

บางกอกทูเดย์

Bangkok Today
Circulation: 150,000
Ad Rate: 1,000

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: ศุกร์ 26 เมษายน - พุธที่ 2 พฤษภาคม 2562

ปีที่: 14

ฉบับที่: 3134

หน้า: 1(กลาง), 2, 3

Col.Inch: 282.42

Ad Value: 282,420

PRValue (x3): 847,260

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: 1.2 หมื่นล้าน ค่าโฮปเวลล์ ระทึกใจอัครา

www.bangkok-today.com

ปีที่ 14 ฉบับที่ 3134 วันศุกร์ที่ 26 เมษายน - วันพฤหัสบดีที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2562

บางกอก
ทูเดย์
สุดสัปดาห์



1.2 หมื่นล้าน

ค่าโฮปเวลล์

ระทึกใจอัครา

รหัสข่าว: C-190426017026(26 เม.ย. 62/05:44)

หน้า: 1/5



1.2 หมื่นล้าน ค่าโง่โง่โง่ ระวังโง่โง่

บ เมื่อเวลา 10.00 น. วันที่ 22 เมษายน 2562 ที่ศาลปกครองกลาง ศาลปกครองสูงสุด กลับคำพิพากษาศาลปกครองกลางให้บังคับคดี ให้บริษัท โขปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ชะคดีตาม คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการให้ภาครัฐจ่าย รวม 11,888 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี

พร้อมคืนหนังสือค้ำประกันมูลค่า 500 ล้านบาท ที่ออกโดยธนาคารกรุงเทพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่บริษัทได้ชำระเป็นค่าตอบแทนจากการใช้ประโยชน์จากที่ดินของรฟท. ถึงก่อนวันบอกเลิกสัญญาเป็นเงิน 2,850 ล้านบาท รวมถึงเงินค่าออกหนังสือค้ำประกัน 38 ล้านบาท

และเงินค่าก่อสร้าง 9,000 ล้านบาท

โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 180 วันนับคดี

ถึงที่สุด

เสียงสะท้อนคำว่า “เสียค่าโง่” ดังกระหึ่มในทันที

จากการเอาตัวเลขรวมที่ภาครัฐ จะต้องจ่าย รวม 11,888 ล้านบาท บวกด้วยดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ก่อนที่จะไปดูว่าจริงหรือไม่ และใครที่ทำให้ต้องเสียค่าโง่ คงต้องย้อนไปดูว่า ทำไมสุดท้ายของคดีนี้ จึงจบแบบนี้

มหากาพย์เรื่องนี้ เริ่มต้นขึ้นในช่วงปี 2533 ที่รัฐบาลไทยในขณะนั้นคือ รัฐบาลพล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ โดยกระทรวงคมนาคม ที่มี นายมนตรี พงษ์พานิช เป็นรัฐมนตรีว่าการ ได้มีการเปิดประมูลโครงการถนนและทางรถไฟยกระดับในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ผู้ชนะการประมูลคือ บริษัท โขปเวลล์โฮลดิ้ง จำกัด ใหญ่แห่งวงการก่อสร้างของฮ่องกงในยุคนั้น ซึ่งมีนาย

กอร์ดอน วู เศรษฐีนักธุรกิจชื่อดัง เป็นประธานบริหาร โดยที่บริษัท โสโพลล์ โฮลดิ้งส์ ดำเนินธุรกิจโครงการก่อสร้างถนน อุโมงค์ และสะพานของฮ่องกง ก่อตั้งเมื่อปี 2515

หลังชนะการประมูล ก็ได้มีการเซ็นสัญญาในวันที่ 9 พ.ย. 2533 โดยสัญญาสัมปทานมีอายุยาวนานถึง 30 ปี รูปแบบในการดำเนินการก็คือ บริษัทโสโพลล์จะเป็นผู้ลงทุนออกแบบเองทั้งหมด วงเงินลงทุนโครงการประมาณ 8 หมื่นล้านบาท ใช้เวลาก่อสร้างทั้งสิ้น 8 ปี

