



Toggle navigation

โฆษณา

เทียบเบี้ยประกันรถยนต์ —

20 บริษัท ภายใน 30 วินาที

อื่น 1

บริษัทประกัน	เบี้ยประกัน	ส่วนลด	บริการ
กรุงเทพประกันภัย	1,200	10%	บริการ
วิริยะประกันภัย	1,100	10%	บริการ
ไทยประกันชีวิต	1,000	10%	บริการ
อภัยประกันภัย	900	10%	บริการ

ค่าประกันรถยนต์

ใน 30 วินาที ที่อื่นถูกกว่าคินเงิน

บ้านเท็ง

วาไรตี้

เว็บไซต์ KSPAN

ซื้อเลย

1. หน้าหลัก

2. TNEWS - ทิวทัศน์

3. 2,181,244 จำนวนคนกดถูกใจ

ถูกใจเพจ

ส่งข้อความ

เพื่อน 66 คนถูกใจสิ่งนี้



สู่วันนี้ที่หลงเหลืออนุสรณ์แห่งค...



ข่าวแหลมมหากาพย์ "โฮปเวลล์" ย้อนไทม์ไลน์สู่วันนี้ที่หลงเหลืออนุสรณ์แห่งความอัปยศ

Publish 2018-08-19 13:13:58



ตั้งแต่วันที่ 17



ถนนวิภาวดีรังสิต เป็นถนนที่เรียกได้ว่าได้ว่าเป็นเส้นทางสายหลักที่ผู้คนทุกยุคทุกสมัยใช้ในการสัญจรไปมา ตั้งแต่ในอดีตจวบจนปัจจุบัน แต่หากลองสังเกตุดูสักนิดในระหว่างเส้นทางช่วงวัดเสมียนนารี จะพบว่ามีสิ่งหนึ่งที่ทำให้คนรุ่นหลังและเด็กยุคใหม่ต่างเกิดการคำถามขึ้นมา ถึงแท่งหินสูงใหญ่ที่ตั้งตระหง่าน ที่มีความคล้ายว่าจะเป็นหนึ่งในสิ่งมหัศจรรย์ของประเทศไทยก็ไม่ใช่ หรือจะเป็นตอม่อก็ไม่เชิง หากแต่จะมีสักกี่คน ที่จะรู้ว่าแท่งหินเหล่านี้ มีประวัติความเป็นมาอันแสนจะน่าอัศจรรย์ เป็นโครงการชานฝืนที่ประชาชนในยุคสมัยนั้นต่างตั้งความหวังกันอย่างมากมาย ว่าจะมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น จากโครงการระบบการขนส่งทางรถไฟยกระดับ "โฮปเวลล์" . . .

ย้อนกลับไปเมื่อ 28 ที่แล้วในปี 2533 ภายใต้นโยบาย "เปลี่ยนสนามรบให้เป็นสนามการค้า" ของรัฐบาล พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ อันสะท้อนให้เห็นถึงจุดยืนและอุดมการณ์ของรัฐบาลที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญด้านเศรษฐกิจเป็นอันดับต้นๆ จึงมีความคิดริเริ่มที่จะทำโครงการระบบการขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นโครงการก่อสร้างถนน ทางรถไฟ และรถไฟฟ้ายกระดับ บนพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ภายใต้ชื่อ "โครงการโฮปเวลล์" โดยมีนายมนตรี พงษ์พานิช นั่งเก้าอี้ รมว.คมนาคมในขณะนั้น มีจุดประสงค์คือ เพื่อแก้ไขปัญหาเส้นทางจราจรช่วงถนนวิภาวดีรังสิตเป็นระยะทางกว่า 60 กิโลเมตร

ซึ่งหากมองผ่านทัศนะของรัฐบาลในยุคสมัยนั้นการลงทุนเพื่อยกระดับการคมนาคมและขนส่งในระยะยาวก็ถือว่าเป็นเรื่องที่คุ้มค่า เพราะจะสร้างรากฐานความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจ และการพัฒนาประเทศได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยผู้ชนะการประมูลโครงการนี้ คือ นักธุรกิจชื่อดังกอร์ดอน วู ประธานบริหารโฮปเวลล์ โฮลดิ้ง ยักษ์ใหญ่แห่งวงการก่อสร้างของฮ่องกงซึ่งมีผลงานการออกแบบก่อสร้างมาแล้วทั้งในจีนและฟิลิปปินส์ ดำเนินการโดยบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย)

และในวันที่ 9 พ.ย. 2533 นายมนตรี พงษ์พานิช อดีตรมว.คมนาคม จากพรรคกิจสังคม ก็ได้เริ่มลงนามเซ็นสัญญาสัมปทานที่มีอายุนานถึง 30 ปี ภายใต้ผลประโยชน์ที่ว่ารัฐบาลไทยไม่ต้องควักกระเป๋าตั้งค่าใช้จ่ายเอง เพราะ "โฮปเวลล์" จะเป็นผู้ลงทุนออกแบบทั้งหมด โดยใช้งบเงินลงทุนทั้งโครงการประมาณ 8 หมื่นล้านบาท นับได้ว่าเป็นโครงการที่ใหญ่ที่สุด ที่รัฐบาลสมัยนั้นเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนด้วยเม็ดเงินมหาศาล

