

## Bangkok City Airport : Concept of Airport in City for Asia and Indochina

Rahuth Rodjanapradied •

Nowadays, the communications and trading between Thailand and neighboring countries are raised as the major aspect in governmental development. (Thailand, Burma, China, Laos), of the economic hexagon project which includes Cambodia and Vietnam and of the economic triangle project in the South (Thailand, Malaysia, and Indonesia) will become prosperous. Solemnly, the concrete development and cooperation create Thailand's prospect in economic revival as it should be. For the mentioned project, Thailand seems to be the center

considered from her geographical condition

The project concerning land, water, and air transportation has plentiful progress in creating the transportation communication network systems with these countries. Indochina (Laos, Cambodia, Vietnam) together with Yunan county in southern China seems to be the main target for short period project (5 years) which will be expeditiously

- 
- **Rahuth Rodjanapradied is full time lecturer at Department of Urban and Regional Planning, Faculty of Architecture, Chulalongkorn University**



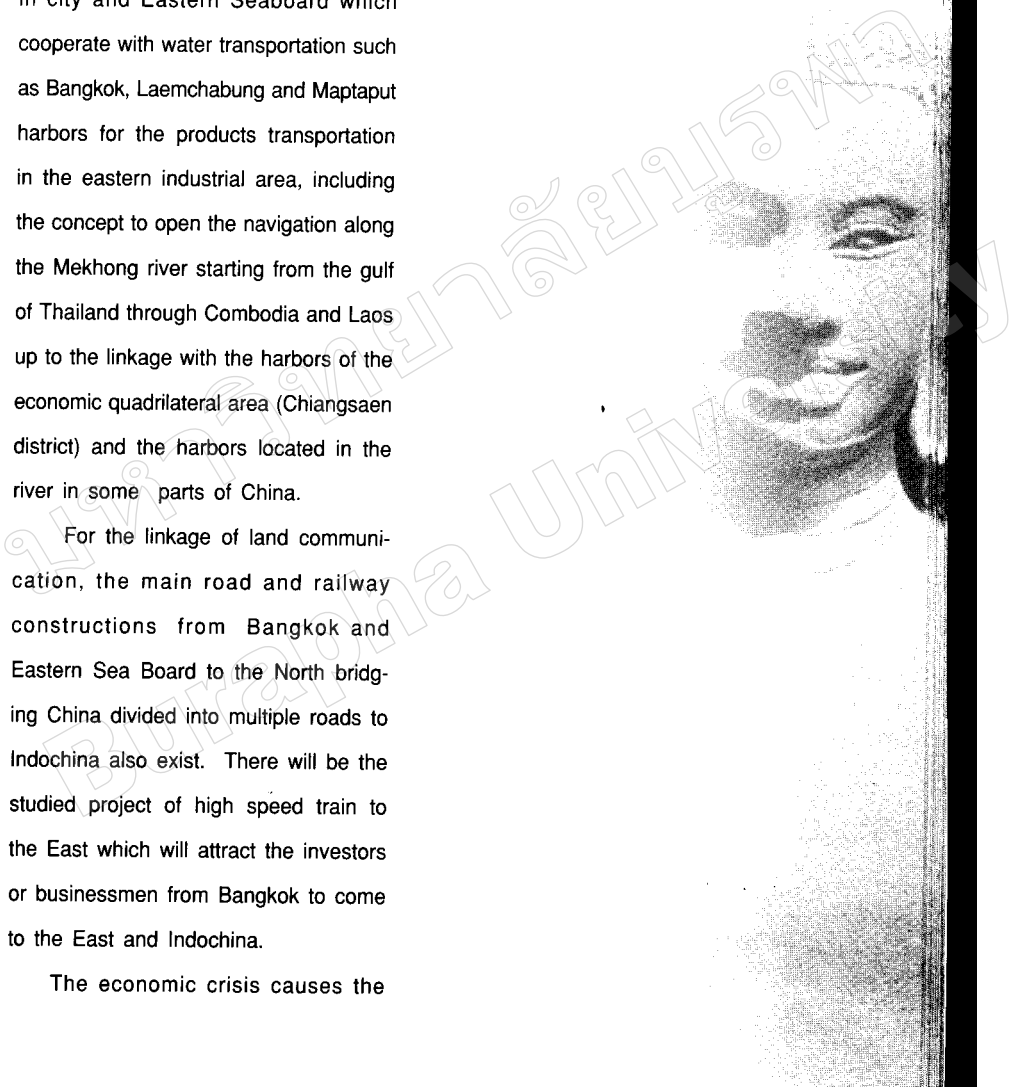
opened for these communication projects.

