

สุวรรณภูมิ: ท่าอากาศยานสากลแห่งใหม่ของไทย

ประวัติสนามบินสุวรรณภูมิ	
พ.ศ.2503	รัฐบาลไทยว่าจ้างบริษัท Litchfield Whiting Bowne and Associate ศึกษาและวางแผนผังเมืองกรุงเทพ ผลการศึกษาชี้ข้อเสนอว่า ไทยควรเตรียมจัดให้มีสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่
พ.ศ.2504	กระทรวงคมนาคมได้ศึกษาเปรียบเทียบพื้นที่หลายแห่งเพื่อก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่
พ.ศ.0506-2516	กรมการบินพาณิชย์จัดซื้อและเวนคืนที่ดิน
พ.ศ.2521	กระทรวงคมนาคมว่าจ้างบริษัท Lippets Abbott Mocarthy Aviation ศึกษาทบทวนความเหมาะสมของพื้นที่สนามบินแห่งใหม่อีกครั้ง ซึ่งผลการศึกษายังคงยืนยันความเหมาะสมในลักษณะเดิม
พ.ศ.2533	การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา Louis Berger International ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทระบบท่าอากาศยานทั่วประเทศ ได้ข้อสรุปว่า ท่าอากาศยานดอนเมืองที่ก่อสร้างไว้เดิมจะถึงจุดอิ่มตัวในปี 2543
พ.ศ.2534	คณะรัฐมนตรีอนุมัติการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่โดยมอบให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยดำเนินการในช่วงแรก
พ.ศ.2535	การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา ศึกษาวางแผนแม่บทรวมทั้งการออกแบบเบื้องต้นและควบคุมบริหารงานก่อสร้างในวงเงิน 914 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินงาน 7 ปี 6 เดือน
พ.ศ.2538	คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้จัดตั้งบริษัทท่าอากาศยานกรุงเทพสากลแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ขึ้น
พ.ศ.2539	กระทรวงการคลัง จัดทะเบียนจัดตั้ง บทม. โดยมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม และมีกระทรวงการคลัง และการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยเป็นผู้ถือหุ้น
พ.ศ.2543	พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าพระราชทานนาม “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” เป็นชื่อท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่
พ.ศ.2548	กำหนดเปิดให้บริการในวันที่ 29 กันยายน 2548

ความเป็นมาในการสร้างสนามบินแห่งใหม่

นับตั้งแต่ปี 2503 เป็นต้นมา รัฐบาลไทยเริ่มมีแนวคิดที่จะสร้างสนามบินแห่งใหม่ ต่อมาในปี 2521 และ 2533 การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาให้ทำการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทระบบท่าอากาศยานทั่วประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาสนามบินขนาดใหญ่ของไทยในระยะยาว ซึ่งผลการศึกษาระบุว่า **สนามบินดอนเมืองจะถึงจุดอิ่มตัวในปี 2543** และหากไม่มีท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งใหม่ จะส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยในด้านการท่องเที่ยว ธุรกิจเชิงพาณิชย์กรรม และอุตสาหกรรม ประกอบกับสนามบินดอนเมืองถือเป็นสนามบินที่ใช้ในราชการทหารอากาศตั้งแต่เริ่มต้นก่อสร้าง ดังนั้นรัฐบาลในขณะนั้นจึงตัด

สนใจเลือกที่จะก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่สำหรับใช้ในการพาณิชย์โดยเฉพาะ เพื่อรองรับการขยายตัวของการบินทางอากาศในอนาคต

สนามบินที่ทันสมัยแห่งใหม่ของไทย

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลบางโฉลง ตำบลราชาเทวะ และตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยอยู่ทางทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร มีระยะทางไกลกว่าสนามบินดอนเมืองเมื่อวัดจากสนามบินหลวงประมาณ 3 กม. ครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ 20,000 ไร่ ซึ่งใหญ่กว่าพื้นที่สนามบินดอนเมืองราว 6 เท่า ใช้งบการลงทุนในส่วนที่อยู่ภายในและภายนอกสนามบินทั้งสิ้นประมาณ 150,000 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินลงทุนในภาครัฐราชการและรัฐวิสาหกิจ 137,000 ล้านบาท และเอกชนร่วมลงทุนในกิจการเชิงพาณิชย์ 13,000 ล้านบาท เมื่อสนามบินเปิดให้บริการในปี 2548 จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคน

