

>2

ย้อนรอย 'โฮปเวลล์' จาก 2 พันล้าน สู่ 'ค่าโง่' หมื่นล้าน

ย้อนรอย 'โฮปเวลล์'

จาก 2 พันล้านสู่ 'ค่าโง่' หมื่นล้าน

กรุงเทพธุรกิจ ● จุดเริ่มต้นของโครงการระบบการขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานคร หรือที่เรียกกันว่าโฮปเวลล์ มาจากการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 19 ก.ย.2532 ในสมัย พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ อดีตนายกรัฐมนตรีผู้ล่วงลับ มีมติเห็นชอบในหลักการตามโครงการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับในเขตกทม. จากจุดเริ่มต้น 3 ตอน คือ กรุงเทพฯ- บางซื่อ, ยมราช- มักกะสัน และมักกะสัน-แม่น้ำ ระยะทาง 13 กม. ใช้เงินลงทุนเพียง 2 พันล้านบาท โดยให้คมนาคมไปดำเนินการให้มีการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด

ต่อมาวันที่ 31 ต.ค.2532 นายมนตรี พงษ์พานิชย์ รว.คมนาคมในขณะนั้น รายงานต่อครม.ถึงการเดินทางไปราชการที่ญี่ปุ่น ได้ไปดูงานระบบไปรษณีย์การใช้พื้นที่ใต้ทางรถไฟยกระดับ โดยพื้นที่ทุกตารางเมตรได้ใช้ประโยชน์ในทางเศรษฐกิจทุกแง่มุม ซึ่งจะได้นำมาประกอบการพิจารณา สรรหาผู้มาลงทุนรับสัมปทานทำทางยกระดับในไทย

6 มี.ค.2533 ครม.รับทราบ กระทรวงคมนาคมออกประกาศเชิญชวน และพิจารณาคัดเลือกเอกชน ให้มาลงทุนก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ เมื่อครบกำหนดยื่นเอกสาร มีผู้ยื่นเอกสารข้อเสนอเพียงรายเดียว คือ บริษัท Hopewell Holdings Ltd. (Hong Kong) ของ นายกอร์ดอน วู

เงื่อนไขสัญญาโฮปเวลล์

การชำระเงินของโฮปเวลล์

- ชำระงวดแรก 300 ล้านบาท ในวันที่สัญญาได้ผลบังคับใช้ 6 ส.ค.2534
- ชำระงวดที่สอง 350 ล้านบาท (6 ส.ค.2535)
- ชำระเพิ่มขึ้นปีละ 50 ล้านบาท จนถึงงวดที่ 15 (6 ส.ค.2548) 1,000 ล้านบาท และคงที่ที่ 1,000 ล้านบาท ไปถึงงวดที่ 23 (6 ส.ค.2556)
- ชำระเงินงวดที่ 24-38 งวดละ 2,404 ล้านบาท หรือ 30% ของผลกำไรรวมจ่ายตอบแทนให้รฟท.30 ปี 50,000 ล้านบาท

ข้อเสียเปรียบของรัฐบาลตลอดสัมปทาน 30 ปี

- รัฐบาลออกเล็กสัญญาไม่ได้
- รายได้จากค่าโดยสารรถไฟชุมชน /ค่าธรรมเนียมผ่านทางด่วนยกระดับ
- การใช้ประโยชน์ในพื้นที่รฟท. 2,093.5 ไร่
- ขอรับสิทธิส่งเสริมการลงทุน / สิทธิประโยชน์เพิ่มเติม
- ขอรับสิทธิยกเว้นหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจคนต่างด้าว
- ขอยกเว้นการหักภาษี สำหรับดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมของเงินกู้ระยะยาว
- ให้สิทธิบริษัทในการขอสัมปทานหลังหมดอายุโดยใช้เงื่อนไขที่ต้องเจรจาใหม่

จุดสาคุดของโครงการ

- โฮปเวลล์ อ้าง swท.ไม่ส่งมอบที่ดิน ทำให้ก่อสร้างล่าช้า
- มีปัญหาการย้ายประชาชนออกจากพื้นที่
- โฮปเวลล์มีปัญหาขาดสภาพคล่องการเงิน
- แหล่งเงินทุนของโฮปเวลล์กอนตัว
- คิดดอกเบี้ยให้รัฐบาลยกเลิกสัญญา



กราฟฟิก กรุงเทพธุรกิจ

Hopewell Holdings เสนอการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับในระยะแรก รวมระยะทาง 63.3 กม.ประกอบด้วย หัวลำโพง-บางซื่อ 7 กม. ยมราช-มักกะสัน 3.4 กม. มักกะสัน-แม่น้ำ 3.3 กม. มักกะสัน-หัวหมาก 9.6 กม. บางซื่อ - รังสิต 21 กม. หัวลำโพง-โพธิ์นิมิต 6.2 กม. ยมราช - ธนบุรี - ดลิ่งชัน 12.8 กม. และจัดบริการรถไฟชุมชนพิเศษหัวลำโพง-ดอนเมือง ซึ่งมากขึ้นกว่าเดิมมาก

วันที่ 20 มิ.ย. 2533 ครม.อนุมัติให้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจที่เห็นชอบตามที่คมนาคมเสนอโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้างทางรถไฟยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร โดยได้รับสัมปทานเดินรถระบบรถไฟชุมชนและทางด่วนยกระดับสำหรับรถยนต์ ตามผลการเจรจากับ Hopewell Holding Ltd. (Hong Kong)

