

3. รถไฟความเร็วสูงที่จะสร้างเพื่อรองรับผู้มีรายได้สูงและนักลงทุน เชื่อมโยงทางภาคตะวันออกยังไม่สามารถวางแผนดำเนินการได้เพราะยังไม่คุ้มค่าการลงทุน หรือแม้แต่เมื่อก่อสร้างดำเนินการแล้วก็อาจไม่มีผู้โดยสาร และราคาสูงเกินกว่าที่ผู้มีรายได้ปานกลางจะใช้เป็นพาหนะในบริเวณนี้
4. รถไฟฟ้าที่จะเชื่อมโยงสนามบินดอนเมืองกับใจกลางกรุงเทพมหานคร ไม่สามารถก่อสร้างได้ในขณะที่การจราจรทางรถยนต์สำหรับนักลงทุนต่างชาติหรือนักธุรกิจเข้าเมืองใช้เวลานานมากส่วนรถไฟฟ้ที่เชื่อมโยกับสนามบินสุวรรณภูมิในอนาคตกำลังประสบปัญหาในการวางแผนและความร่วมมือกันระหว่างองค์การของรัฐ
5. โครงการทางด่วนยกระดับและทางด่วนสายตะวันออกประสบปัญหาขาดความต่อเนื่องกับระบบคมนาคมปกติ และเกิดปัญหาในความขัดแย้งด้านการบริหารจัดการในแต่ละองค์การของรัฐและเอกชน ทำให้การเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างกรุงเทพฯกับอีสเทิร์นซีบอร์ดไม่คล่องตัวเท่าที่ควร
6. สนามบินในประเทศไทยและในภูมิภาคขาดความคล่องตัวในระดับเครื่องบินเล็ก และเครื่องบินส่วนบุคคลที่เป็นของนักลงทุนในประเทศไทยและอินโดจีนต้องรอกำหนดการของเครื่องบินใหญ่ และไปไม่ถึงแหล่งการพัฒนาทางรถยนต์อีก

หมายเหตุ ในปัจจุบันนี้การเดินทางระยะสั้นโดยเครื่องบินเล็กเป็นที่นิยมของผู้บริหาร และนักลงทุน (ที่เป็นเป้าหมายหลักในกิจกรรมการลงทุน จากต่างชาติมาในประเทศไทย) เป็นการเช่าเหมาลำหรือบริการเฉพาะของกลุ่มบริษัทที่สามารถจองเวลาและเส้นทางการบินโดยสะดวก และมีค่าใช้จ่ายเท่ากับสายการบินปกติโดยไม่ต้องรอเที่ยวบิน และสามารถเข้าถึงแหล่งงาน และแหล่งการลงทุนต่างๆ ในเอเชีย อย่างไรก็ตาม ในกรุงเทพฯไม่มีสนามบินในเมืองเช่นนี้เลย

7. เส้นทางการเดินเรือแม่น้ำโขงยังขาดการส่งเสริม เพื่อขนส่งสินค้าและบริการ ทั้งทางด้านเส้นทางร่องน้ำและท่าเรือตามแม่น้ำโขงใน ขณะที่ท่าเรือพาณิชย์ของไทยประสบปัญหาในการบริหารและศารจัดการท่าเรือแหลมฉบัง ที่ถูกกำหนดให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศและเป็นประตูสู่เอเชียและอินโดจีนมีอัตราภาวะเจริญเติบโตที่ลดลงรวมทั้งการสนับสนุนจากโครงการสาธารณูปโภคสาธารณูปการของรัฐลดลงจากวิกฤตเศรษฐกิจ ในขณะที่ท่าเรือกรุงเทพฯยังคงรักษาปริมาณการรับสินค้าคงที่และจะต้องลดลงเพื่อส่งเสริมท่าเรือแหลมฉบังแต่ในทางปฏิบัติ แล้วปริมาณสินค้าต่างๆ ที่จะเข้ากรุงเทพฯจนเกิดความสับสนในด้านนโยบายและแผนกลยุทธ์ รวมทั้งความล่าช้าในการแปรรูปสู่ภาคเอกชนในอนาคต



จากปัญหาต่างๆ ที่ชี้ไปสู่การขาดความเชื่อมโยงของการคมนาคมของบุคคลมากกว่าการขนส่งทั้งทางบก ทางทะเลที่ยังมีเครือข่ายที่ทรงประสิทธิภาพอยู่ โดยเฉพาะการขนส่งทางบก ทางทะเล และทางอากาศของประเทศไทยกับประเทศเอเชีย และอินโดจีนอาจกล่าวได้ว่าเป้าหมายหลักของการคมนาคม ของบุคคลจะพิจารณาถึงบุคลากรระดับผู้บริหารทั้งเอกชนและรัฐบาล บุคคลที่มีความสำคัญในการลงทุนจากนานาชาติ และระดับโลก คงไม่เป็นการเลือนลางเกินไปที่จะกล่าวว่าประเทศไทยต้องพัฒนาการลงทุนและความเจริญโดยพิจารณามาตรฐานประเทศต่างๆ ในระดับโลกาภิวัตน์เพื่อการแข่งขันในตลาดโลก เป้าหมายนี้เป็นประเด็นสำคัญที่จะต้องก้าวไปข้างหน้าทัดเทียมกับมาเลเซีย สิงคโปร์ โดยเติมกำลังความสามารถเท่าที่จะทำได้ เพราะปัจจุบันประเทศลาว กัมพูชา และเวียดนามก็มุ่งไปข้างหน้าไกลในระดับนี้ และด้วยความช่วยเหลือจากประเทศตะวันตก ประเทศอินโดจีนเหล่านี้อาจก้าวข้ามประเทศไทยภายใน 10-20 ปี (โดยเฉพาะเวียดนาม)