ตารางที่ 1. ประมาณการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ

แผนงาน	รวมเงินลงทุน		เงินลงทุนแบ่งตามระยะเวลา			หน่วยงานที่รับผิดชอบ		
	(ล้านบาท)	(%)	2549-2558	2559-2568	2569-2578	ประมาณแผ่นดิน	รัฐวิสาหกิจ	ส่วนท้องถิ่น
ระบบขนส่ง	75,864	59.5	44,774	15,668	15,422	กรมทางหลวงชนบท	กทพ./รฟท./ชสมก.	กทม.
ระบบป้องกันน้ำท่วม	58,885	38.5	58,885	-	-	กรมชลประทาน		
ระบบประปา	7,778	5.1	16,000	2,400	3,778		กปน.	
ระบบไฟฟ้า	3,388	2.2	921	895	157		กฟน.	
ระบบโทรศัพท์	1,705	1.1	831	687	187		ทศท.	
การบำบัดน้ำเสีย	3,136	2.0	645	968	1,523			กทม./อบจ.สมุทรปราการ
การจัดการขยะมูลฝอย	2,355	1.5	2,068	93	194			กทม./อบจ.สมุทรปราการ
รวม	153,111	100	109,724	20,711	22,676			
สัดส่วน (%)	100		71.7	13.5	14.8			

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

หน่วยงานดูแลการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ

โครงการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิเป็นโครงการขนาดใหญ่ จึงมีหน่วยงานร่วมรับผิดชอบจำนวนมาก ทั้งหน่วยราชการ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน ซึ่งมีการแบ่งความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ดังนี้

บริษัท ท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่รับผิดชอบการก่อสร้างภายในสนามบินสุวรรณภูมิ เช่น อาคารผู้โดยสาร ทางวิ่ง ระบบสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ เป็นต้น โดยมีงานภายในสนามบินบางส่วนที่ดำเนินการโดยหน่วยราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน เช่น หอบังคับการบิน งานตรวจคนเข้าเมือง งานศุลกากร งานไปรษณีย์ งานคลังสินค้า เป็นต้น

ขณะนี้ บทม. เป็นบริษัทรัฐวิสาหกิจที่มีพนักงานเท่าที่จำเป็น โดยมีวิศวกรจำนวนหนึ่งทำหน้าที่กำกับดูแล ซึ่งเรียกว่า Project Management Consultant (PMC) บริษัทดังกล่าวจะทำหน้าที่วางแผนก่อสร้างสนามบินทั้งหมดรวมทั้งการคัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้าง งานทั้งหมดใช้วิธีว่าจ้างบริษัทที่มีความชำนาญเฉพาะด้านรับไปดำเนินการ

ตารางที่ 2 ความก้าวหน้างานก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

หน่วยงานที่รับผิดชอบ	มีสัญญาว่าจ้างแล้ว				อยู่ระหว่างการคัดเลือกจัดจ้าง	
	ดำเนินการแล้วเสร็จ		กำลังดำเนินการ		จำนวนงาน (งาน)	งบประมาณ (ล้านบาท)
	จำนวนงาน (งาน)	งบประมาณ (ล้านบาท)	จำนวนงาน (งาน)	งบประมาณ (ล้านบาท)		
1. บทม.	62	19,591	33	61,705	50	24,021
2. หน่วยงานภาครัฐอื่นๆ	-	-	10	8,247	18	22,756
3. ภาคเอกชน	-	-	1	900	8	12,147

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

หมายเหตุ: ความก้าวหน้า ณ วันที่ 25 ธันวาคม 2546

สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สกก.) สังกัดสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน มีผู้อำนวยการเป็นเลขานุการ สกก.ทำหน้าที่ประสานแผนการดำเนินงานทั้งหมด ทั้งที่อยู่และไม่อยู่ในสนามบิน เช่น การจัดสร้างทางเข้าออกสนามบิน สาธารณูปโภคที่จะเข้าออกสนามบิน การจัดการขยะมูลฝอย การวางแผนผังการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ เป็นต้น ซึ่งจะต้องประสานกับหน่วยงานอื่นๆ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องมากมาย

