



บทความพิเศษ

ศัลยา ประชาชาติ

ปิดฉากมหากาพย์ค่าโง่ 'ไฮโปเวลล์' มรดกจากยุค รสช.ตามหลอนถึง คสช.

!! มัชฌิมของโครงการ "ไฮโปเวลล์" กว่า 500 ต้นที่สร้างทิ้งร้างไว้นานนับ 10 ปีจะถูกทุบทิ้งย่อยสลายไม่เหลือค่าไปแล้วตั้งแต่เมื่อปี 2556 เพื่อหลีกเลี่ยงให้รถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และรถไฟความเร็วสูงซึ่งจะก่อสร้างขึ้นแทนที่

แต่ล่าสุด "ไฮโปเวลล์" เมกะโปรเจกต์มูลค่า 80,000 ล้านบาทเมื่อ 29 ปีก่อนที่ถูกปิดฉากไปแล้วถูกปลุกขึ้นมาเป็นข่าวระดับทอล์กออฟเดอะทาวน์อีกครั้งเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562

หลังศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาลบคำพิพากษาศาลปกครองกลางให้กระทรวงคมนาคมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) คืนเงินชดเชยให้แก่บริษัท ไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด

จากการบอกเลิกสัญญาโครงการรวมเป็นเงิน 11,888 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2551 พร้อมให้คืนหนังสือค้ำประกันมูลค่า 500 ล้านบาทให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่คดีถึงที่สุด

เท่ากับว่า "คมนาคม" จะต้องจ่ายหนี้ก้อนมหึมาภายในเดือนตุลาคม 2562 นี้ และวงเงินที่จะต้องจ่ายให้ "ไฮโปเวลล์" หากรวมดอกเบี้ยน่าจะสูงถึง 20,000-30,000 ล้านบาท

เป็นเรื่องที่น่าติดตามไม่น้อยที่องค์กรซึ่งมีอายุกว่า 100 ปีและมีหนี้ติดตัวทั้งหนี้เก่าหนี้ใหม่ 200,000 ล้านบาทของการรถไฟแห่งประเทศไทยจะหาหนทางเจรจาเคลียร์หนี้ที่ดอกเบี้ยพอกพูนขึ้นทุกวันอย่างไร

ขณะที่ค่าโง่ "ไฮโปเวลล์" น่าจะเป็นอีกหนึ่งบทเรียนราคาแพงที่รัฐบาลจะต้องหันกลับมาพิจารณาพิเคราะห์โครงการใหญ่ๆ ในมือที่อยู่ระหว่างลงทุนและเตรียมลงทุนก่อสร้างกว่า 2 ล้านล้านบาทให้ละเอียดถี่ถ้วน มิฉะนั้นอาจมีปัญหาล้นหลาม "ไฮโปเวลล์" ให้คนไทย



รุ่นลูก-หลานต้องตามใช้หนี้ไม่สิ้นสุด

ยอนรอยโครงการไฮโปเวลล์เริ่มต้นขึ้นเมื่อปี 2533 ยุค "รัฐบาล พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ" มี "มนตรี พงษ์พานิช" เจ้าของฉายาจอมโปรเจกต์ นั่งเก้าอี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และเป็นผู้ผลักดันโครงการดังกล่าวเพื่อแก้ปัญหาการจราจร

มีชื่ออย่างเป็นทางการว่า "โครงการระบบการ

ขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพฯ" รูปแบบโครงการเป็นทางยกระดับ มีทั้งทางด่วนรถไฟชานเมืองรถไฟฟ้ามหานครรวม 60.1 กม.

