



มหาภาพย์ "โฮปเวลล์"

โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือ "โฮปเวลล์" เป็นโครงการก่อสร้างระดับมหาภาพย์ ที่มีความเป็นมายาวนานมากกว่า 29 ปี เริ่มขึ้นในปี 2532 สมัย พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรี และนายมนตรี พงษ์พานิช ดำรงตำแหน่ง รว.คมนาคม

โครงการโฮปเวลล์เกิดขึ้นจากกรณีกระทรวงคมนาคมมีความต้องการที่จะแก้ไขปัญหารถติดในเขตกรุงเทพมหานคร จึงมีแนวคิดที่จะสร้างทางด่วนและทางรถไฟยกระดับเพื่อลดปัญหาการจราจรจุดตัดทางรถไฟตามแนวเส้นทางถนนวิภาวดีรังสิต เมื่อเปิดประมูลมีเอกชนสนใจ 2 รายคือ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัทในเครือโฮปเวลล์โฮลดิ้งของนายอร์ดอน หูว์ นักธุรกิจชาวฮ่องกงกับบริษัทลาวาลินจากแคนาดา

แต่สุดท้ายกลับมีเอกชนเพียงรายเดียวคือ "โฮปเวลล์" เข้ามายื่นซอง เสนอเงื่อนไขลงทุนเองทั้งหมด จนได้เซ็นสัญญาสัมปทานกับรฟท. เมื่อ 9 พ.ย.2533 สัญญามีผลบังคับ 6 ธ.ค.2534 ระยะเวลา

สัมปทาน 30 ปี

มูลค่าของโครงการอยู่ที่ 80,000 ล้านบาท โดยโฮปเวลล์จะเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในการสร้างทางรถไฟยกระดับและทางด่วน ระยะทางรวมกว่า 70 กิโลเมตร ในเขตกรุงเทพฯ ทั้งหมด และต้องจ่ายส่วนแบ่งผลประโยชน์จากการพัฒนาที่ดินให้ รฟท. อีกกว่า 50,000 ล้านบาท

เริ่มโครงการได้ไม่เท่าไร รัฐบาล พล.อ.ชาติชาย ก็ถูกคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (รสช.) ยึดอำนาจ โดยหนึ่งในเหตุผลของการยึดอำนาจมาจากปัญหาคอร์รัปชัน และสุดท้ายได้นายอานันท์ ปันยารชุน มาเป็นนายกรัฐมนตรี มีนายอนุกุล ประจวบเหมาะ เป็น รว.คมนาคม ซึ่งได้สั่งทบทวนโครงการ เนื่องจากตรวจพบความไม่โปร่งใส ทำให้ภาครัฐเสียเปรียบ ไม่มีการกำหนดระยะเวลาก่อสร้างและค่าปรับ โครงการจึงไม่มีความคืบหน้า

กระทั่งในปี 2535 รัฐบาลนายชวน หลีกภัย เป็นนายกรัฐมนตรี ที่มี พ.อ.วินัย สมพงษ์ เป็น รว.คมนาคม ได้เล็งเห็นความสำคัญของโครงการจึงเข้ามาเร่งการก่อสร้าง กำหนดให้เป็นแบบเทิร์นคีย์หรือออกแบบไปสร้างไป โดยให้แล้วเสร็จใน 8 ปี หรือก่อนวันที่ 6 ธ.ค.2542 แต่ผ่านไป 7 ปี โครงการคืบหน้าไปเพียง 17% จากแผนที่ต้องคืบหน้า 70% สาเหตุแห่งความล่าช้าผสมผสานกันหลายเหตุผล ทั้งกรณีเอกชนเข้าพื้นที่ก่อสร้างไม่ได้บ้าง กระแสเงินสดติดขัดและความไม่จริงจังในการก่อสร้าง

