ กล่าว

นายสุรงค์ ตอบข้อถามที่ว่า เหตุใด กทพ. ถึงไม่ซื้อคืนสัมปทาน แล้วบริหารทางด่วนเอง และนำรายได้ไปชำระหนี้จากข้อพิพาท ว่า ก็ต้องถามกลับไปว่า ซื้อคืนสัมปทานแล้วแก้ปัญหาตรงไหน จะเอาเงินที่ไหนไปซื้อคืน และซื้อคืนสัมปทานเท่ากับเอาเงินให้เอกชนทันที นั่นแหละคือการเอื้อประโยชน์ ไม่ใช่แก้ปัญหา สังคมยุคนี้เราต้องการเอกชนมาร่วมทำงาน เพื่อลดความเสี่ยงของรัฐ ไม่ใช่ซื้อสัมปทานคืนมาแล้วรัฐไปเสี่ยงแทน

ส่วนที่บอกว่า รัฐทำเองแล้วสู้คดีต่อไปยังเหลือเงินมากกว่า ก็เคยชี้แจงไปแล้วว่า ถ้าสู้คดีแล้วแพ้ เสียหายเป็นแสนล้าน จะเอาเงินที่ไหนไปจ่าย สุดท้าย กทพ.ก็อยู่ในสภาพที่เป็นหนี้ท่วมตัว ไม่มีความสามารถในการบริหารกิจการ ซึ่งจุดนี้ เราได้ศึกษาตัวเลขต่างๆ แล้ว จึงมั่นใจว่าการขยายสัมปทานยุติข้อพิพาท จะได้ผลตอบแทนกลับมาแก่รัฐมากกว่า โดยไม่กระทบกับสถานะของ กทพ.ด้วย

สำหรับประเด็นเกี่ยวกับการลาออกของอดีตผู้ว่าฯ กทพ.นั้น นายสุรงค์ กล่าวว่า ต้องยอมรับว่าเป็นเรื่องส่วนตัวของนายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์ อดีตผู้ว่าฯ กทพ. ที่มีความเห็นต่าง แต่สุดท้ายความเห็นของหน่วยงาน คณะกรรมการ กทพ.ทุกคน เป็นผู้รับผิดชอบ และเสนอให้ผู้บังคับบัญชาพิจารณา การที่นายสุชาติ ลาออกไม่ได้หมายถึงสิ่งที่นายสุชาติพูดนั้นถูก กลับกัน ถ้าทำตามที่นายสุชาติบอก สู้คดีต่อแล้วสุดท้ายเสียหายมา นายสุชาติกับคนที่เห็นด้วยจะรับผิดชอบได้หรือไม่ เราอย่าไปมองว่าถ้าให้รัฐสู้คดีต่อคนนั้นคือคนที่ข้อสัญญาสุจริต ส่วนคนอื่นไม่ได้ไป

หมด มันไม่ถูก เราควรมองที่ข้อเท็จจริงว่า ปัญหา
อยู่ตรงไหน แล้วไปแก้ตรงนั้น

“อยากขอให้สังคมรับฟังข้อเท็จจริงให้รอบ
ด้าน และพร้อมชี้แจงในทุกประเด็น และเชื่อว่า
เมื่อข้อพิพาทเหล่านี้ยุติไปแล้ว กทพ.จะได้
ปรับปรุงพัฒนาองค์กร เพื่อเป็นหน่วยงานที่
ทำประโยชน์ให้แก่ประเทศชาติได้อย่างเต็มที่
ผลักดันการให้บริการทางพิเศษที่มีประสิทธิภาพ
แก่ประชาชน แก้ปัญหาจราจร และเร่งลงทุนขยาย
โครงข่ายไปในส่วนภูมิภาค ซึ่งจะทำให้ส่งผลดี
กับเศรษฐกิจและประเทศโดยรวม” นายสุรงค์ กล่าว
ด้านนายชาญชัย โพธิ์ทองคำ กรรมการ
สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ การทางพิเศษแห่ง
ประเทศไทย (สร.กทพ.) ในฐานะ อดีตประธาน
สร.กทพ. กล่าวว่า ปัญหาดังกล่าวต้องเข้าใจที่มา
ที่เกิดจากการทำสัญญาระหว่างรัฐและเอกชน เมื่อ
มีการผิดสัญญา เกิดการฟ้องร้อง และศาล
ปกครองสูงสุดตัดสินคดีเรื่องสร้างทางแข่งขันไป
แล้ว ซึ่ง กทพ.แพ้คดี การสู้คดีที่เหลือก็ไม่มีหลัก
ประกันว่าจะชนะ หรือหากจะสู้คดีต่อ ก็ต้องจ่าย
ค่าชดเชยในคดีแรกก่อนกว่า 4 พันล้าน ซึ่ง ครม.
ก็ปฏิเสธที่จะจ่ายในรูปแบบเงินสด ดังนั้น การ
หาทางออกลักษณะนี้ ส่งผลให้รัฐและ กทพ.ไม่มี
ความเสียหายแต่อย่างใด

นอกจากนี้ ข้อเสนอที่ขอให้รัฐบาลดูแล
สวัสดิการของพนักงาน กทพ. ยึดตามแนวทาง
ที่เคยดูแลเช่นเดิม ก็ได้รับการระบุไว้ในสัญญา
ฉบับแก้ไข ทำให้พนักงาน กทพ.ส่วนใหญ่พอใจ
ที่รัฐบาลแก้ข้อพิพาทได้สำเร็จ มีขวัญกำลังใจใน
การทำงานต่อ ซึ่งเมื่อแก้ปัญหาแล้ว ก็กลับมาให้
ความสำคัญกับภารกิจดูแลประชาชนที่ใช้ทางด่วน
ลดปัญหาจราจรติดขัด เพิ่มผิวจราจรให้มากขึ้น
ลดความเดือดร้อนของประชาชนที่เสียค่าผ่านทาง” นายชาญชัย ระบุ.