ความคืบหน้าของการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ

รัฐบาลได้กำหนดการเปิดสนามบินในวันที่ 29 กันยายน 2548 ซึ่งขณะนี้การก่อสร้างมีความคืบหน้าโดยรวมราวร้อยละ 40 ในขณะที่เป้าหมายควรเป็นร้อยละ 55 เนื่องจากมีหลายโครงการย่อยที่ล่าช้า โครงการที่ล่าช้ามากที่สุดได้แก่ โครงการอาคารผู้โดยสาร และหอบังคับการบิน

ส่วนโครงการย่อยอื่นๆ เช่น รั้วเวย์ ถนน โรงกรองน้ำประปา โรงบำบัดน้ำเสีย การเดินท่อน้ำมัน รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคหลักมีความล่าช้าเล็กน้อย หรือทันตามกำหนดการ

อย่างไรก็ตาม ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา รัฐบาลไทยได้พยายามส่งเสริมให้ประเทศไทยก้าวขึ้นสู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยการวางแนวทางสนับสนุนในรูปแบบต่างๆ ได้แก่

1. การปรับองค์กรเกี่ยวกับการบิน โดยกำหนดให้สนามบินต่าง ๆ ในไทยมีการร่วมมือเชื่อมโยงสนับสนุนกันในลักษณะโครงข่าย (Network) โดยมีสนามบินสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลัก มีการปรับองค์กรกำกับดูแลการบินด้วยการแยกบทบาทของกรมการขนส่งทางอากาศในการกำหนดนโยบาย การกำกับดูแล และการให้บริการออกจากกัน พร้อมทั้งแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่การเปิดเสรีการบินอย่างเป็นขั้นตอน

เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2547 ไทยได้เจรจาสิทธิการบินกับจีนเพื่อเปิดเสรีทางการบินระหว่างกันเป็นผลสำเร็จ ทำให้ไทยเป็นประเทศแรกในภูมิภาคนี้ที่สามารถบินไปยังประเทศจีน และจีนก็สามารถบินมาไทยโดยไม่จำกัดจำนวน ทั้งเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า

ไทยกำลังเร่งเจรจาสิทธิทางการบินกับประเทศอินเดียเพิ่มอีกหลายเมืองจากปัจจุบันที่มีการตกลงแล้ว 4 เมือง รวมทั้งจะเร่งเจรจาเพื่อเปิดเสรีทางการบินกับ 10 ประเทศในอาเซียน ซึ่งคาดว่าจะสำเร็จภายในปี 2547 และหลังจากนั้นจะดำเนินการเจรจากับประเทศนอกอาเซียนต่อไป

2. ด้านกายภาพ ให้นำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิและระบบการให้บริการพื้นฐาน มีการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน มีการจัดระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงท่าอากาศยานกับชุมชนและแหล่งผลิต ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพสายการบินของไทย และส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น

การคมนาคมเข้า-ออกระหว่างสนามบิน

มีคำชี้แจงจากสำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิว่า ได้มีโครงการรองรับการคมนาคมเข้า-ออกสนามบินในหลายรูปแบบ ทั้งทางด่วน ทางหลวง รถไฟและรถเมย์ ซึ่งจะสะดวกกว่าสนามบินดอนเมืองมาก และยังสามารถออกจากสนามบินได้หลายทางรอบทิศ ทั้งทางมอเตอร์เวย์ ถนนกึ่งแก้ว ถนนอ่อนนุช และถนนบางนา-ตราด

นอกเหนือจากโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งได้แก่ โครงการการขยายมอเตอร์เวย์ แล้ว ยังมีโครงการตัดทางด่วนสายใหม่ ออกจากบริเวณถนนเอกมัยตรงเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ แพลนดังกล่าวเตรียมจะเสนอคณะรัฐมนตรีให้รับหลักการ และเห็นชอบให้การทางพิเศษฯ เป็นผู้ดำเนินการ คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ภายในประมาณ 6 ปีข้างหน้า

นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังทำการศึกษาการเปิดให้บริการรถไฟด่วน (Fast Train) โดยมีความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม. ขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสม

