



ลึงฮอตในช่วงนี้กรณีศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้กระทรวงคมนาคม

โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) คืนเงินชดเชยให้กับบริษัทโฮปเวลล์จากการบอกเลิกสัญญาเป็นเงิน 11,888 ล้านบาท โดยไม่รวมดอกเบี้ย 7% ต่อปี หลายคนจึงให้ความมั่นใจว่าเมกะโปรเจกต์หมื่นล้าน เกิดขึ้นยุคไหน สะดุดเมื่อใด

ประภัสร์โยธ "ชาติชาย"

ทั้งนี้ นายประภัสร์ จงสงวน อดีตผู้ว่าการ รฟท. ได้ให้ข้อมูลที่นำเสนอใจว่าโครงการ "โฮปเวลล์" เกิดขึ้นในปี 2533 สมัยรัฐบาล พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ โดยมีการเปิดประมูลสัมปทานก่อสร้างทางยกระดับเพื่อแก้ปัญหาการจราจร ส่วนผู้รับสัมปทานจะมีรายได้จากค่าโดยสารรถไฟฟ้า ค่าผ่านทาง และรายได้จากอสังหาริมทรัพย์ตลอดเส้นทาง ผลการประมูลพบว่า บริษัทโฮปเวลล์ โฮลดิ้งส์ ของนาย กอร์ดอน วู ยักษ์ใหญ่วงการก่อสร้างของฮ่องกงเป็นผู้ชนะเหนือคู่แข่งคือ บริษัทลาลาลิน (SNC-Lavalin) จากแคนาดา

เมกะโปรเจกต์ดังกล่าวหมื่นล้านบาทโครงการนี้ได้มีการลงนามในสัญญาโดยนายมนตรี พงษ์พานิช อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จากพรรคกิจสังคม กับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย)ฯ เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 มีอายุสัมปทาน 30 ปี กำหนดตั้งแต่วันที่ 6 ธันวาคม 2535-5 ธันวาคม 2542

ย้อนรอย... ค่าโงโฮปเวลล์ 2 หมื่นล้าน

ในระยะแรกใช้ชื่อโครงการว่า Railways Mass Transit (Community Train) and Urban Free System

โดยทราบว่าจะขณะนั้น รฟท.

ได้แบ่งแผนงานการก่อสร้าง เป็น 5 ระยะ ระยะทางรวมทั้งสิ้น 60.1 กิโลเมตร ประกอบด้วย ช่วงที่ 1 ยมราช-ดอนเมือง ระยะทาง 18.8 กิโลเมตร ระยะเวลาก่อสร้าง 4 ปี มีกำหนดแล้วเสร็จวันที่ 5 ธันวาคม 2538 ช่วงที่ 2 ยมราช-หัวลำโพง-หัวหมาก และ มักกะสัน-แม่น้ำเจ้าพระยา ระยะทาง 18.5 กิโลเมตร ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี มีกำหนดแล้วเสร็จวันที่ 5 ธันวาคม 2539 ช่วงที่ 3 ดอนเมือง-รังสิต ระยะทาง 7 กิโลเมตร ระยะเวลาก่อสร้าง 6 ปี มีกำหนดแล้วเสร็จวันที่ 5 ธันวาคม 2540 ช่วงที่ 4 หัวลำโพง-วงเวียนใหญ่ และ ยมราช-บางกอกน้อย ระยะทาง 6.7 กิโลเมตร ระยะเวลาก่อสร้าง 7 ปี มีกำหนดแล้วเสร็จวันที่ 5 ธันวาคม 2541 และช่วงที่ 5 วงเวียนใหญ่-โพธิ์นิมิต และ ดลิ่งชัน-บางกอกน้อย ระยะทาง 9.1 กิโลเมตร ระยะเวลาก่อสร้าง 8 ปี มีกำหนดแล้วเสร็จวันที่ 5 ธันวาคม 2542

โครงการนี้รัฐบาลไทยไม่ต้องการควักกระเป๋าจ่ายเองเพราะโฮปเวลล์จะเป็นผู้ลงทุนออกแบเองโดยใช้เงินลงทุนทั้งโครงการประมาณ 8 หมื่นล้านบาท ใช้ระยะเวลาก่อสร้างนานถึง 8 ปี

ประการสำคัญช่วงแรกเริ่มโครงการนี้ที่มีการนำเสนอรายละเอียดเป็นกระดาษไม่กี่แผ่น ไม่มีผลการศึกษาความคุ้มค่าด้านการลงทุนประกอบการเสนอรัฐบาล เพียงแต่ได้แรงหนุนจากอิทธิพลทางการเมืองในช่วงนั้น อีกทั้งเมื่อเข้าสู่ภาคปฏิบัติกลับพบว่าการก่อสร้างโครงการเป็นไปอย่างล่าช้า เนื่องจากประสบปัญหาในการส่งมอบพื้นที่บริเวณริมทางรถไฟ ประกอบกับเศรษฐกิจของไทยไม่เติบโตเท่าที่ควร ทำให้แนวโน้มการลงทุนธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ซบเซาลง จนความคืบหน้าของงานไม่เป็นไปตามสัญญาที่ทำไว้กับรัฐบาล

เหตุความล่าช้าจากปัจจัยต่างๆนั้นจึงเป็นผลให้รัฐบาลไทยในขณะนั้นกลืนไม่เข้าคายไม่ออกหลายรัฐบาลไม่กล้าบอกเลิกสัญญา ต่อมาในปี 2534 ภายหลังจากรัฐประหารในประเทศไทย รัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน

ได้เข้ามาตรวจสอบสัญญาสัมปทานทั้งหมดที่มีเงื่อนไขการผูกขาด "โฮปเวลล์" ก็เป็นโครงการหนึ่งที่ถูกตรวจสอบโดยนายอนุกุล ประจวบเหมาะ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น และได้ประกาศล้มโครงการโฮปเวลล์ พร้อมกับโครงการรถไฟฟ้าลาวาลิน โดยจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานครขึ้นมาดำเนินการแทน เมื่อปี 2535

ยังมีลูกค้าเฟื่อง

ผ่านช่วงดำเนินการมานานถึง 7 ปีแต่กลับพบว่ามีความคืบหน้าเพียง 13.7% ท้ายที่สุดในปี 2539-2540 พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ นายกรัฐมนตรีในขณะนั้นเห็นชอบตามที่นายสุวัจน์ ลิปตพัลลภ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้นนำเสนอให้มีการยกเลิกสัญญาสัมปทานก่อนที่โครงการจะสิ้นสุดลงในสมัยนายชวน หลีกภัย จะมีการบอกเลิกสัญญาอย่างเป็นทางการในวันที่ 20 มกราคม 2541 ■