บทความนี้จะเน้นการพิจารณาโครงการสนามบินภายในเมืองของกรุงเทพฯ ที่อาจเป็นการแก้ปัญหา และอาจมีความเป็นไปได้ตามวิสัยทัศน์ของ ผู้บริหารแต่ละระดับที่จะมองเห็น

จากปัญหาของท่าเรือกรุงเทพในปัจจุบันจะไม่ขอก้าวถึงการแปรรูปเป็นเอกชน (เป็นบริษัทท่าเรือกรุงเทพบริษัทท่าเรือแหลมฉบัง และองค์กรกำกับดูแลตนเอง) แต่จะพิจารณาถึงความเป็นไปได้ทางกายภาพ การวางผังเมืองที่เหมาะสมกับท่าเรือกรุงเทพในอนาคต

ท่าเรือกรุงเทพอาจถูกมองว่าเป็นปัญหาและส่งผลกระทบต่อชุมชนเมืองของกรุงเทพมหานครเพราะเป็นท่าเรือเก่า และมีขนาดใหญ่อยู่กลางเมืองหลวง ในขณะที่ท่าเรือต่างๆ ในเมืองหลวงได้รับเปลี่ยนกิจกรรมเป็นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่สำคัญ เช่น เมืองลอนดอนของอังกฤษ

มีข้อถกเถียงมากมายในหมู่นักบริหารและนักวิชาการถึงการที่ท่าเรือกรุงเทพยังคงพยายามรักษาสถานะความเป็นท่าเรือหลักของประเทศ ที่อาจจะเป็นเรื่องของการเมือง กลยุทธ์หรือแม้แต่ผลประโยชน์ใดๆ ก็ตามปัญหาต่างๆ ควรจะพิจารณามีหลายประเด็นดังนี้

1. การบริหารท่าเรือกรุงเทพก่อให้เกิดความสับสน เพราะท่าเรือกรุงเทพ มีปริมาณสินค้าเรือเข้าเทียบท่ามหาศาล แต่ต้องลดระดับสินค้าผ่านลงทุกปีเป็นการบริหารองค์การที่จะต้องเล็กลงเรื่อยๆ จนอาจเลิกกิจการในที่สุด ขวัญและกำลังใจในการบริหารการดำเนินการของบุคลากรจะเป็นอย่างไร จะทำให้การพัฒนาประเทศต้องสับสนกับ



นโยบายบริหารให้สลายตัวในที่สุดหรือไม่

2. พนักงานการทำเรือที่มีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติการทำเรือเป็นความเชี่ยวชาญพิเศษเฉพาะด้าน เช่น การขับรถเครื่องมือหนักขนาดใหญ่ การบัญชีทำเรือ การเงินการบริหารทำเรือต่างๆ ในขณะที่ที่วุฒิความรู้ของพวกเขาเหล่านี้อาจจะอยู่ในระดับที่ไม่สูงนัก เช่น พนักงานนำร่องความรู้ปวส. หรือพนักงานรถเครน (100-300 ล้าน



บาท) ความรู้ปริญญาตรี พนักงานเหล่านี้ทราบดีว่าจะเป็นเสมือนครูฝึกให้พนักงานใหม่ของบริษัท ในระยะเวลา 5-8 ปี หลังจากนั้นพวกเขาก็จะถูกบีบบังคับให้ออกทั้งทางตรงและทางอ้อม ด้วยวุฒิปวส. ปริญญาตรี อายุในช่วง 40-50 ปี จะทำให้พวกเขาไม่สามารถหางานใหม่ทำได้ ขวัญและกำลังใจในทำเรือกรุงเทพปัจจุบันนี้ คงจะเป็นที่พ้อคาตการณ์ได้

3. ด้านการบริหารเชื่อมตะวันออกด้านติดกับตลาดคลองเตยมีโกดัง เก็บสินค้าประมาณสิบหลังในระยะทางเกือบสองกิโลเมตร ปัจจุบันมีสินค้าเทกองประมาณ 10%

เท่านั้น โกดังสินค้าเหล่านี้ทั้งร้างและไม่ได้ใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพเท่าใดนัก ในขณะที่บริเวณด้านเขื่อนตะวันตกมีลานคอนเทนเนอร์และเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ที่จะขนถ่ายสินค้าในอัตรา 50% ของประสิทธิภาพเดิมเท่านั้นเพื่อมิให้ปริมาณสินค้าสูงกว่าที่รัฐบาลกำหนดไว้