และจะให้เอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการก่อสร้างและเดินรถด้วย โดยรัฐบาลต้องยื่นมือเข้ามาช่วยเหลือในด้านเงินลงทุน งบประมาณของโครงการนี้ประมาณ 30,000 ล้านบาท

การคมนาคมอีกรูปแบบหนึ่งคือ **รถเมล์** ซึ่งเป็นรถโดยสารประจำทางชั้นดีที่สุดในประเทศไทย ซึ่งจะจอดหน้าอาคารผู้โดยสารได้เลย วางแผนว่าจะมีทั้งหมด 4 สาย และจะพัฒนาที่บริเวณมักกะสัน อโศก ร่วมกับรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นที่จอดรถเมล์นี้ ผู้โดยสารสามารถเช็คอินกระเป๋าได้ที่นั่น จากนั้นจึงโดยสารรถเมล์ดังกล่าวไปที่สนามบิน

สนามบินสุวรรณภูมิ อีก 20-25 ปีจะเต็ม

รัฐบาลเริ่มคิดที่จะสร้างสนามบินแห่งใหม่นี้ตั้งแต่ปี 2503 จนถึงปี 2547 นับเป็นเวลา 40 กว่าปีมาแล้ว แต่โครงการดังกล่าวเพิ่งจะแล้วเสร็จในปี 2548 ซึ่งในเวลานี้พื้นที่สนามบินที่มีอยู่จะเข้าไปได้อีกเพียงประมาณ 20-25 ปี สนามบินสุวรรณภูมิก็จะเต็ม ไม่สามารถรองรับการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้นได้ทั้งหมด

ก่อนจะถึงเวลานั้นประเทศไทยจะต้องเปิดสนามบินดอนเมืองเพื่อให้บริการสายการบินพาณิชย์ไปพร้อมกันอีกครั้งโดยอาจเก็บค่าบริการสูงกว่าสนามบินสุวรรณภูมิ และเปิดให้บริการเฉพาะเส้นทางบินในประเทศหรือประเทศใกล้เคียง รวมทั้งสำหรับสายการบินที่เกิดใหม่ประเภทโลว์คอส เป็นต้น ซึ่งมาตรการดังกล่าวอาจช่วยยืดเวลาสนามบินสุวรรณภูมิจะเต็มออกไปได้อีกราว 10 ปี หลังจากนั้น หากสนามบินทั้งสองแห่งเต็มอีก อาจจะต้องพิจารณาสนามบินแห่งที่สาม ซึ่งอาจเป็นสนามบินของกองทัพอากาศที่กำแพงแสน ซึ่งอยู่ห่างจากกรุงเทพประมาณ 90 กิโลเมตร หรือสนามบินอุตุตะเกา ซึ่งอยู่ห่างจากกรุงเทพประมาณ 160 กิโลเมตร

ไม่ปิดสนามบินดอนเมืองหลังเปิดสนามบินสุวรรณภูมิ

ปัจจุบันกิจการบินพาณิชย์ที่สนามบินดอนเมืองแบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ (1) สายการบินประจำ ซึ่งหมายถึง สายการบินที่มีกำหนดเวลาการบินล่วงหน้าแน่นอน ซึ่งประมาณร้อยละ 99 เป็นสายการบินผู้โดยสาร และอีกประมาณร้อยละ 1 เป็นสายการบินสำหรับสินค้า (2) สายการบินไม่ประจำ (charter flight) เป็นสายการบินที่มีผู้โดยสารซึ่งมีวัตถุประสงค์เดียวกัน อย่างเช่นบริษัททัวร์ที่หาลูกค้าได้ประมาณ 200-300 คน ก็จะเหมาลำเครื่องบินมาเอง ซึ่งปัจจุบันมีประมาณ 5,000-6,000 เที่ยวบินต่อหนึ่งปี (3) เครื่องบินราชการ เช่น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กรมตำรวจ เครื่องบินทหาร เป็นต้น เนื่องจากพื้นที่อีกฟากหนึ่งของสนามบินดอนเมืองเป็นของกองทัพอากาศและใช้รันเวย์ร่วมกัน และ (4) เครื่องบินพิเศษ เช่น เครื่องบินของราชวงศ์ เครื่องบินของผู้นำระดับประเทศ เป็นต้น