และคาดการณ์ว่าจะดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 8 ปี โดยผู้รับสัมปทานจะมีรายได้จากค่าโดยสารรถไฟฟ้า ค่าผ่านทาง และรายได้จากอสังหาริมทรัพย์ตลอดเส้นทาง นอกจากนี้สิ่งที่รัฐบาลไทยจะได้รับจากโครงการนอกเหนือจากผลประโยชน์เบื้องต้นคือจำนวนเงินกว่า 5 หมื่นล้านบาท ที่ "โฮปเวลล์" จะต้องจ่ายตอบแทนให้แก่ การรถไฟฯ ตลอดสัมปทาน





แต่แล้วปัญหาเริ่มก่อตัวขึ้นภายหลังพิจารณาจากสัญญาและแผนโครงการอันเป็นที่น่าครหา ก็พบว่ามีความผิดพลาดกับแผนโครงการที่มีไม่ถึง 8-10 หน้า เพราะบริษัทผู้รับจ้างแผนโครงการที่ในทุกระดับนี้มักจะระบุเป็นแบบแผนอันคลุมเครือที่ชัดเจนไม่ต่ำกว่า 100 หน้าขึ้นไป และสัญญาที่คณะกรรมการจากภายนอกมีให้แก่มูลนิธิซึ่งสามารถบอกยกเลิกสัญญาได้ แต่ในขณะที่รัฐบาลไม่สามารถบอกยกเลิกสัญญาได้ จนทำให้รัฐบาลเป็นฝ่ายเจ็บเปรียบเสมือนชนอย่างน่าใจหาย

จากเหตุผลข้างต้นดูเหมือนว่า "ไฮโปเธสิส" จะได้รับผลประโยชน์จากโครงการนี้ทั้งปวงทั้งสอง และการก่อสร้างน่าจะดำเนินไปได้ด้วยดี แต่ความจริงกลับต่างไปเช่นนี้ เมื่อ "ไฮโปเธสิส" ประสบปัญหาสภาพคล่องด้านการเงิน อีกทั้งแหล่งเงินทุนที่เคยให้ "ไฮโปเธสิส" ที่มีปัญหา การก่อสร้างตามแผนโครงการจึงต้องสะดุดลง และถอนตัวออกจากการทำงานลงบันทึกโครงการ "ไฮโปเธสิส" ภาระรับผิดชอบทุกอย่างจึงตกมาอยู่ที่รัฐบาลไทยโดยทันที ส่งผลให้รัฐบาลอยู่ในสถานะที่กลืนไม่เข้าคายไม่ออก เพราะเมื่อพิจารณาจากตัวสัญญา รัฐบาลไทยไม่สามารถบอกยกเลิกสัญญาได้ เพราะหากจะทำเช่นนั้นจะต้องชดเชยค่าเสียหายจากการถูกผิดเงื่อนไขของจำนวนเงินมหาศาล

ความเคลื่อนไหวของรัฐบาลไทยได้เริ่มต้นขึ้นอีกครั้งเมื่อธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุง ได้ยื่นเสนอซื้อให้ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี ในปี 2534-2535 และได้สั่งตรวจสอบสัญญาฉบับเก่าเพื่อค้นหาโครงการ จนได้ดำเนินการต่อในสมัยรัฐบาลของนายชวน หลีกภัย สมัยที่ 1 ปี 2535-2538 เมื่อตัวสัญญาขาดแหล่งเงินทุน และปัญหาในเรื่องข้อจำกัดของพื้นที่ในการก่อสร้าง ทำให้การก่อสร้างไม่ได้ประสิทธิผลเท่าที่ควร

จนในปี 2539 - 2540 สมัยรัฐบาลของ พล.ต.ชวลิต ยงใจยุทธ จึงตามแผนต้องเริ่มดำเนินการก่อสร้างในครั้งที่ 3 กลับต้องหยุดการก่อสร้างลงเช่นเดิม ภายหลังเห็นชอบยกเลิกสัญญาฉบับเก่า เพราะเกิดปัญหาค่าใช้จ่าย จากการที่เศรษฐกิจตกต่ำและขาดจากค่าเงิน

บาทลอยตัว ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด

และที่สุด ในปี 2541 โครงการ "โฮปเวลล์" ก็ได้สิ้นสุดลงสมัยรัฐบาลของนายชวน หลีกภัย สมัยที่ 2 โดยบอกเลิกสัญญาอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 20 ม.ค. 2541 โดยมีนายสุเทพ เทือกสุบรรณ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้นเนื่องจากภายหลังดำเนินโครงการมา 7 ปี กลับมีความคืบหน้าเพียง 13.7% เท่านั้น