นี่จึงเป็นที่มาของโครงการนี้ ว่าทำไมถึงถูกเรียกว่าเป็นโครงการโสโพลล์

หลังเซ็นสัญญา สถานการณ์กลับไม่เป็นอย่างที่หวัง เนื่องจากเมกะโปรเจกต์โครงการนี้ ที่มีความหวังว่า จะสามารถแก้ไขปัญหาจราจร แก้ไขปัญหาจุดตัดรถไฟ รวมทั้งจะพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวริมทางได้นั้น กลับได้รับผลกระทบจากสภาพปัญหา

ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการเอง มาจากเรื่องที่ โสโพลล์ อ้างเหตุที่ก่อสร้างล่าช้าเนื่องจากการรถไฟฯ ไม่ส่งมอบที่ดินให้ได้ตามข้อตกลง เพราะประสบปัญหาเรื่องการอพยพโยกย้ายราษฎรออกจากพื้นที่ในหลายเส้นทาง

แต่ในอีกมุมหนึ่ง โสโพลล์เองก็เกิดปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงิน เพราะสงครามอ่าวเปอร์เซีย ระหว่างอิรัก กับ อิหร่าน ที่ก่อหวอดขึ้นมาตั้งแต่ปลายปี 2533 จากการที่อิรักบุกเข้าไปยึดครองคูเวต ทำให้อิหร่านเปิดศึกโดยที่มีสหรัฐอเมริกาหนุนหลังอิหร่าน และจับมือกับ

ประเทศพันธมิตรอีก 34 ประเทศล้อมอิรัก ซึ่งได้ปะทุหนักขึ้นในช่วงต้นปี 2534 ส่งผลให้เศรษฐกิจทั่วโลกถูบลงจากความวิตกกังวลการบานปลายของสงครามอ่าวเปอร์เซียครั้งนี้ ว่าจะทำให้เกิดสงครามระดับโลกหรือไม่

กอร์ดอน วู เป็นเศรษฐีนักลงทุน นักเก็งกำไร จึงทำให้ได้รับผลกระทบอย่างเลื่องไม่พ้น และทำให้ธุรกิจต่างๆ ของกอร์ดอน วู พลอยสะท้อนไปทั้งหมด และยังปรากฏว่าบรรดาพันธมิตรที่เป็นแหล่งเงินทุนที่เคยให้โสโพลล์หมุนเงินได้คล่องๆ รวมทั้งพันธมิตรบางรายถอนตัวจากการร่วมลงทุนให้กู้แก่โครงการโสโพลล์

ทำให้ยิ่งทำให้โครงการโสโพลล์ยิ่งเดินหน้าไม่ได้

แต่กอร์ดอน วู ก็อ้างเฉพาะในเรื่องการส่งมอบพื้นที่ล่าช้าของการรถไฟฯ ว่าเป็นปัญหาหลักที่ทำให้โครงการ

สะดุด

และไม่ได้สะดุดชนิดธรรมดา แต่เป็นการสะดุดที่ต้องเรียกว่า สะดุดจนหัวทิ่มกันเลยทีเดียว เพราะในประเทศไทยเอง เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2534 คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ หรือ รสช. นำโดย พล.อ.สุนทร คงสมพงษ์ ก็ได้ทำรัฐประหารยึดอำนาจจากรัฐบาล พล.อ.ชาติชาย

และตั้งแต่ปี 2534 เรื่อยมา ชัดเจนว่า โครงการโสโพลล์ ไม่สามารถเดินหน้าได้อย่างจริงจังเลย แต่เนื่องจากตามสัญญาที่ทำไว้เมื่อวันที่ 9 พ.ย.2533 นั้นเงื่อนไขในการบอกเลิกสัญญาระบุไว้ว่า ผู้ลงทุนคือบริษัทโสโพลล์โฮลดิ้ง เป็นฝ่ายบอกเลิกสัญญาได้ แต่รัฐบาลไทยไม่สามารถเป็นฝ่ายบอกเลิกสัญญาได้

สัญญาข้อนี้เองที่ถือเป็นปัญหาที่ทำให้รัฐบาลไทย ซึ่งเห็นชัดถึงความไม่คุ้มค่าของโครงการโสโพลล์ แต่ก็กลืนไม่เข้าคายไม่ออก อยากจะบอกเลิกสัญญาที่ทำไม่ได้ เพราะกลัวว่าจะถูกโสโพลล์ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากการที่ยกเลิกสัญญา