The Suwannaphume Airport is being built for being the most important one for air transportation in Asian region. The Donmunang and U-tapao airports are the subordinate ones used in city and Eastern Seaboard which cooperate with water transportation such as Bangkok, Laemchabung and Maptaput harbors for the products transportation in the eastern industrial area, including the concept to open the navigation along the Mekhong river starting from the gulf of Thailand through Combodia and Laos up to the linkage with the harbors of the economic quadrilateral area (Chiangsaen district) and the harbors located in the river in some parts of China.

For the linkage of land communication, the main road and railway constructions from Bangkok and Eastern Sea Board to the North bridging China divided into multiple roads to Indochina also exist. There will be the studied project of high speed train to the East which will attract the investors or businessmen from Bangkok to come to the East and Indochina.

The economic crisis causes the

said project and economic slump down to Thailand but the potentiality of network is effective. Therefore, Thailand is still waiting for the economic revival in order to bring the projects for complete continuation.



## BANGKOK CITY AIRPORT

: แนวความคิดของสนามบินในเมืองสำหรับเอเชียและอินโดจีน

ระหัดร โจรจนประดิษฐ์ ●

ในปัจจุบันนี้การคมนาคมและการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศไทยกับภูมิภาคใกล้เคียงได้ถูกยกขึ้นมาเป็นประเด็นสำคัญในการพัฒนาในระดับรัฐบาล ผลของโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจทางภาคเหนือ(ไทย-พม่า-จีน-ลาว) และหกเหลี่ยมเศรษฐกิจที่รวมประเทศกัมพูชาและเวียดนาม รวมทั้งโครงการสามเหลี่ยมเศรษฐกิจทางภาคใต้ (ไทย-มาเลเซีย-อินโดนีเซีย) ที่กำลังจะกลายเป็นความเจริญ การพัฒนาและความร่วมมืออย่างจริงจังเป็นรูปธรรมนั้นได้ทำให้ประเทศไทยมีความหวังในการฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจตามสมควร รวมทั้งในโครงการต่างๆ นี้ ประเทศไทยดูประหนึ่งจะเป็นศูนย์กลางจากสภาพภูมิศาสตร์ของประเทศ ที่กล่าวมาแล้วทั้งสิ้น

โครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ได้มีความคืบหน้าเป็นอย่างมาก ในการสร้างระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่งกับประเทศเหล่านี้ ประเทศอินโดจีน (ลาว-กัมพูชา-และเวียดนาม) รวมทั้งจีนตอนใต้คือมณฑลยูนนาน ดูจะเป็นเป้าหมายหลักในโครงการระยะสั้น (5 ปี) ที่จะเร่งรัดให้เปิดทำการโครงการคมนาคมเหล่านี้ได้

สนามบินสุวรรณภูมิได้ถูกกำหนดเป็นตัวจักรสำคัญในการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียโดยจะมีสนามบินดอนเมืองและ

● อาจารย์ประจำภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สนามบินอุตะเกาเป็นกำลังสนับสนุนในเขตเมืองหลวง และอีสเทิร์นซีบอร์ดที่มีการประสานกับการขนส่งทางน้ำคือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุดในการขนถ่ายสินค้าในเขตอุตสาหกรรมตะวันออก รวมทั้งแนวความคิดที่จะเปิดการเดินเรือแม่น้ำโขงจากอ่าวไทย