พอถึงปี 2540 รัฐบาล พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ ที่มีนายสุวัจน์ ลิปตพัลลภ เป็นรมว.คมนาคม ได้พยายามเร่งรัดให้โฮปเวลล์เดินหน้าก่อสร้างต่อ แต่โฮปเวลล์ไม่สามารถสร้างต่อได้ โดยอ้างว่าขาดสภาพคล่อง ไม่มีแหล่งเงินผูกได้แต่ต่อมาวางเรียงรายบนถนนวิภาวดีรังสิตใช้เงินไปกว่าหมื่นล้านบาท ประกอบกับเป็นช่วงวิกฤติต้มยำกุ้ง รัฐบาลประกาศลอยตัวค่าเงินบาท "โฮปเวลล์" จึงหยุดก่อสร้างอย่างจริงจัง... จนถือเป็นเหตุผลหลักที่ทำให้รัฐบาลในขณะนั้นบอกยกเลิกสัญญา กับโฮปเวลล์ เมื่อ 23 ธ.ค.2540 ถือเป็นความพยายามปิดฉาก "โครงการโฮปเวลล์" อย่างเป็นทางการครั้งที่ 1 แต่โฮปเวลล์มีข้อโต้แย้งว่ายังทำตามสัญญา คือยังจ่ายผลประโยชน์รายปีให้กับรัฐ จึงยกเลิกไม่สำเร็จ

จากนั้นไม่นานในปี 2540 สมัยที่มีนายชวน หลีกภัย เป็นนายกรัฐมนตรีสมัยที่ 2 มีนายสุเทพ เทือกสุบรรณ เป็น รมว.คมนาคม นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์ เป็นรมช.คมนาคม ที่กำกับดูแลการรถไฟแห่งประเทศไทยและดูแลโครงการโฮปเวลล์ในสมัยนั้น ได้มีการบอกเลิกสัญญาสัมปทานกับโฮปเวลล์อย่างเป็นทางการอีกครั้ง โดยใช้มติ ครม.ภายใต้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 388 กรณีเอกชนทำผิดสัญญาและสั่งห้ามโฮปเวลล์เข้าพื้นที่ ในวันที่ 20 ม.ค.2541 ถือเป็นกาณ์ฝังกลบ "โฮปเวลล์" อย่างสมบูรณ์...

7 ปีผ่านไป ใน พ.ศ.2547 อดีความเริ่มขึ้นเมื่อโฮปเวลล์ได้ยื่นคำร้องต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อร้องขอความเป็นธรรมและเรียกร้องค่าเสียหายจากการยกเลิกสัญญาจากกระทรวงคมนาคมและ รฟท. 56,000 ล้านบาท ในขณะที่กระทรวงคมนาคมก็ไม่น้อยหน้า เรียกค่าเสียหายจากการเสียโอกาสใช้ประโยชน์โครงการโฮปเวลล์จากตัวโฮปเวลล์เอง กว่า 200,000 ล้านบาท

จนกระทั่งในปี 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้วินิจฉัยชี้ขาดให้กระทรวงคมนาคมคืนเงินชดเชยให้กับโฮปเวลล์ 11,888.75 ล้านบาท เพราะการบอกเลิกสัญญาที่ไม่เป็นไปตามขั้นตอน โดยใช้มติ ครม.บอกเลิกสัญญา ทั้งที่โฮปเวลล์ยังคงส่งผลตอบแทนให้ต่อเนื่องทุกปี และการห้ามเข้าพื้นที่ทำให้โฮปเวลล์ก่อสร้างต่อไม่ได้

ทางกระทรวงคมนาคมและ รฟท. จึงต่อสู้ด้วยการยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลาง และในเดือนมี.ค.2562 ศาลปกครองกลางพิพากษาให้เพิกถอนคำวินิจฉัยชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการและให้ปฏิเสธการบังคับตามคำชี้ขาดทำให้กระทรวงคมนาคมไม่ต้องจ่ายค่าเสียหายในการบอกเลิกสัญญา ขณะที่โฮปเวลล์ก็ไม่ยอมรับคำตัดสินของศาลปกครองกลางและได้ยื่นอุทธรณ์คดีต่อศาลปกครองสูงสุด

จนกระทั่งล่าสุดในวันที่ 22 เม.ย.2562 ศาลปกครองสูงสุดพิพากษาให้ยืนตามคำตัดสินของคณะอนุญาโตตุลาการ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ รฟท. ชำระเงินชดเชย จากการบอกเลิกสัญญาให้บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นเงิน 11,888.75 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย 7.5% ต่อปี และค่าใช้จ่ายอื่นๆ โดยจะต้องจ่ายค่าชดเชยให้แล้วเสร็จภายใน 180 วันนับตั้งแต่คดีสิ้นสุดลง

เป็นการปิดฉากคดีความด้วยค่าไถ่สุทธิ 25,000 ล้านบาท คิดเป็นเงินสด 12,000 ล้านบาท และดอกเบี้ยอีกราว 13,000 ล้านบาท.

สุรางค์ อยู่เข้ม