ทำให้เรื่องนี้กลายเป็นมหากาพย์ที่ลากยาวถึง 6 รัฐบาล 6 รัฐมนตรี คือ นับตั้งแต่คนแรก นายมนตรี พงษ์พานิช รัฐบาล พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ ไปยังคนที่ 2 นายบุญลพ ประจวบเหมาะ รัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน ซึ่งเป็นรัฐบาลที่เข้ามาภายหลังรัฐประหาร และรัฐบาลนายอานันท์นี่แหละที่เริ่มต้นให้มีการสั่งการให้ตรวจสอบโครงการโสโพลล์ และต้องการที่จะให้มีการเลิกสัญญา

รัฐมนตรีคมนาคม คนที่ 3 คือ พ.อ.วินัย สมพงษ์ รัฐบาลนายชวน หลีกภัย ได้เข้ามาพยายามแก้ไขปัญหาหวังว่าจะให้โครงการเดินได้ต่อ แต่ก็ยังไม่เกิดผล จึงส่งต่อมายังรัฐมนตรีคนที่ 4 คือ นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา รัฐบาลนายบรรหาร ศิลปอาชา ซึ่งอาการของโสโพลล์ก็ยังไม่มื่ออะไรที่ดีขึ้น กระทั่งหยุดการก่อสร้างโดยสิ้นเชิงในปี 2539

ทำให้ นายสุวัจน์ ลิปตพัลลภ รัฐบาล พล.อ. ชวลิต ยงใจยุทธ ซึ่งถือเป็นรัฐมนตรีคมนาคมคนที่ 5 ที่เกี่ยวข้อง กับโครงการโสโพลล์ ต้องแก้ปัญหา เพราะเมื่อโครงการโสโพลล์หยุดก่อสร้างโดยสิ้นเชิง ทาง รฟท. ได้ขอทราบเหตุ ซึ่งโสโพลล์ยังคงอ้างเหตุผลอุปสรรคของพื้นที่ก่อสร้าง

ทำให้ในเดือน ก.ย. 2540 นายสุวัจน์ ตัดสินใจได้



เสนอ กรม. ให้บอกเลิกสัมปทาน

แต่วิกฤตต้มยำกุ้งได้ปะทุขึ้นมา มีการประกาศลดค่าเงินบาท ทำให้ พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ ประกาศลาออกจากตำแหน่ง นายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2540 มีผลให้คณะรัฐมนตรีสิ้นสุดลง

แล้วก็ยังเป็นรัฐบาลนายชวน หลีกภัย สมัยที่สอง เข้ามาบริหารประเทศ กระทรวงคมนาคม มี นายสุเทพ เทือกสุบรรณ เป็นเจ้ากระทรวง จึงได้สานต่อด้วยการเสนอคณะรัฐมนตรีให้มีมติบอกเลิกสัญญาสัมปทานโครงการโฮปเวลล์ เมื่อวันที่ 23 ธ.ค. 2540 ด้วยเหตุผลว่าดำเนินโครงการมานาน 7 ปี แต่โครงการกลับมีความคืบหน้าเพียง 13.7% ซึ่งสัญญาเหลืออีกเพียงแค่ 1 ปี ยังไงก็ทำไม่เสร็จแน่นอน

จากนั้นกระทรวงคมนาคม มีหนังสือแจ้งบอกเลิกสัญญาและห้ามไม่ให้โฮปเวลล์ เข้าไปเกี่ยวข้องใดๆ ในพื้นที่โครงการในวันที่ 27 ม.ค. 2541 เป็นต้นมา

และนำมาซึ่งมหากาพย์การฟ้องร้องจากวันนั้น มาถึงการตัดสินสุดท้ายโดยศาลปกครองสูงสุดในวันนี้แน่นอน

โดยทางโฮปเวลล์ ได้ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายในการบอกเลิกสัญญาจากกระทรวงคมนาคม และการรถไฟฯ เป็นจำนวน 56,000 ล้านบาท ขณะที่ การรถไฟฯ ก็ฟ้องเรียกค่าเสียหายในการเสียโอกาสในการใช้ประโยชน์จากโครงการเป็นจำนวน 200,000 ล้านบาท

ต่อมาใน พ.ศ. 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้วินิจฉัยชี้ขาดให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฯ คืนเงินชดเชยแก่โฮปเวลล์ 11,889 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปีให้แก่โฮปเวลล์ จากการบอกเลิกสัญญาไม่เป็นธรรม ซึ่งกระทรวงคมนาคมและการรถไฟฯ ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลาง เพื่อขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ในกรณีพิพาทการบอกเลิกสัญญา