วันที่ 9 พ.ย.2533 บริษัทไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัทไฮโปเวลล์โฮลดิ้ง (ฮ่องกง)) ลงนามในสัญญาสัมปทานกับการรถไฟฯ โดยไฮโปเวลล์ได้รับสัมปทานสร้างถนนยกระดับที่สามารถเรียกเก็บค่าผ่านทางได้ คู่ขนานกับทางรถไฟยกระดับ และยังได้รับสัมปทานเดินรถบนทางรถไฟยกระดับ

รวมทั้งได้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ใต้ทางรถไฟยกระดับ และอสังหาริมทรัพย์ 2 ข้างทาง ซึ่งมีเนื้อที่ประมาณ 600 ไร่ ทั้งโครงการจะใช้เงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 8 หมื่นล้านบาท และให้ผลตอบแทนรายปีตลอดอายุสัมปทาน

30 ปี รวม 53,810 ล้านบาท โดยมีกำหนดก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 6 ธ.ค.2534- 5 ธ.ค.2542

แต่การก่อสร้างเป็นไปอย่างล่าช้า เนื่องจากมีปัญหาเรื่องการส่งมอบพื้นที่บริเวณริมทางรถไฟ กระทั่งรัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน ซึ่งเข้ามาภายหลังเหตุการณ์รัฐประหาร ปีพ.ศ.2534 ได้ตรวจสอบสัญญาสัมปทานไฮโปเวลล์ และสั่งเลิกล้มโครงการดังกล่าว

จนถึงรัฐบาลของ นายชวน หลีกภัย (ชวน 1) ในปี 2535 ประกาศผลักดันโครงการนี้ต่อ แต่การดำเนินการยังย่ำอยู่กับที่ เกิดปัญหาใหญ่ๆ ตามมามากมาย ทั้งเงินทุน แหล่งเงินกู้หลักทรัพย์ค้ำประกันสัญญา และแบบก่อสร้างที่เป็นปัญหา จนสิ้นสุดรัฐบาลชวน 1 ในปี 2538 โครงการ

ก่อสร้างก็ยังไม่มีความคืบหน้า

วันที่ 16 ม.ค.2539 ครม.นายบรรหาร ศิลปอาชา รับทราบความคืบหน้าโครงการไฮโปเวลล์ พบว่า ภาพรวมการก่อสร้างคืบหน้าเพียง 3.1% จากแผนงานที่ควรจะเป็น 63.4% เมื่อแยกเป็นระยะงาน 1, 2 และ 3 พบว่า ก่อสร้างคืบหน้าแค่ 5.9% จากที่ควรจะเป็น 70.3% เสริมฐานรากสร้างได้แค่ 5,087 ต้น ยังเหลืออีก 10,706 ต้น และการก่อสร้างโครงสร้างส่วนล่าง ของระบบรถไฟชุมชน/ทางด่วนยกระดับ ประมาณ 6%

จนกระทั่ง นายสุวัจน์ ลิปตพัลลภ รว.คมนาคมในขณะนั้น ลงไปตรวจสอบเร่งรัดการดำเนินโครงการนี้หลายต่อหลายครั้ง แต่ปัญหาต่างๆก็ยังไม่ได้รับการแก้ไข จึงตัดสินใจ “ผ่าทางตัน” โครงการนี้ ด้วยการบอกเลิกสัญญาสัมปทาน ตามข้อ 27 เมื่อวันที่ 30 ก.ย.2539 และนำมาซึ่งมติครม.บอกเลิกสัญญาอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 20 ม.ค.2541

ภายหลังจากบอกเลิกสัญญา การรถไฟฯ ถือว่าโครงสร้างทุกอย่างตกเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟฯ และได้มีความพยายามนำโครงสร้างที่สร้างเสร็จแล้วมาพัฒนาต่อจากผลการศึกษาสรุปว่าจะนำโครงสร้างบางส่วนมาใช้ประโยชน์ในรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้มช่วงบางซื่อ-รังสิต

ส่วน ไฮโปเวลล์ โฮลดิ้ง ได้ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายในการยกเลิกสัญญาจากกระทรวงคมนาคมและการรถไฟฯ เป็นค่าใช้จ่ายเพื่อลงทุน 5.6 หมื่นล้านบาท ในขณะที่การรถไฟฯก็เรียกร้องค่าเสียหายโอกาสเป็นเงิน 2 แสนล้านบาท

วันที่ 8 พ.ย. 2551 คณะอนุญาโตตุลาการวินิจฉัยชี้ขาด ให้คมนาคมและการรถไฟฯ คืนเงินชดเชยให้ไฮโปเวลล์โฮลดิ้งส์ เนื่องจาก การบอกเลิกสัญญาไม่เป็นธรรม เป็นเงิน 11,888.75 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย 7.5% ต่อปี

วันที่ 13 มี.ค. 2557 ศาลปกครองกลางสั่งเพิกถอนคำสั่งชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการดังกล่าว แต่วันที่ 22 เม.ย.2562 ศาลปกครองสูงสุดกลับคำพิพากษา สั่งกระทรวงคมนาคมและการรถไฟฯจ่ายค่าบอกเลิกสัญญาให้ไฮโปเวลล์โฮลดิ้งส์จำกัดจำนวน11,888.75ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย 7.5% ต่อปีภายใน 180 วัน