

เมืองการบิน: รูปแบบใหม่ของการพัฒนาเมืองที่เปลี่ยนโลก

โดย ดร. จริยา บุญชะประภัสร์

ถ้าพัฒนาได้ประสบความสำเร็จ เมืองการบิน หรือ Aerotropolis จะเป็นแนวคิดที่พลิกรูปแบบการพัฒนาเมืองที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยในทศวรรษหน้า

เป็นที่ทราบดีว่าสินค้าหรือบริการที่มีมูลค่าสูงจะพึ่งพาการขนส่งหรือการเดินทางทางอากาศ ดังนั้น การวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมและธุรกิจการค้าและการบริการ ที่สอดคล้องกับการวางแผนพัฒนาสนามบิน เพื่อให้สามารถใช้ศักยภาพและขีดความสามารถของสนามบิน (Airport Leveraging) เชื่อมโยงแหล่งผลิต แหล่งบริการ และตลาด ในห่วงโซ่อุปทานได้อย่างต่อเนื่อง คล่องตัว และ รวดเร็ว จะช่วยยกระดับการสร้างมูลค่าเพิ่มของห่วงโซ่ธุรกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในยุคปัจจุบันที่ **ปัจจัย เวลา “ไม่ใช่” แค่ต้นทุนค่าใช้จ่าย แต่เป็น เรื่องการเสียโอกาสทางธุรกิจด้วย**

แนวคิด Aerotropolis จะช่วยส่งเสริมนโยบาย Thailand 4.0 และขับเคลื่อนให้พื้นที่เขตระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนสมัยใหม่ที่อยู่ในแกนหน้าของภูมิภาคเอเชีย ประกอบด้วย อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ ระบบอัตโนมัติ อุตสาหกรรมดิจิทัล อุตสาหกรรมบริการแพทย์ อุตสาหกรรมอากาศยาน ธุรกิจการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ธุรกิจการจัดนิทรรศการและประชุมสัมมนา (MICE) ธุรกิจด้านการค้าและการบริการ รวมถึง ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่มีมูลค่าสูงที่อาจนำเข้าได้ เช่น ผลไม้ ดอกไม้ อาหารทะเล ฯลฯ

เมืองการบิน (Aerotropolis) คือ การพัฒนาพื้นที่รอบสนามบิน เพื่อให้เกิดการวางแผนพัฒนาที่สามารถเกี่ยวเนื่องและใช้ประโยชน์จากการมีสนามบินเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา โดย Prof. John D. Kasarda ที่ปรึกษาด้านเมืองการบินระดับโลก กล่าวว่า ขนาดอิทธิพลของการพัฒนา Aerotropolis ในประเทศต่างๆ สามารถครอบคลุมรัศมีพื้นที่ในระยะ 40-90 กม. ห่างจากสนามบิน ขึ้นอยู่กับศักยภาพการเป็น Hub ของสนามบิน และ ประสิทธิภาพของระบบเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่ง โดยระยะเวลาที่สามารถสร้างความได้เปรียบในเชิงธุรกิจ คือ ประมาณ 30 นาที จากสนามบิน

ดังนั้น การประกาศพื้นที่สนามบินอุตะเถาและพื้นที่โดยรอบประมาณ 6,500 ไร่ เป็นเขตส่งเสริมเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยใช้ชื่อว่า เมืองการบินภาคตะวันออก ที่มีวงเงินลงทุน 2 แสนล้านบาทใน 5 ปีข้างหน้า รวมถึงการลงทุนสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง ที่เชื่อมสนามบินพาณิชย์ 3 แห่ง ทั้ง ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และ อุตะเถา เข้าด้วยกันอย่างไร้รอยต่อ โครงการพัฒนาท่าเรือ โครงการคมนาคมขนส่งในหลากหลายรูปแบบ (Multi Modal Transport) ได้แก่ รถไฟทางคู่ Motorway โครงการเตรียมความพร้อมด้านสาธารณสุขปโภคและระบบการสื่อสาร โทรคมนาคม จะเป็นแกนสำคัญ (Backbone) ของการพัฒนาเมืองการบิน หรือ Aerotropolis Corridor ที่จะสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ EEC ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

การวางแผนพัฒนาเมืองการบินในประเทศต่างๆ จะเริ่มเห็นผลสำเร็จในระยะเวลา 3-5 ปี เป็นต้นไป ดังนั้น ปัจจัยที่ต้องให้ความสำคัญในการวางแผนและพัฒนาของประเทศไทยนับแต่วันนี้ คือ **“รูปแบบการพัฒนาเมืองการบินแบบบูรณาการเพื่อยกระดับมาตรฐานและสร้างมายั่งยืน”** อย่างน้อยใน 3 ด้าน ประกอบด้วย