ผ่านกัมพูชาและลาวขึ้นไปเชื่อมกับท่าเรือบริเวณสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (แถบอำเภอเชียงแสน) และท่าเรือแม่น้ำที่ลึกเข้าไปในประเทศจีน

ส่วนการเชื่อมโยงการคมนาคมทางบกก็มีการก่อสร้างถนนสายหลักและทางรถไฟจากกรุงเทพและอีสเทิร์นซีบอร์ดสู่ภาคเหนือเชื่อมกับจีนและกระจายเป็นเส้นรัศมีสู่อินโดจีนในส่วนนี้ยังมีโครงการที่กำลังศึกษาอยู่ของรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกที่จะนำนักธุรกิจหรือผู้ลงทุนรายเล็กรายใหญ่จากกรุงเทพไปสู่ภาคตะวันออกและอินโดจีน

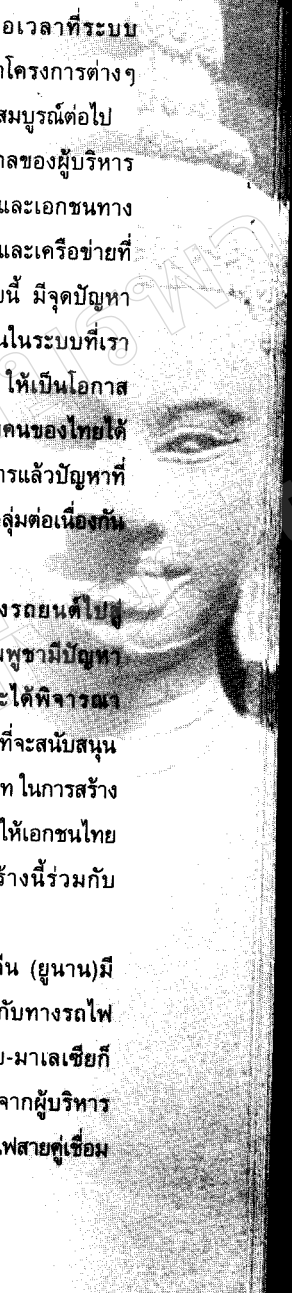
วิกฤตเศรษฐกิจที่ทำให้ประเทศไทยประสบปัญหาการชะลอการพัฒนา ก็ส่ง

ผลให้โครงการต่างๆ เหล่านี้ชะลอตัวตามสภาวะ แต่ประสิทธิภาพของเครือข่ายเหล่านี้ยังคงมีศักยภาพสูงจึงรอเวลาที่ระบบเศรษฐกิจจะฟื้นตัว และนำโครงการต่างๆ เหล่านี้มาสานต่อก่อสร้างให้สมบูรณ์ต่อไป

จากวิสัยทัศน์ที่กว้างไกลของผู้บริหารในระดับต่างๆ ของราชการและเอกชนทางด้านการคมนาคมต่อเนื่อง และเครือข่ายที่ประสานกันในภูมิภาคเอเชียนี้ มีจุดปัญหาต่างๆ บางประการที่เกิดขึ้นในระบบที่เราอาจพิจารณาเปลี่ยนวิกฤต ให้เป็นโอกาสตามที่นักคิดนักบริหารหลายคนของไทยได้กระทำสำเร็จมาหลายโครงการแล้วปัญหาที่จะชี้ให้มีการพิจารณาจะเป็นกลุ่มต่อเนื่องกันดังนี้

1. การคมนาคมทางรถยนต์ไปสู่อินโดจีน โดยเฉพาะด้านกัมพูชามีปัญหาดังที่นายกรัฐมนตรี้และคณะได้พิจารณาหารือเมื่อเดือนตุลาคม 2544 ที่จะสนับสนุนงบประมาณไม่เกิน 500 ล้านบาท ในการสร้างถนนในกัมพูชา หรือเปิดโอกาสให้เอกชนไทยเข้ารับสัมปทานในการก่อสร้างนี้ร่วมกับรัฐบาลกัมพูชา