เมื่อสนามบินสุวรรณภูมิเปิดให้บริการแล้ว สนามบินดอนเมืองจะงดให้บริการสายการบินในประเทศและระหว่างประเทศเฉพาะประเภทที่ 1 เท่านั้น โดยจะย้ายไปให้บริการที่สนามบิน

สุวรรณภูมิ แต่สนามบินดอนเมืองยังคงเปิดให้บริการแก่เครื่องบินประเภทที่ 2-4 ต่อไป มิใช่ปิดให้บริการทั้งหมดดังที่หลายคนเข้าใจ

ข้อพิงสังเกตุ

(1) ที่ผ่านมามีโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคต่าง ๆ ย่อมเป็นที่หมายปองของนักการเมืองที่ผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนเข้ามาเป็นรัฐบาล ยิ่งโครงการขนาดใหญ่ที่ใช้งบประมาณระดับแสนล้านอย่างสนามบินสุวรรณภูมิ ยิ่งถูกนักการเมืองจ้องกินตาเป็นมัน จึงทำให้โครงการดังกล่าวต้องใช้เวลาร่วม 40 ปี เพราะการตัดสินใจของรัฐบาลไม่ได้ยึดผลประโยชน์ของประเทศชาติล้วน ๆ หากแต่ขึ้นอยู่กับผลประโยชน์ของนักการเมืองและพรรคการเมืองที่เกิดขึ้นได้ทุกชั้นตอน ตั้งแต่การกว้านซื้อที่ดินดักไว้ล่วงหน้าเพื่อขายต่อให้โครงการฯ การซื้อที่ดินเก็งกำไร การเจรจาจับเปอร์เซ็นต์ได้โต๊ะจากผู้รับเหมางาน ฯลฯ ทำให้การตัดสินใจแต่ละชั้นตอนใช้เวลานานผิดปกติ

(2) จากการพิจารณาตารางที่ 1 เงินลงทุน 153,111 ล้านบาท ถูกแบ่งเป็นเงินลงทุนด้านระบบขนส่ง 75,864 ล้านบาท และระบบป้องกันน้ำท่วม 58,885 ล้านบาท เท่ากับว่าเงินลงทุนถึงร้อยละ 49.5 ต้องถูกใช้ไปในการยกระดับพื้นดินบริเวณโดยรอบและการก่อสร้างพื้นที่ทางวิ่ง ซึ่งนับว่าสูงมาก เพราะสนามบินสุวรรณภูมิเป็นพื้นที่ลุ่ม ไม่เหมาะกับการสร้างเป็นสนามบิน ในเวลานั้นมีการคัดค้านจุดที่ตั้งของสนามบินแห่งนี้ แต่นักการเมืองที่เป็นคณะรัฐบาลก็ใช้อำนาจในการตัดสินใจโดยยึดประโยชน์

ขณะเดียวกัน เหลือเป็นเงินลงทุนด้านอื่น ๆ ของสนามบินเพียง 18,362 ล้านบาท ดังนั้น การที่รัฐบาลโฆษณาว่าสนามบินสุวรรณภูมิจะเป็นสนามบินที่ทันสมัยที่สุดแห่งใหม่ของโลก จะเป็นจริงได้เพียงไหน

และได้แต่ภาวนาว่าในวันที่ 29 กันยายน 2548 ซึ่งกำหนดเป็นวันเปิดให้บริการสนามบินแห่งใหม่นี้ รัฐบาลจะไม่แก้ปัญหาจราจรด้วยการสั่งให้เป็นวันหยุดราชการ (หากไม่ตรงกับวันเสาร์อาทิตย์)

ที่มา : เรียบเรียงจาก “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : ท่าอากาศยานที่ทันสมัยที่สุดแห่งใหม่ของโลก” **วารสาร เศรษฐกิจและสังคม** สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปีที่ 41 ฉบับที่ 1 (มกราคม-กุมภาพันธ์ 2547) หน้า 55-63.

พิมพ์ใน **เศรษฐศาสตร์** ปีที่ 18 ฉบับที่ 5 พฤษภาคม 2547