



การพัฒนาพื้นที่เมือง



Photo by Freepik.com



บทบาทของทุนวัฒนธรรมทางอาหารในการพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจสร้างสรรค์อย่างยั่งยืน



การเพิ่มผลิตภาพและการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้มีรายได้น้อย
ในย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานคร

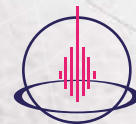


การประเมินศักยภาพและการประมาณการปริมาณจำนวนเรือและผู้สินค้าจากความเป็นไปได้
ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย

ISSN 2465-3764



9 77246 53764 8



อย่าปล่อยให้ผลงานวิจัยขึ้นหิ้งอีกต่อไป !

ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการเผยแพร่ผลงานวิจัยและงานวิชาการ
กับ **Unisearch Journal** ในวันนี้
เพื่อสังคมและการพัฒนาที่ก้าวไกลของประเทศ

สนใจติดต่อ :

งานสื่อสารและประชาสัมพันธ์
ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
โทร. 0-2218-2880 ต่อ 567
หรืออีเมล unisearchjournal@gmail.com

*เงินสนับสนุนสามารถนำไปลดหย่อนภาษีได้ 2 เท่า

บทบรรณาธิการ

การพัฒนาเศรษฐกิจและการพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างความเจริญของประเทศและคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน จำเป็นต้องคำนึงถึงปัจจัยภายในที่สำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ศักยภาพของพื้นที่ ความต้องการของคนในพื้นที่ ความพร้อมทางด้านความรู้ เครื่องมือ และเทคโนโลยีในการพัฒนา ความเร่งด่วนและลำดับความสำคัญในการพัฒนา การบริหารจัดการ ประกอบกับการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อประเทศ ทั้งนี้ เพื่อนำมาสู่การกำหนดทิศทาง ยุทธศาสตร์ และเครื่องมือในการพัฒนาพื้นที่ที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ และยั่งยืน

การพัฒนาจำเป็นต้องสร้างความพร้อมและความเข้มแข็งของทรัพยากรที่เป็นทุนในการพัฒนา ได้แก่ ทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งมีความสำคัญทั้งในแง่การเป็นแหล่งอุปทานของการพัฒนา (Source) และเป็นพื้นที่ในการรองรับผลจากการพัฒนานั้น ๆ (Sink) และทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนการพัฒนา ประสิทธิภาพ และผลสำเร็จในการพัฒนา ในขณะเดียวกัน ยังเป็นผู้ที่ได้รับผลโดยตรงจากการพัฒนานั้น ๆ รวมถึงรูปแบบและองค์การในการบริหารจัดการ การสร้างระบบการประเมิน และติดตามตรวจสอบ การสร้างความเข้มแข็งและความสมดุลของทรัพยากรและระบบการบริหารจัดการจึงเป็นกลไกสำคัญ เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาได้อย่างเท่าทันการเปลี่ยนแปลง มีความสามารถยืดหยุ่นและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยต่าง ๆ และสร้างผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสังคมให้น้อยที่สุด

กองบรรณาธิการ



UNISEARCH JOURNAL

ปีที่ 9 ฉบับที่ 3 (กันยายน - ธันวาคม 2565)

ผู้จัดทำ

- ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่ปรึกษา

- ศาสตราจารย์ ดร. จักรพันธ์ สุทธิรัตน์
- ดร. ศุภชัย ตั้งใจตรง
- รองศาสตราจารย์ ชัยรัตน์ วิวัฒน์วรพันธ์
- ศาสตราจารย์ ดร. สุชนา ขวัญชัย
- รองศาสตราจารย์ ดร. เสาวนีย์ วิจิตรโกสุม

กองบรรณาธิการ

- รองศาสตราจารย์ ดร. เสาวนีย์ วิจิตรโกสุม
- Dr. Wyn Ellis
- นางสาวประภาพร ฐาปนะพงศ์

ติดต่อสอบถาม

ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
254 อาคารวิจัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ชั้น 4
ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0-2218-2880
โทรสาร 0-2218-2859
อีเมล unisearchjournal@gmail.com
www.unisearch.chula.ac.th

“บทความ ข้อเขียน หรือความคิดเห็นต่าง ๆ ในวารสารนี้เป็นทรัพย์สินของผู้เขียน
กองบรรณาธิการไม่มีส่วนในความเห็นในข้อเขียนเหล่านั้น”



3

บทบาทของทุนวัฒนธรรมทางอาหาร
ในการพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจสร้างสรรค์
อย่างยั่งยืน



28 รอบตัวเรา

การจัดการพื้นที่ชายหาด
จากปัญหาการกัดเซาะ



8

การเพิ่มผลิตภาพและการยกระดับ
คุณภาพชีวิตของผู้มีรายได้น้อย
ในย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง
ของกรุงเทพมหานคร