2. ทางรถไฟสายไทย-จีน (ยูนาน) มีขนาดของรางรถไฟไม่เท่ากันกับทางรถไฟของจีนส่วนทางรถไฟสายไทย-มาเลเซียก็เช่นเดียวกันจนมีการเรียกร้องจากผู้บริหารของมาเลเซียในการสร้างทางรถไฟสายคู่เชื่อมภูมิภาคนี้



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

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

7. เส้นทางการเดินเรือแม่น้ำโขงยังขาดการส่งเสริม เพื่อขนส่งสินค้าและบริการ ทั้งทางด้านเส้นทางร่องน้ำและท่าเรือตามแม่น้ำโขงใน ขณะที่ท่าเรือพาณิชย์ของไทยประสบปัญหาในการบริหารและจัดการท่าเรือแหลมฉบัง ที่ถูกกำหนดให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศและเป็นประตูสู่เอเชียและอินโดจีนเมื่ออัตราการเจริญเติบโตที่ลดลงรวมทั้งการสนับสนุนจากโครงการสาธารณูปโภคสาธารณูปการของรัฐลดลงจากวิกฤตเศรษฐกิจ ในขณะที่ท่าเรือกรุงเทพฯยังคงรักษาปริมาณการรับสินค้าคงที่และจะต้องลดลงเพื่อส่งเสริมท่าเรือแหลมฉบังแต่ในทางปฏิบัติ แล้วปริมาณสินค้าต่างๆ ที่จะเข้ากรุงเทพฯจนเกิดความสับสนในด้านนโยบายและแผนกลยุทธ์ รวมทั้งความล่าช้าในการแปรรูปสู่ภาคเอกชนในอนาคต



จากปัญหาต่างๆ ที่ชี้ไปสู่การขาดความเชื่อมโยงของการคมนาคมของบุคคลมากกว่าการขนส่งทั้งทางบก ทางทะเลที่ยังมีเครือข่ายที่ทรงประสิทธิภาพอยู่ โดยเฉพาะการขนส่งทางบก ทางทะเล และทางอากาศของประเทศไทยกับประเทศเอเชีย และอินโดจีนอาจกล่าวได้ว่าเป้าหมายหลักของการคมนาคม ของบุคคลจะพิจารณาถึงบุคลากรระดับผู้บริหารทั้งเอกชนและรัฐบาล บุคคลที่มีความสำคัญในการลงทุนจากนานาชาติ และระดับโลก คงไม่เป็นการเลือนลหายเกินไปที่จะกล่าวว่าประเทศไทยต้องพัฒนาการลงทุนและความเจริญโดยพิจารณามาตรฐานประเทศต่างๆ 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 เก็บสินค้าประมาณสิบล้านในระยทางเกือบสองกิโลเมตร 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 และรถไฟรางคู่ที่ใช้งบประมาณทั้งขบวนรถ และรางรถไฟมากมายในอัตราค่าบริการของการโดยสาร ของรถไฟความเร็วสูงและเครื่องบินเล็กราคาเท่ากัน

3. เครื่องบินเหล่านี้สามารถเข้ากับสนามบินขนาดเล็กต่างๆ ทั้งใน และต่างประเทศในทวีปเอเชีย และออสเตรเลีย ทำให้ผู้บริหารและบุคคลสำคัญ ในทางธุรกิจสามารถเดินทางไปยังแหล่งลงทุนต่างๆ ได้ ง่ายสะดวกและรวดเร็วด้วยเครื่องบินเล็กของตนเองโดยประเทศไทยมีต้องเสียงบประมาณในการซื้อยานพาหนะใด ๆ นอกจากรับทำเรือกรุงเทพเป็นสนามบินเพื่ออำนวยความสะดวกเท่านั้น

จากเหตุผลต่างๆ นี้มิใช่จะแสดงว่าการปรับท่าเรือกรุงเทพเป็นสนามบินในเมืองและท่าเรือท่องเที่ยวจะมีแต่จุดเด่นข้อดีเท่านั้น เพียงแต่แนวความคิดนี้อาจเป็นประโยชน์บ้างหากมีการพิจารณาในรายละเอียดต่อไป