การปรับปรุงกิจกรรมใหม่ของท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพสามารถปรับเปลี่ยนให้กลายเป็นสนามบินภายในเมืองและทำเรือโดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ โดยขนย้ายเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ และพนักงานที่มีความเชี่ยวชาญของท่าเรือกรุงเทพส่วนหนึ่งไปใช้เปิดท่าเรือ ที่แหลมฉบังในโครงการที่ 2 โดยมีต้องเสียค่าใช้จ่ายมหาศาลในการจัดซื้อเครื่องมือขนาดใหญ่และได้พนักงานที่มีขวัญและกำลังใจในการเพิ่มปริมาณสินค้า ของท่าเรือแหลมฉบัง ให้เป็นหนึ่งในเอเชียต่อไป

พนักงานท่าเรือส่วนที่เหลือสามารถใช้ความรู้ความชำนาญมาบริหารงานท่าเรือท่องเที่ยวที่มีความคล้อยคลึงและบางส่วนของพนักงานเหล่านี้ได้เคยรับผิดชอบงานเรือท่องเที่ยวมาแล้ว จะทำให้เรือท่องเที่ยวต่างๆ ทั่วโลกสามารถเข้ามายังใจกลางกรุงเทพมหานครและเข้าสู่โรงแรมและย่านการพัฒนาริมฝั่งน้ำในเวลาไม่เกิน 10 นาที



ด้านเขื่อนตะวันตก สามารถรื้อโกดังสินค้า 10 หลังที่กำลังจะรื้ออยู่แล้ว ในปีสองปีข้างหน้า และปรับพื้นที่ทางวิ่ง RUNWAY จากพื้นที่เดิมได้โดยสะดวก เพราะเป็นพื้นที่รับสินค้าหนัก (ประมาณ 10 ตัน/ตารางเมตร) อยู่แล้วโดยปรับผิวหน้า RUNWAY ให้เรียบเสมอกันเท่านั้น และอาจเป็น RUNWAY ที่ถูกที่สุดในโลกก็ได้ เช่นเดียวกับการทำสนามบิน LONDON CITY AIRPORT จาก THE ROYAL DOCK ของเดิม

รัศมีของเครื่องบินเล็กนั้นจะสามารถขึ้นลงที่ท่าเรือคลองเตยได้สะดวก เพราะบริเวณอีกด้านหนึ่งของแม่น้ำเป็นบริเวณพื้นที่สีเขียว (บางกระเจ้า) ขนาดใหญ่ที่สุดของกรุงเทพมหานคร ห้ามสร้างอาคารต่าง ๆ ในบริเวณนี้

ผลของการปรับเปลี่ยนท่าเรือกรุงเทพเป็นสนามบินในเมือง

1. นักบริหาร นักลงทุน และบุคคลสำคัญที่สามารถมี หรือเช่าเครื่องบินเล็กสามารถมาลงที่กลางกรุงเทพมหานครจากทุกภูมิภาคของเอเชียและออสเตรเลียในเวลาที่สั้นและสะดวก และสามารถเข้าพักโรงแรมชั้นหนึ่งในเวลา ไม่เกิน 10 นาที

2. สนามบินในเมืองนี้สามารถเชื่อมโยงสนามบินหลักของการพัฒนาประเทศ เช่น สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินอู่ตะเภา รวมทั้งสนามบินเล็กอีกกว่า 120 แห่งทั่วประเทศจะเป็นการเชื่อมสาย

การบินทั้งในประเทศ และระดับอินเตอร์เนชั่นแนลแทนการสร้างรถไฟความเร็วสูง และรถไฟรางคู่ที่ใช้งบประมาณทั้งขบวนรถและรางรถไฟมากมายในอัตราค่าบริการของการโดยสาร ของรถไฟความเร็วสูงและเครื่องบินเล็กราคาเท่ากัน

3. เครื่องบินเหล่านี้สามารถเข้ากับสนามบินขนาดเล็กต่างๆ ทั้งใน และต่างประเทศในทวีปเอเชีย และออสเตรเลีย ทำให้ผู้บริหารและบุคคลสำคัญ ในทางธุรกิจสามารถเดินทางไปยังแหล่งลงทุนต่างๆ ได้อย่างสะดวกและรวดเร็วด้วยเครื่องบินเล็กของตนเองโดยประเทศไทยมีต้องเสียงบประมาณในการซื้อยานพาหนะใด ๆ นอกจากปรับท่าเรือกรุงเทพเป็นสนามบินเพื่ออำนวยความสะดวกเท่านั้น

จากเหตุผลต่างๆ นี้มิใช่จะแสดงว่าการปรับท่าเรือกรุงเทพเป็นสนามบินในเมืองและท่าเรือท่องเที่ยวจะมีแต่จุดเด่นข้อดีเท่านั้น เพียงแต่แนวความคิดนี้อาจเป็นประโยชน์บ้างหากมีการพิจารณาในรายละเอียดต่อไป