ปรากฏว่าเมื่อวันที่ 13 มี.ค. 2557 ศาลปกครอง ซึ่งมีอำนาจพิจารณาข้อพิพาทสัญญาทางปกครอง จึงมีคำพิพากษาให้เพิกถอนคำวินิจฉัยชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ วันที่ 30 ก.ย. 2551 และ 15 ต.ค. 2551 ทั้งฉบับ และให้ปฏิเสธการบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ทำให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟฯ ไม่ต้องจ่ายค่าเสียหายในการบอกเลิกสัญญาแก่โฮปเวลล์

ด้วยเหตุผลว่า การยื่นเรื่องให้คณะอนุญาโตตุลาการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทนั้น เป็นการยื่นเรื่องให้วินิจฉัยที่เกินกรอบระยะเวลา 60 วันที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานข้อที่ 31 และระยะเวลาการยื่นฟ้องคดีต่อศาลปกครอง ภายในระยะเวลาสูงสุด 5 ปี ตามมาตรา 50 และ 51 พ.ร.บ. จัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542

ในเมื่อกระทรวงคมนาคมและการรถไฟฯ บอกเลิกสัญญากับโฮปเวลล์ วันที่ 27 ม.ค. 2541 ดังนั้น หากจะยื่นเรื่องอนุญาโตตุลาการ วินิจฉัยต้องกระทำภายในวันที่ 27 ม.ค. 2546 ภายหลังจากที่ทั้ง 2 ฝ่าย รับทราบเรื่องการบอกเลิกสัญญา เมื่อไปยื่นหลังวันที่ 27 มกราคม 2546 จึงให้เพิกถอนคำตัดสินของอนุญาโตตุลาการได้

ทำให้ทางโฮปเวลล์ ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษา ในเดือนเมษายน 2557 นั่นเอง

ซึ่งก็ได้มีการพิจารณาคดีเรื่อยมาจนกระทั่ง ศาลปกครองสูงสุดมีคำตัดสินในวันที่ 22 เมษายน ที่ผ่านมา ด้วยการกลับคำพิพากษาให้ รัฐบาลจ่ายค่าเสียหายแก่

บริษัท โสภโณลล์ กรณียกเลิกสัญญามูลค่า 11,888 ล้าน พร้อมดอกเบี้ย

เป็นอันสิ้นสุดมหากาพย์ที่ยาวนานกว่า 15 ปี นับแต่มีการฟ้องร้อง

ตามคำพิพากษาที่รัฐต้องจ่าย จริงๆ แล้วประกอบ ด้วยเงินค่าก่อสร้าง 9,000 ล้านบาท เงินค่าตอบแทนจากการใช้ประโยชน์ที่ดินที่บริษัทชำระไปแล้ว 2,850 ล้านบาท และเงินค่าออกหนังสือค้ำประกัน 38,749,800 บาท พร้อมดอกเบี้ย 7.5% ต่อปี และคืนหนังสือค้ำประกันมูลค่า 500 ล้านบาท โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 180 วันนับคดีถึงที่สุด

สำหรับโสภโณลล์ กับ กรณ์ดอน วุ ต้องถือว่า เป็นเพียงแค่การได้เงินคืนในสิ่งที่ได้จ่ายไปแล้วเท่านั้น จะมีเพิ่มก็คือในส่วนของดอกเบี้ย 7.5% เท่านั้น

แต่ที่มองว่ารัฐบาลไทยต้องจ่ายค่าโง่ ก็เนื่องจากว่าเสียเงิน 11,888 ล้านบาทไปโดยไม่ได้อะไรกลับมาเป็นชิ้นเป็นอันเลย

จึงถือเป็นค่าโง่จากกรณีของสัญญา ที่ไประบุไว้ว่า รัฐบาลไทยไม่สามารถบอกเลิกสัญญาได้นั่นเอง

สำหรับนายกรณ์ดอน วุ ปัจจุบันมีอายุ 83 ปี และเป็นมหาเศรษฐีอันดับ 43 ของฮ่องกง ตามการจัดอันดับของนิตยสารฟอร์บส์ ด้วยมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ 1.4 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (ราว 44,000 ล้านบาท)

