



ภาพการก่อสร้างโครงการไฮโปเวลล์ ในช่วงปี 2534 ก่อนที่จะกลายเป็นมหากาพย์ที่เอกชนฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากภาครัฐ เมื่อปลายปี 2547 บริษัท ไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) ได้ยื่นเรื่องให้อินทูลากรวินิจฉัยเรียกค่าเสียหายจากการถูกยกเลิกสัญญา มูลค่ากว่า 5.6 หมื่นล้านบาท

# เบื้องหลังค่าโง่ไฮโปเวลล์ ผลงานยุค'มนตรี'

## เบื้องหลังค่าโง่ไฮโปเวลล์ ผลงานยุค'มนตรี'

29 ปี กับโครงการ "ไฮโปเวลล์" ระบบขนส่งมวลชนแห่งความหวังของคนกรุงเทพฯ นอกจากจะไม่เกิดขึ้นได้จริงแล้ว ยังเป็นมหากาพย์ที่คนรุ่นหลังต้องเสียค่าโง่นับหมื่นล้านบาท นับเป็นผลพวงจากการคอร์รัปชันของนักการเมืองที่สังคมไทยต้องอยู่ในวังวนเช่นนี้อย่างไม่รู้ที่สิ้นสุด

ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ ทำให้มีความพยายามผลักดันสารพัดโครงการคมนาคม ทั้งทางด่วน รถไฟฟ้า หนึ่งในนั้นคือโครงการสร้างทางรถไฟยกระดับเพื่อลดจุดติดกับถนน ในปี 2532 การรถไฟแห่งประเทศไทยเคยประกาศเชิญชวนมาแล้ว 2 ครั้ง แต่ไม่มีเอกชนรายใดสนใจ เนื่องจาก

29 ปี กับโครงการ "ไฮโปเวลล์" ระบบขนส่งมวลชนแห่งความหวังของคนกรุงเทพฯ นอกจากจะไม่เกิดขึ้นได้จริงแล้ว ยังเป็นมหากาพย์ที่คนรุ่นหลังต้องเสียค่าโง่นับหมื่นล้านบาท นับเป็นผลพวงจากการคอร์รัปชันของนักการเมืองที่สังคมไทยต้องอยู่ในวังวนเช่นนี้อย่างไม่รู้ที่สิ้นสุด

ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ ทำให้มีความพยายามผลักดันสารพัดโครงการคมนาคม ทั้งทางด่วน รถไฟฟ้า หนึ่งในนั้นคือโครงการสร้างทางรถไฟยกระดับเพื่อลดจุดติดกับถนน ในปี 2532 การรถไฟแห่งประเทศไทยเคยประกาศเชิญชวนมาแล้ว 2 ครั้ง แต่ไม่มีเอกชนรายใดสนใจ เนื่องจากผลตอบแทนไม่คุ้มค่า

กระทั่งกระทรวงคมนาคมในสมัยรัฐบาล พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ ที่มี นายมนตรี พงษ์พานิช เป็น รมว.คมนาคม เข้ามาผลักดันโครงการนี้แทน โดยออกประกาศเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2532 เชิญชวนให้ผู้ลงทุนสร้างทางรถไฟยก

อ่านต่อหน้า | 11

ระดับ อยู่บนชั้นที่ 1 และทางด่วนอยู่ชั้นที่ 2 รวม 4 เส้นทาง 23.3 กิโลเมตร

อีกทั้งยังให้สิทธิผู้เสนอโครงการสามารถสร้างทางยกระดับเพิ่มเติม โดยการรถไฟฟ้า จะมอบสิทธิในการจัดหาผลประโยชน์จากที่ดินของการรถไฟฟ้า 4 ท่าเล คือ หัวลำโพง, สามเหลี่ยมจิตรลดา, ชุมชนตึกแดง บางซื่อ และบ้านพักนิคมมักกะสัน รวม 247.5 ไร่ ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี มีสิทธิต่ออายุออกไปได้ รวม 58 ปี

การประมูลสัมปทานโครงการทางรถไฟและทางด่วนยกระดับของกระทรวงคมนาคม มีผู้ประมูลเพียง 2 ราย ได้แก่ บริษัท ไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) ในเครือไฮโปเวลล์ โฮลดิ้งส์ ของ นายกอร์ดอน หู (Gordon Wu) นักธุรกิจใหญ่มหาเศรษฐีชาวฮ่องกง กับ บริษัท ลาวาลิน (SNC-Lavalin) จากแคนาดา