พิเศษ ซื้อ 2 แถม 1 ฟรี

ขนาด 800 กรัม ในสูตรเดียวกัน (เฉพาะร้านค้าที่ร่วมรายการ)

26 ก.ค. 61 - 22 ส.ค. 61 (รายละเอียดโปรโมชั่นและเงื่อนไขดูตามร้าน)



การตัดสินใจบอกยกเลิกสัญญาจากกระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่งผลให้ "โฮปเวลล์" ทำการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากรัฐบาลไทย เป็นจำนวนเงินกว่า 5.6 หมื่นล้านบาท แต่ทางการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ก็ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากการเสียโอกาสในการใช้ประโยชน์จากโครงการ "โฮปเวลล์" เป็นจำนวนเงิน 2 แสนล้านบาทเช่นกัน

การต่อสู้ทางคดีความไม่มีวันจบลงง่ายๆ เพราะในปี 2551 คณะอนุญาโตตุลาการ ได้วินิจฉัยให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จ่ายเงินชดเชยแก่ "โฮปเวลล์" 1.1 หมื่นล้านบาท พร้อม ดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปีให้แก่ "โฮปเวลล์" จากการที่รัฐบาลไทยบอก

ยกเลิกสัญญา

กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฯ พยายามอีกครั้งในการรักษาผลประโยชน์ของประเทศไทยด้วยการยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลาง เพื่อบขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และด้วยศาลปกครองที่มีอำนาจพิจารณาข้อพิพาทสัญญาทางปกครอง จึงมีคำพิพากษาให้เพิกถอนคำวินิจฉัยชี้ขาดของ คณะอนุญาโตตุลาการทั้งฉบับ และให้ปฏิเสธการบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ทำให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฯ ไม่ต้องจ่ายค่าเสียหายจากการบอกยกเลิกสัญญาอีกต่อไป

แม้โครงการ "โฮปเวลล์" จะสิ้นสุดด้วยบทสรุปที่ไม่สวยงามนัก แต่การรถไฟฯ ก็มีความคิดที่จะนำโครงการบางส่วนมาพัฒนาต่อเป็นโครงการรถไฟสีต่างๆ เพื่อให้เกิดคุณประโยชน์ต่อไป แต่ทว่ามรดกแห่งตราบาบ จากผลกระทบที่รัฐบาลได้ก่อไว้ สิ่งที่ไม่คาดฝันก็เกิดขึ้น เพราะในช่วงเดือน มี.ค. 2555 เมื่อแผ่นปูนของรางรถไฟจากโครงการ "โฮปเวลล์" เกิดถล่มลงมาทับรางรถไฟ ระหว่างสถานีบางเขนกับ วัดเสมียนนารี แต่โชคดีที่ไม่มีใครได้รับอันตราย

เมื่อความหวังของประชาชน ที่คิดว่ารัฐบาลกำลังจะมอบคุณภาพชีวิตและการเดินทางในเมืองกรุงที่ดีขึ้นให้แก่พวกเขา ได้พังทลายลง Hopewell จึงกลายเป็น Hopeless อย่างน่าอดสู ไม่ต่างอะไรกับโครงการขายฝันที่ดูจะยิ่งใหญ่ แต่แฝงไปด้วยตลกร้าย และได้ทำลายศรัทธาของประชาชนอย่างไม่เหลือชิ้นดี แต่อนุสรณ์สถานแห่งความอัปยศจากในอดีตนั้น ก็ยังคงเป็นเสมือนเครื่องเตือนใจ และเป็นบทเรียนครั้งสำคัญยิ่งในประวัติศาสตร์ประเทศไทย

สะท้อนให้เห็นถึงการตัดสินใจอันไม่รอบคอบของรัฐบาล นำมาสู่ความล้มเหลวให้เป็นที่ประจักษ์แก่สายตาคนรุ่นหลังได้เป็นอย่างดี แต่สิ่งที่เกิดขึ้นทั้งหมดจะไม่สูญเปล่า หากรัฐบาลเลือกที่จะเรียนรู้ความผิดพลาดในอดีต เพราะสิ่งต่างๆ เหล่านี้อาจจะเป็นบทเรียนอันล้ำค่าที่นำไปสู่การพัฒนาในอนาคตก็เป็นได้



ขอบคุณ : วิกิพีเดีย

HASTAG : [โฮปเวลล์](#) [มหากาพย์](#) [โครงการ](#) [ขาดทุน](#) [เกาะสีชัง](#)

เรียบเรียงโดย

สุกัญญา บุญช้วน



กล้อง DSLR (24.2 MP) รุ่น EOS 80D...

฿56,900.00

Power Buy

ความละเอียด(MEGA PIXEL) : 24 ความเร็วชัตเตอร์ : 1/8000 ขนาด
จอ(นิ้ว) : 3.0 ควา...



Suggess News