31 แนะนำโครงการ

โครงการบูรณาการของการใช้เห็ดเพาะ
เพื่อฟื้นฟูป่าและลด PM2.5
ที่เกิดจากการเผาป่าในบริเวณพื้นที่รอยต่อ
อุทยานแห่งชาติแม่ปิง จังหวัดลำพูน



13

การประเมินศักยภาพและการประมาณการ
ปริมาณจำนวนเรือและตู้สินค้า
จากความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยง
เส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทย
และอันดามันของประเทศไทย



34

ข่าวและกิจกรรม

20 สัมภาษณ์

การวางแผนพัฒนาพื้นที่เพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณัฐพงศ์ พันธน์น้อย



บทบาทของทุนวัฒนธรรมทางอาหาร ในการพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจสร้างสรรค์อย่างยั่งยืน



ชูศักดิ์ จันทรปฐมพงศ์^{1,2} และ สุธี อนันต์สุขสมศรี^{1,3,*}

¹ศูนย์เชี่ยวชาญเฉพาะทางด้านการวิเคราะห์ภูมิภาค เมือง และสิ่งแวดล้อมสร้างสรรค์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

³ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

*ผู้รับผิดชอบหลักของบทความ email: sutee.a@chula.ac.th

บทนำ

โลกาภิวัตน์ (Globalization) ระบบทุนนิยม (Capitalism) และความเป็นสากล (Internationalization) อาจทำให้เกิดอัตลักษณ์และเอกลักษณ์ของพื้นที่จางหายไป อีกทั้งคนรุ่นใหม่บางส่วนนิยมสื่อสังคม (Social media) นิยมเทคโนโลยี ชื่นชมวัฒนธรรมสมัยนิยม (Popular culture) ของต่างชาติ แต่มองวัฒนธรรมและผลิตภัณฑ์ภูมิปัญญาพื้นถิ่นเป็นสิ่งล้าสมัยและไม่เป็นที่นิยม ดังนั้น ประเด็นสำคัญของการสืบสานศิลปวัฒนธรรมและภูมิปัญญาชาวบ้านให้สามารถดำรงอยู่ภายใต้บริบทของการเปลี่ยนแปลงสมัยใหม่ คือ การอนุรักษ์สืบสานที่ต้องมีการบูรณาการส่งเสริมให้เกิดนวัตกรรมและการเปลี่ยนแปลงให้ตอบโจทย์ของสังคมและคนรุ่นใหม่ให้เหมาะสมกับบริบทของปัจจุบัน

ชุมชนในประเทศไทยหลายชุมชนเป็นชุมชนที่อุดมไปด้วยสินทรัพย์และมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ ทั้งในด้านงานฝีมือ หัตถกรรม อาหาร การแพทย์แผนไทย การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และความหลากหลายบริบทของพื้นที่ในแต่ละชุมชนมักจะมีภูมิปัญญาท้องถิ่น มีทรัพยากรบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มี “ต้นตำรับ” ของสินทรัพย์ทางวัฒนธรรม เช่น สูตรอาหารและขนม ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะและมีศักยภาพในการพัฒนาและสร้างมูลค่าเพิ่มเพื่อเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศภายใต้การพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (Creative economy) (Florida, 2003).