ในที่สุด บริษัท ไฮโปเวลล์ ของนายกอร์ดอน หู ชนะการประมูล ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 อายุสัมปทาน 30 ปี ตั้งแต่วันที่ 6 ธันวาคม 2534 ถึง 5 ธันวาคม 2542 ขณะนั้นชาวบ้านเรียกกันว่า "โครงการไฮโปเวลล์" แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 5 ช่วง ระยะทางรวม 60.1 กิโลเมตร ประกอบด้วย

- ช่วงที่ 1 ยมราช-ดอนเมือง ระยะทาง 18.8 กิโลเมตร
- ช่วงที่ 2 ยมราช-หัวลำโพง-หัวหมาก และมักกะสัน-แม่น้ำเจ้าพระยา ระยะทาง 18.5 กิโลเมตร
- ช่วงที่ 3 ดอนเมือง-รังสิต ระยะทาง 7 กิโลเมตร
- ช่วงที่ 4 หัวลำโพง-วงเวียนใหญ่ และยมราช-บางกอกน้อย ระยะทาง 6.7 กิโลเมตร
- ช่วงที่ 5 วงเวียนใหญ่-โพธิ์นิมิตร และตลิ่งชัน-บางกอกน้อย ระยะทาง 9.1 กิโลเมตร

ไฮโปเวลล์จะได้สัมปทานประกอบกิจการเดินรถไฟบนรางยกระดับ ระบบขนส่งทางถนนยกระดับ และเก็บค่าผ่านทาง รวมทั้งได้สิทธิในการพัฒนาและใช้ประโยชน์จากที่ดินของการรถไฟฟ้า อีก 630 ไร่ ภายใต้อายุสัมปทาน 30 ปี โดยเสนอจ่ายผลตอบแทนรายปีให้รัฐบาลไทย รวม 353,810 ล้านบาท โดยที่ไฮโปเวลล์จะเป็นผู้ลงทุนทั้งหมด

โครงการไฮโปเวลล์ ถูกวิจารณ์ว่ามีความไม่โปร่งใส นับตั้งแต่บริษัท ไฮโปเวลล์ เสนอโครงการมูลค่ากว่า 8 หมื่นล้านบาท ให้กับการรถไฟฟ้า แลกด้วยการขอสิทธิพัฒนาที่ดินการรถไฟฟ้า โดยที่รัฐไม่ต้องลงทุน ทำให้เกิดความคลางแคลงใจว่า ไฮโปเวลล์หวังเข้ามาหาผลประโยชน์จากที่ดินการรถไฟฟ้า แบบจับเสือมือเปล่าหรือไม่?

ขณะที่โครงการทางรถไฟและทางด่วนยกระดับ มูลค่า 8 หมื่นล้านบาท กระทรวงคมนาคมนำมาทำเอง โดยการรถไฟฟ้า เป็นที่ปรึกษา ใช้เวลาดำเนินการอย่างรวดเร็วเพียง 9 เดือนเท่านั้น ก็ได้ผู้ลงทุนแล้ว และผ่านการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี พล.อ.ชาติชาย แบบม้วนเดียวจบ แตกต่างจากระบบรถไฟฟ้ามหานคร ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มูลค่า 4 หมื่นล้านบาท ที่ยังไม่มีที่ท่าว่าจะก่อสร้าง

จึงเกิดความคลางแคลงใจจากสังคมในยุคนั้นว่า มีผลประโยชน์ก้อนใหญ่เข้ามายังผู้มีอำนาจในยุคนั้นหรือไม่?

เบื้องหลังตัวละครสำคัญที่ทำให้เกิดโครงการไฮโปเวลล์ ก็คือ นายมนตรี รวงม.คมนาคม (ขณะนั้น) จากพรรคกิจสังคม กับ นายกอร์ดอน หู เจ้าของบริษัท ไฮโปเวลล์ โดยมีคนกลาง คือ นายอนุศักดิ์ อินทรภูวศักดิ์ อดีตผู้อำนวยการบริษัทไทยเดินเรือทะเล ซึ่งเป็นคนใกล้ชิดของนายมนตรีเป็นผู้เดินเรื่อง