- 1) **ด้านการพัฒนาพื้นที่** ที่เกี่ยวข้องการวางแผนพัฒนาสนามบิน การพัฒนาเมือง อุตสาหกรรม ธุรกิจและการค้า ผังโครงสร้างพื้นฐาน ผังระบบสาธารณูปโภค การสื่อสาร โทรคมนาคม การจัดการสาธารณูปการและมาตรการด้านความปลอดภัย ทั้งในสนามบินอุ้ดตะเภา และ พื้นที่โดยรอบ ที่เป็นแกนกลางของการพัฒนา (Airport City Core) และ ในพื้นที่ในรัศมีที่ได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาสนามบิน ประกอบด้วย เมืองการบินชั้นใน (Inner Aerotropolis) และ เมืองการบินชั้นนอก (Outer Aerotropolis) ที่รองรับแหล่งงาน แหล่งที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพชีวิตที่ดี คลัสเตอร์อุตสาหกรรม และธุรกิจต่างๆ ที่จะได้รับประโยชน์จากการพึ่งพาสนามบิน ครอบคลุม EEC ทั้ง 3 จังหวัด ได้แก่ ระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา
- 2) **ด้านการบริหารจัดการ** ที่หน่วยงานในระดับนโยบายและปฏิบัติการ ได้แก่ สนามบิน สายการบิน หน่วยงานส่วนกลาง จังหวัด ท้องถิ่น กลุ่มอุตสาหกรรมและธุรกิจ และ ชุมชน จำเป็นต้องมีการวางแผนดำเนินงาน การติดตามประเมินผลอย่างบูรณาการและสอดคล้อง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดร่วมกัน (Optimization) ให้มีมาตรฐานที่ดี ดึงดูดนักลงทุน และ สร้างความเจริญทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ชุมชนอย่างยั่งยืน
- 3) **ด้านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน** ได้แก่ ระบบคมนาคมขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ และ ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ที่จะต้องเชื่อมต่อ ทั้งในระดับน่านฟ้า (Air Route Connectivity) และ ในระดับพื้นดิน (Surface Connectivity) ที่จะต้องรวดเร็ว คล่องตัวในเปลี่ยนถ่ายการขนส่งและการเดินทาง



การพัฒนาเมืองการบินในประเทศต่างๆ จะมีบทบาทหน้าที่และคุณค่าที่นำเสนอ (Value Proposition) เด่นชัดต่างกัน ขึ้นอยู่กับความสามารถในการแข่งขัน (Competitive Advantage) ของพื้นที่ตั้งของเมืองการบิน เช่น เมืองการบินของประเทศเกาหลีใต้ จะเด่นในเรื่องการเป็นศูนย์กลางของนวัตกรรม เทคโนโลยีชีวภาพ ส่วนเมืองการบินเจิ้งโจว ประเทศจีน จะเด่นเรื่องการประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ โทรศัพท์มือถือ เนื่องจากยังได้เปรียบเรื่องค่าแรงงาน ในขณะที่เมืองการบินที่อัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ เป็น Hub ที่สามารถเข้าถึงได้สะดวก ทั้งทางอากาศ รถ ราง เรือ พร้อมโครงสร้างพื้นฐานที่ดี จึงทำให้สามารถดึงดูดบริษัทชั้นนำมาตั้งสำนักงานใหญ่ (Headquarters)

ดังนั้น การนำเสนอคุณค่าของเมืองการบินให้ชัดเจนเป็นปัจจัยสำคัญที่จะดึงดูดนักลงทุน โดยศักยภาพความได้เปรียบของ EEC ที่สามารถต่อยอดและได้รับประโยชน์จากเมืองการบิน ได้เด่นชัดในระยะแรก คือ การส่งเสริมการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ เช่น การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวของกลุ่มนักธุรกิจ การจัดงานเทศกาลและประชุมสัมมนา ที่ประเทศไทยมีชื่อเสียงในระดับแนวหน้าของอาเซียน ที่จะเป็น Quick Win Strategy ที่จะนำมาซึ่งคลัสเตอร์ การค้า การบริการ และ โลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมที่จะเป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ในการขับเคลื่อน Thailand 4.0 ที่ใช้เทคโนโลยีสูง ต่อยอดจากฐานอุตสาหกรรมเดิม (First S-Curve) การสร้างอุตสาหกรรมใหม่ (New S-Curve) ที่จะเป็นศูนย์กลางของนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ของภูมิภาค

เมืองการบินจึงเป็นรูปแบบใหม่ของการพัฒนาเมืองที่เปลี่ยนโลกและเป็นเครื่องยนต์สำคัญที่จะขับเคลื่อน EEC ให้ประสบความสำเร็จ เพื่อสร้างเศรษฐกิจและสังคมที่เข้มแข็งและยั่งยืนให้แก่ประเทศไทย