แต่คนเรียกขานว่า "ไฮโปเวลล์" ตามชื่อ บริษัท ไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ยักษ์รับเหมาก่อสร้างจากฮ่องกงของ "กอร์ดอนวู" ผู้รับสัมปทาน โครงการนี้รัฐบาลเซ็นสัญญากับไฮโปเวลล์เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 มีการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นคู่สัญญา

โดยไฮโปเวลล์ได้รับสัมปทานเดินรถและเก็บ

มติชน สุดสัปดาห์ Matchon Weekend Circulation: 500,000 Ad Rate: 480	Section: First Section/- วันที่: ศุกร์ 26 เมษายน - พุธสัปดาห์ 2 พฤษภาคม 2562 ปีที่: 39 ฉบับที่: 2019 หน้า: 13(เต็มหน้า) Col.Inch: 96.36 Ad Value: 46,252.80 PRValue (x3): 138,758.40 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: บทความพิเศษ: ปิดฉากมหากาพย์ค่าโง่ 'ไฮปเวลล์' มรดกจากยุค รสช.ตามหลอนถึง คสช.
---	--

ค่าผ่านทางพร้อมสิทธิใช้ประโยชน์ในพื้นที่ใต้ทางรถไฟยกระดับและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์สองข้างทางเนื้อที่กว่า 600 ไร่ ระยะยาว 30 ปี โดยเสนอผลตอบแทนให้รัฐบาล 53,810 ล้านบาท

โครงการใช้วิธีการก่อสร้างแบบเทิร์นคีย์ คือออกแบบไปก่อสร้างไปโดยการรถไฟฯ สนับสนุนด้านการประสานกับหน่วยงานรัฐ จัดหาพื้นที่ก่อสร้างและพัฒนา ส่วนไฮปเวลล์ จะออกแบบรายละเอียดก่อสร้าง จัดหาเงินทุนโครงการ 6,000 ล้านบาท วางแผนการเงินจ่ายค่าตอบแทนรายปีและผลกำไรให้การรถไฟฯ

คลอดแนวเส้นทาง 60 ก.ม. ถูกตัดแบ่งการก่อสร้าง 5 ระยะ ช่วงที่ 1 ยมราช-ดอนเมือง ระยะทาง 18.8 ก.ม. ช่วงที่ 2 ยมราช-หัวลำโพง-หัวหมากและมักกะสัน-แม่น้ำเจ้าพระยา ระยะทาง 18.5 ก.ม. ช่วงที่ 3 ดอนเมือง-รังสิต ระยะทาง 7 ก.ม. ช่วงที่ 4 หัวลำโพง-วงเวียนใหญ่และ ยมราช-บางกอกน้อย ระยะทาง 6.7 ก.ม. และช่วงที่ 5 วงเวียนใหญ่-โพธิ์นิมิตรและตลิ่งชัน-บางกอกน้อย ระยะทาง 9.1 ก.ม.

แต่โครงการเริ่มสะดุดหลังเกิดรัฐประหาร ถูกตรวจสอบถึงความไม่ชอบมาพากลของโครงการ จนโครงการล้มสมัย “รัฐบาลอานันท์ ปันยารชุน” ในปี 2534

ต่อมาปี 2535-2538 สมัย “รัฐบาลชวน 1” ได้นำโครงการมาผลักดันต่อ มี “พ.อ.วินัย สมพงษ์” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นหัวเรือใหญ่

จนถึงปี 2540 สมัย “รัฐบาล พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ” มี “สุวัจน์ ลิปตพัลลภ” เป็นเจ้ากระทรวงคมนาคม จำต้องประกาศยกเลิกสัญญากับไฮปเวลล์หลังโครงการหยุดก่อสร้างและเกิดวิกฤตเศรษฐกิจต้มยำกุ้ง

ขณะที่โครงการสร้างมา 7 ปี มีผลงานแค่ 13.77% ซึ่ง “ไฮปเวลล์” อ้างว่าไม่ได้รับการส่ง

มอบพื้นที่ แต่ลึกๆ แล้วสาเหตุหลักอีกส่วนหนึ่งเป็นเพราะขาดเงินทุนมาสานต่อโครงการ

ต่อมารัฐบาลมาบอกเลิกสัญญาอย่างเป็นทางการเมื่อปี 2541 สมัยรัฐบาล “ชวน 2” และมี “สุเทพ เทือกสุบรรณ” นั่งเก้าอี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มี “สรวุฒ ธรรมศิริ” เป็นผู้ว่าการการรถไฟฯ