ข้อมูลจากนิตยสารผู้จัดการ เดือนสิงหาคม 2533 ระบุว่า นายมนตรีในฐานะเจ้ากระทรวงคมนาคม สั่งการให้นายศรีภูมิ สุขเนตร ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นคนดำเนินการในเรื่องนี้ โดยให้ตัวแทนจากการรถไฟฟ้า มีบทบาทเพียงแค่กรรมการคนหนึ่งเท่านั้น พร้อมกับแก้ไขเงื่อนไขในการลงทุนเสียใหม่ ให้ทั้งทางด่วน และรถไฟชুমชุน

นายมนตรีเสนอโครงการนี้เข้าคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2533 โดยชี้ให้เห็นถึงประโยชน์จากโครงการนี้ว่าการรถไฟฟ้า ได้ทางยกระดับมูลค่า 8 หมื่นล้านบาทมาฟรีๆ โดยไม่ต้องใช้เงินแม้แต่บาทเดียว และไฮโปเวลล์จะจ่ายผลประโยชน์จากการพัฒนาที่ดินให้การรถไฟฟ้า อีก 5 หมื่นล้านบาท

และอ้างว่าความเป็นไปได้ของโครงการเป็นเรื่องที่ไม่น่ากังวล เพราะไฮโปเวลล์เป็นผู้รับความเสี่ยงเอง

ขณะที่รายงานข่าวจากนิตยสารฟาร์อีสต์เิร์น อีโคโนมิค รีวิว เดือนกรกฎาคม 2533 ระบุว่า บริษัท ไฮโปเวลล์ เป็นคนเสนอแนวคิดให้กับกระทรวงคมนาคมโดยตรง เมื่อเดือนสิงหาคม 2532 กระทั่งเดือนต่อมา คณะรัฐมนตรียุค พล.อ.ชาติชาย มีมติให้กระทรวงคมนาคมไปผลักดันให้โครงการเป็นจริง ก่อนประกาศเชิญชวนผู้ลงทุนในเดือนถัดมา

แม้สัญญาโครงการไฮโปเวลล์จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 6 ธันวาคม 2534 แต่รัฐบาล พล.อ.ชาติชาย ถูกคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (รสช.) นำโดย พล.อ.สุนทร คงสมพงษ์ ผู้บัญชาการทหารสูงสุดในขณะนั้น เข้ายึดอำนาจเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2534 และแต่งตั้งให้นายอานันท์ ปันยารชุน เป็นนายกรัฐมนตรี และมีนายอนุกุล ประจวบเหมาะ เป็น รว.คมนาคม

ต่อมา รัฐบาลอานันท์สั่งรื้อบทวนสัญญาสัมปทานโครงการไฮโปเวลล์ เนื่องจากส่อแววว่าไม่โปร่งใส เพราะเป็นสัญญาที่ฝ่ายรัฐเสียเปรียบ ไม่มีกำหนดระยะเวลาก่อสร้าง และค่าปรับต่างๆ แต่เมื่อการยึดอำนาจ ส่งผลกระทบต่อบรรยากาศการลงทุน โครงการไฮโปเวลล์จึงถูกผลักดันเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน

แต่เนื่องจากแผนการก่อสร้างไม่ชัดเจนมาตั้งแต่ต้น ผู้รับเหมาต้องแก้ไขปรับปรุงแบบหลายครั้ง กว่าที่การรถไฟฟ้า จะอนุมัติแผนก่อสร้างฉบับสมบูรณ์ ก็ผ่านไปกว่า 2 ปี มาถึงสมัยรัฐบาลนายชวน หลีกภัย สมัยที่ 1 ปี 2535 พล.อ.วินัย สมพงษ์ รว.คมนาคม ได้ผลักดันโดยตั้งคณะกรรมการฟาสต์แทร็กกำหนดช่วงการก่อสร้าง

แม้จะมีแผนการก่อสร้างแบ่งออกเป็น 5 ระยะ กำหนดแล้วเสร็จภายใน 8 ปี หรือก่อนวันที่ 6 ธันวาคม 2542 แต่เมื่อเงื่อนไขในสัญญาจะก่อสร้างแบบเทิร์นคีย์ คือ ออกแบบไป ก่อสร้างไป ก็ทำให้เกิดความยุ่งยากหลายอย่างจนเกิดความล่าช้า ผ่านไป 7 ปี มีผลงานความคืบหน้าเพียง 20% จากกำหนดต้องแล้วเสร็จอย่างน้อย 70%