สำหรับในแง่ของรัฐบาลปัจจุบันที่ต้องจ่ายเงินให้โสภโณลล์ตามคำพิพากษานั้น พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและหัวหน้า คสช. ระบุว่า รัฐบาลตนเองไม่เกี่ยวข้องกับคดีนี้ หากใครจะด่าก็ต้องไปด่ารัฐบาลที่เป็นต้นเหตุ

ด้าน นายวิชณุ เครืองาม รองนายกฯ กล่าวว่า ยังไม่ทราบละเอียดจี งยังตอบไม่ถูกว่ารัฐต้องชดใช้ค่าเสียหายหรือไม่ ทั้งนี้ คำสั่งศาลปกครองถือว่าสิ้นสุดแล้ว แต่ตนยังไม่ได้ดูรายละเอียดคำพิพากษา เรื่องนี้กระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าของเรื่อง จึงต้องไปทำการบ้าน แล้วรายงานเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรี ตนคงจะได้พิจารณาก่อน คาดว่าจะใช้เวลาอีกพักหนึ่ง

ส่วนว่า รัฐต้องไปไล่บี้กับผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองที่เห็นชอบให้ยกเลิกสัญญาหรือไม่ นายวิชณุ กล่าวว่า ขอเวลาตอนนี้ยังไม่ออก ก่อนหน้านั้นนายกฯ มอบหมายให้

ตนติดตามคดีความสำคัญที่รัฐถูกฟ้องร้องเรียกความเสียหายและรัฐเป็นผู้ฟ้อง ซึ่งมีกว่า 30 คดี โดยติดตามแล้ว รายงานให้ ครม. ทราบว่ามีคดีอะไรบ้าง อยู่ในขั้นตอนใดแล้ว โดยคดีโสภโณลล์เป็นหนึ่งในนั้น ที่ผ่านมาตนได้ยกคดีต่างๆ ขึ้นมาแจ้งเตือน ครม.เป็นระยะๆ เพื่อให้กระทรวงเจ้าของเรื่องช่วยติดตาม

และในกรณีนี้จะสามารถใช้มาตรา 44 ช่วยให้รัฐไม่ต้องจ่ายค่าเสียหายได้หรือไม่ นายวิชณุ กล่าวว่า ไม่ถือว่าเป็นทางเลือกของรัฐ รัฐจะไม่ใช้มาตรา 44 ในกรณีดังกล่าว เนื่องจากไปลบล้างคำพิพากษาศาล แต่อาจใช้ทำอย่างอื่น เช่น การเจรจาต่อรองกัน ซึ่งอาจไม่ถึงขั้นต้องใช้มาตรา 44 ก็ได้

“ต้องไปถามทางโสภโณลล์ก่อนว่าต้องการอะไร กรณีนี้ต้องใช้เวลากี่ยาวนานจึงจะทราบว่ารัฐต้องชดใช้เงินจำนวนเท่าใด หรือมีทางออกอย่างไร จึงตอบไม่ได้ว่าต้องใช้เวลานานเท่าใด ส่วนการชดใช้อาจน้อยกว่าที่ศาลได้พิพากษาหรือไม่ ขึ้นอยู่กับการเจรจา แต่หากคู่กรณีไม่เจรจาเลย คงไม่สามารถไปบังคับคู่กรณีได้” นายวิชณุระบุ

แต่สิ่งที่น่าจับตามองต่อไปสำหรับรัฐบาล พล.อ. ประยุทธ์ น่าจะเป็นเรื่องการใช้ มาตรา 44 สั่งปิดเหมืองแร่ทองคำชาติรี ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ จ.พิจิตร เพชรบูรณ์ พิษณุโลก ที่ดำเนินการโดยบริษัท อัครา รีซอร์สเซส จำกัด (มหาชน) จนถูก บริษัท คิงส์เกต คอนโซลิเต็ดลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทแม่ของบริษัทอัคราฯ ฟ้องเรียกค่าเสียหายกว่า 30,000 ล้านบาท

จะสร้างตำนานค่าโง่อีกหรือไม่ และใครจะรับผิดชอบ เพราะมีการใช้มาตรา 44 ป้อนกันนายกฯ และรัฐมนตรีไว้ก่อนแล้ว ■