กลายเป็นจุดเริ่มต้นของค่าโง่เมื่อ “ไฮปเวลล์” ยื่นเรื่องต่อคณะอนุญาโตตุลาการเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2547 ฟ้องกลับและเรียกค่าเสียหายจากรัฐหลังถูกเลิกสัญญาวงเงินกว่า 56,000 ล้านบาทที่อ้างนำมาลงทุนในโครงการนี้ ด้านการรถไฟฯ คู่สัญญาก็ฟ้องกลับและเรียกค่าเสียหายวงเงิน 200,000 ล้านบาท

วันที่ 8 พฤศจิกายน 2551 สมัย “รัฐบาล สมชาย วงศ์สวัสดิ์” มี “สันติ พร้อมพัฒน์” นั่งรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม มีคำวินิจฉัยของคณะอนุญาโตตุลาการให้คมนาคมจ่ายค่าชดเชยให้ไฮปเวลล์ 11,888 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี

แต่ข้อพิพาทระหว่างคู่สัญญายังไม่จบ มีการนำคดีขึ้นศาลปกครองกลางเพื่อให้ศาลชี้ขาด ต่อมาวันที่ 13 มีนาคม 2557 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้เพิกถอนคำวินิจฉัยชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ 2 ฉบับ และให้ปฏิเสธการบังคับตามคำชี้ขาด ทำให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟฯ ไม่ต้องจ่ายค่าเสียหายให้ไฮปเวลล์

ขณะที่ “ไฮปเวลล์” ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุดจนมามีคำพิพากษาเป็นที่สิ้นสุดเมื่อวันที่ 22 เมษายนที่ผ่านมา ให้รัฐจ่ายค่าชดเชยให้ไฮปเวลล์ตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

ทันทีขณะนี้จึงกลายเป็นมรดกบาปตกทอดมาถึงยุครัฐบาล คสช. ที่มี “บิ๊กตู่-พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา” เป็นนายกรัฐมนตรีบริหารประเทศ แม้จะไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องแต่ก็เป็นเผือก

ร้อนที่รัฐบาลคงจะนิ่งเฉยไม่ได้ ต้องหาหนทางแก้ปัญหา หนึ่งในนั้นคือเจรจากับ “กอร์ดอนฮู” วัย 83 ปีในปัจจุบันเพื่อบรรเทาภาระหนี้ที่ต้องแบกรับ

อย่างไรก็ตาม มีหลายรัฐบาลเคยพยายามฟื้นต่อม่อที่ถูกทิ้งร้างให้มีมูลค่าขึ้นมาผ่านโปรเจกต์รถไฟฟาส่วนต่อขยายแอร์พอร์ตลิงก์และรถไฟความเร็วสูง

เริ่มจากโปรเจกต์แรกยุค “รัฐบาลเพื่อไทย” ได้ปิดฉากซากเก่า 400 กว่าต้นเพื่อสร้างภาพใหม่ขึ้นต่อม่อรถไฟฟาสายสีแดงช่วงบางซื่อ-รังสิตทดแทนของเก่าอย่างให้เห็นอยู่ในปัจจุบัน

ที่กำลังจะตามมาในเร็วๆ นี้ มีรถไฟไทย-จีน และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา ที่กลุ่มซีพีเป็นเจ้าหนึ่งที่จะได้รับสัมปทานโครงการ

ซึ่งแนวโครงสร้างจะก่อสร้างทับแนวของไฮปเวลล์เดิมที่ยังเหลือซากอยู่ 228 ต้น ยังไม่รู้ว่าเมื่อถึงเวลานั้นจะต้องทุบทิ้งย่อยสลายอย่างไร ค่าเหมือนที่ผ่านมาหรือไม่

หากต้องทุบทิ้งเท่ากับรัฐไม่ได้อะไรเลยจากโปรเจกต์นี้ แถมยังต้องนำภาษีประชาชนไปจ่ายค่าชดเชยให้เอกชนที่มალงทุนแบบจับเสือมือเปล่ากว่าหมื่นล้านบาท

ไม่น่าเชื่อก็ต้องเชื่อที่โครงการ “ไฮปเวลล์” เหลือแต่ข้อ แต่วิญญานยังตามหลอกหลอน และเป็นประเด็นร้อนให้รัฐบาลต้องหาทางแก้ไขอยู่ในเวลานี้ ●