ปี 2540 สมัยรัฐบาล พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ มีนายสุวัจน์ ลิปตพัลลภ เป็น รว.คมนาคมขณะนั้น แม้จะพยายามเจรจาเร่งรัดก่อสร้าง แต่ไฮโปเวลล์ประสบปัญหาสภาพคล่องเนื่องจากปัญหาภายในบริษัท อีกทั้งไฮโปเวลล์ลงทุนไปแล้วกว่า 1 หมื่นล้านบาท กลับไม่มีแหล่งเงินทุนให้กู้ยืม

หน้าซึ้งเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ จากการประกาศลอยตัวค่าเงินบาทเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2540 โครงการไฮโปเวลล์จึงหยุดก่อสร้าง เมื่อเดือนสิงหาคม 2540 และมีมติคณะรัฐมนตรีในรัฐบาล พล.อ.ชวลิตให้ความเห็นชอบบอกเลิกสัญญากับไฮโปเวลล์ เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2540

มาถึงรัฐบาลนายชวน หลีกภัย สมัยที่ 2 ที่มีนายสุเทพ เทือกสุบรรณ เป็น รมว.คมนาคมขณะนั้น และนายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์ เป็น รมช.คมนาคมขณะนั้น ได้บอกเลิกสัญญาสัมปทานอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2541 ถือเป็นการตอกฝาโลงปิดฉากโครงการไฮโปเวลล์อย่างสมบูรณ์

24 พฤศจิกายน 2547 บริษัท ไฮโปเวลล์ ได้ยื่นเรื่องให้คณะอนุญาโตตุลาการวินิจฉัย เรียกค่าเสียหายในการยกเลิกสัญญาจากกระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้า รวม 5.6 หมื่นล้านบาท ขณะที่กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้า เรียกเรื่องค่าเสียหายโอกาสในการใช้ประโยชน์จากโครงการเป็นเงินกว่า 2 แสนล้านบาท

8 พฤศจิกายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการ ที่มีนายถวิล อินทรักษา เป็นประธาน วินิจฉัยชี้ขาดให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้า คืนเงินชดเชยให้บริษัท ไฮโปเวลล์ เป็นเงิน 11,888.75 ล้านบาท เนื่องจากการบอกเลิกสัญญาไม่เป็นธรรม กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้า ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลาง

13 มีนาคม 2557 ศาลปกครองกลาง มีคำพิพากษาให้เพิกถอนคำวินิจฉัยชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ 2 ฉบับ และให้ปฏิเสธการบังคับตามคำชี้ขาด ทำให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้า ไม่ต้องจ่ายค่าเสียหายในการบอกเลิกสัญญาแก่บริษัท ไฮโปเวลล์ แต่บริษัท ไฮโปเวลล์ ได้ยื่นอุทธรณ์คดีต่อศาลปกครองสูงสุด

ในที่สุด 22 เมษายน 2562 ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษากลับคำพิพากษาศาลปกครองกลางเป็น "ยกฟ้อง" มีผลทำให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้า ต้องคืนเงินชดเชยให้กับบริษัท ไฮโปเวลล์ รวมเป็นเงิน 11,888 ล้านบาท โดยไม่รวมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี พร้อมทั้งให้คืนหนังสือคำประกันมูลค่า 500 ล้านบาท

กระทรวงคมนาคมและการรถไฟฟ้า จะต้องจ่าย "ค่าโง่ไฮโปเวลล์" กว่า 1.2 หมื่นล้านบาทให้กับเอกชน

ขณะที่สิ่งปลูกสร้างที่ผู้รับเหมาทิ้งไว้ตั้งแต่ปี 2540 เจกเช่นเสาตอม่อไฮโปเวลล์ ตลอดระยะทาง 26 กิโลเมตร รวม 532 เสา ก็ชำรุดทรุดโทรมตามกาลเวลา ผ่านไป 15 ปี วันที่ 1 มีนาคม 2555 แผ่นปูนขนาดใหญ่ของชานชาลาไฮโปเวลล์พังถล่มลงมาทับรางรถไฟ บริเวณหน้าวัดเสมียนนารี เขตจตุจักร เนื่องจากเหล็กค้ำยันขึ้นสนิม

แม้การรถไฟฟ้า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และวิศวกรรมสถาน จะตรวจสอบโครงสร้างส่วนที่เหลือ และเห็นว่ามีความมั่นคงแข็งแรงพร้อมดัดแปลงเข้ากับโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ ช่วงบางซื่อ-ดอนเมืองในอนาคต ปรากฏว่าชิ้นส่วนโครงสร้างไฮโปเวลล์ถล่มลงมาอีกชุดหนึ่ง

การรถไฟฟ้า ตัดสินใจให้ บริษัท อิตาลีเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ตัดเสาไฮโปเวลล์ออกตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2556 และย้ายแนวก่อสร้างไปพร้อม

ถนนกำแพงเพชร 6 แทน เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้งานโครงสร้างเดิมของไฮโปเวลล์ให้มากที่สุด

แต่ยังคงเหลือเสาตอม่อไฮโปเวลล์บางส่วน ที่อยู่ริมถนนวิภาวดีรังสิต ซากอก เนื่องจากไม่ได้อยู่นแนวโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ซึ่งในอนาคตบริเวณดังกล่าวจะก่อสร้างรถไฟฟ้าเชื่อมระหว่างท่าอากาศยานดอนเมือง กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สำหรับบับปลายชีวิตของนักการเมืองที่อนุมัติโครงการไฮโปเวลล์ เจกเช่นนายมนตรี เมื่อครั้งคณะ รสช. ยึดอำนาจ ได้ตั้งคณะกรรมการตรวจสอบทรัพย์สิน (คตส.) ตรวจสอบนักการเมืองที่มีพฤติกรรมร้ายผิดปกติ พบว่านายมนตรีเป็น 1 ใน 10 นักการเมืองที่มีพฤติกรรมร้ายผิดปกติ ถูกยึดทรัพย์กว่า 364.4 ล้านบาท

ต่อมา รสช. ออกคำสั่งให้นักการเมืองทั้ง 10 คน ยื่นคำร้องต่อศาลแพ่งเพื่อพิสูจน์ว่าได้ทรัพย์สินมาโดยชอบ นักการเมืองเหล่านี้ใช้วิธียื่นคำร้องต่อศาลแพ่งว่า ประกาศ รสช.ขัดต่อรัฐธรรมนูญและประเพณีการปกครองหรือไม่ เพราะเป็นการตั้งบุคคลอื่นที่มีศาลให้มอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี และเป็นการเลือกปฏิบัติ

กระทั่งวันที่ 25 มีนาคม 2536 ศาลฎีกามีคำพิพากษาให้เพิกถอนการยึดทรัพย์ นายเสนาะ เทียนทอง 1 ใน 10 นักการเมืองที่ถูกยึดทรัพย์ เนื่องจากประกาศ รสช. ขัดต่อรัฐธรรมนูญ นายมนตรีจึงได้รับอานสงฆ์ ได้รับทรัพย์สินคืน จากการที่ศาลฎีกาทายออกคำสั่งเพิกถอนการยึดทรัพย์เช่นเดียวกับนายเสนาะ

อย่างไรก็ตาม นายมนตรีป่วยเป็นโรคมะเร็งปอด ลาออกจากตำแหน่งหัวหน้าพรรคกิจสังคม ใช้ชีวิตอย่างสงบที่บ้านซอยพรรณิ ก่อนจะถึงแก่กรรมเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2543 รวมอายุได้ 56 ปี

ครั้งหนึ่ง นายสมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) เคยกล่าวว่า โครงการไฮโปเวลล์ เป็นอนุสาวรีย์แห่งความล้มเหลว ที่เกิดขึ้นจากการคอร์รัปชัน ที่เป็นประจักษ์พยานชัดเจนที่สุด ทำให้ประชาชนเสียหายจากการทุจริต เสียโอกาสจากการได้ใช้รถไฟและโครงสร้างพื้นฐาน

"สิ่งที่ประชาชนเจ็บใจ คือ เป็นโครงการที่มีค่าโง่เป็นหมื่นล้านบาท เมื่อรัฐแพ้คดีก็ต้องไปรื้อถอนด้วย เพราะไปทับกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการรื้อถอน โง่แล้วยังต้องมาเจ็บซ้ำอีก เป็นความอึดอัดคับข้องใจจริงๆ กับการทุจริตคอร์รัปชัน" (รายการเนชั่นมิตรไนท์ เดือนเมษายน 2557)

ปัจจุบัน เสาตอม่อไฮโปเวลล์ถูกแทนที่ด้วยโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ แต่บาดแผลการคอร์รัปชันจากนักการเมืองที่กินลิ้มมาอย่างยาวนานกว่า 29 ปี ยังคงสร้างความเจ็บปวดให้แก่สังคมไทยอย่างไม่มีความจบสิ้น.