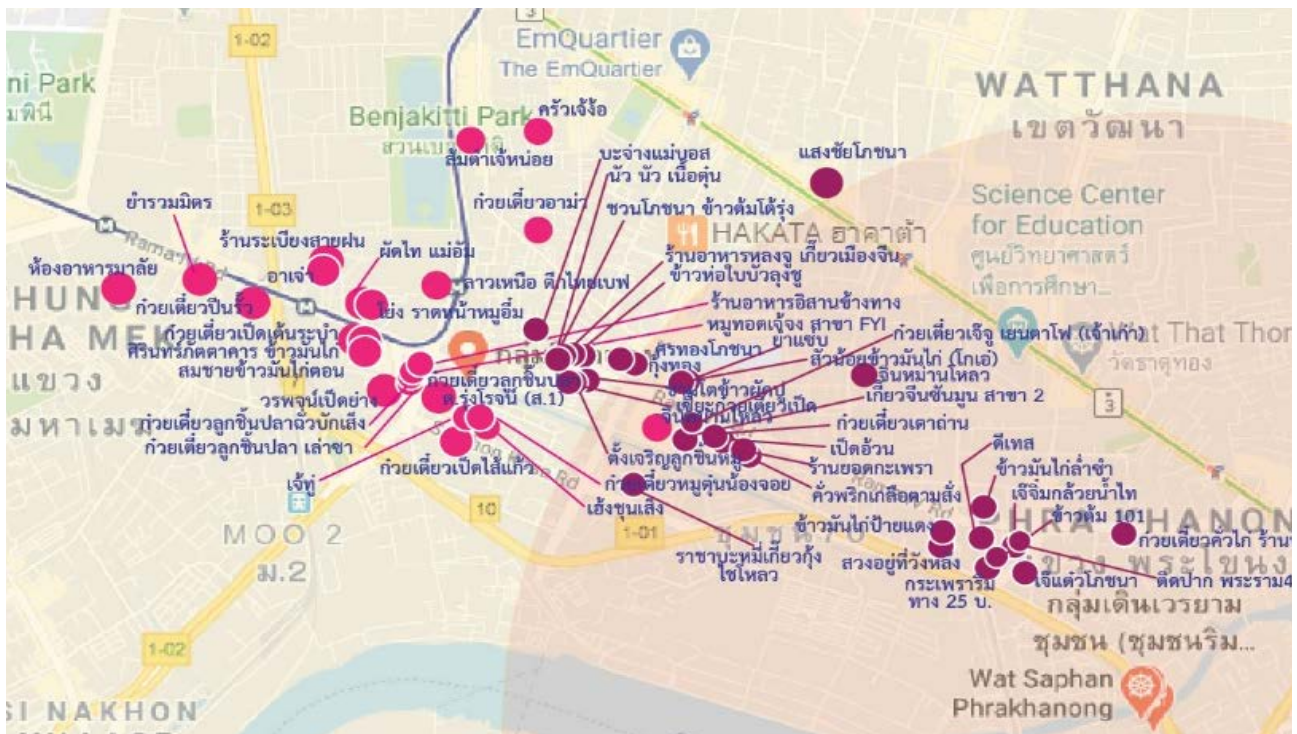
แนวคิดของทุนทางวัฒนธรรม (Cultural capital) สามารถนำมาประยุกต์ใช้เป็นแกนกลางของเศรษฐกิจสร้างสรรค์ โดยทุนทางวัฒนธรรม คือ มรดกภูมิปัญญาทางวัฒนธรรมของพื้นที่ที่สามารถแบ่งตามรูปธรรมและนามธรรม สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ ลักษณะที่จับต้องได้ (Tangible) และในลักษณะที่จับต้องไม่ได้ (Intangible) (Bourdieu, 1984) โดยทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาเป็นองค์ประกอบหนึ่งของทุนทางสังคม (Social capital) ที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาพื้นที่ (Savage et al., 2018) เนื่องด้วยหลายพื้นที่และชุมชนในประเทศไทยมีความโดดเด่นและมีความหลากหลายทางวัฒนธรรม มีผู้มีความรู้ด้านภูมิปัญญาไทยเป็นจำนวนมาก ซึ่งกระจายตัวอยู่ทุกพื้นที่ของประเทศ ซึ่งหากสามารถพัฒนาและใช้ประโยชน์จากทุนดังกล่าวได้อย่างเต็มที่แล้วจะนำมาซึ่งการสร้างสรรคคุณค่าและมูลค่าเพิ่มต่อเศรษฐกิจและสังคมไทยอย่างยั่งยืนต่อไป

บทบาทของทุนวัฒนธรรมทางอาหาร กรณีศึกษา : พื้นที่เขตคลองเตย

เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร เป็นย่านที่มีผู้อยู่อาศัยอยู่อย่างหนาแน่น โดยเฉพาะผู้ที่มีรายได้น้อย พื้นที่เขตคลองเตยมีชุมชนแออัดจำนวนมากซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในแขวงคลองเตย พระโขนง คลองตัน ตามลำดับ (Citation) ในพื้นที่เขตคลองเตยมีชุมชนคลองเตยที่ประกอบด้วยชุมชนทั้งหมด 41 ชุมชน ซึ่งมี 18,341 ครัวเรือนอยู่บนพื้นที่ทั้งหมด 929 ไร่ โดยเป็นชุมชนแออัด 22 ชุมชน ชุมชนเมือง 11 ชุมชน เคหะชุมชน 5 ชุมชน อาคารสูง 2 ชุมชน และหมู่บ้านจัดสรร 1 ชุมชน (สำนักงานเขตคลองเตย, ม.ป.ป.) โดยในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับ พ.ศ. 2556 มีแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินกำหนดให้เขตคลองเตยเป็นพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางถึงหนาแน่นมาก และประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (สำนักการผังและพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร, 2556)

พื้นที่คลองเตยมีกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจที่หลากหลาย ดังจะเห็นได้ว่า เขตคลองเตยเป็นที่ตั้งของท่าเรือกรุงเทพหรือ ท่าเรือคลองเตย ซึ่งเป็นท่าเรือระหว่างประเทศแห่งแรกของประเทศไทยที่เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการตั้งแต่ พ.ศ. 2490 (ddproperty, 2564) และเคยเป็นที่ตั้งของโรงงานยาสูบ ซึ่งในปัจจุบันโรงงานยาสูบได้ปิดกิจการและเปลี่ยนเป็นการยาสูบแห่งประเทศไทย โดยกิจกรรมส่วนใหญ่ได้ย้ายออกจากพื้นที่แล้ว (MGR Online, 2561) นอกจากนั้น ยังเป็นที่ตั้งของตลาดคลองเตยที่เป็นตลาดสดแหล่งใหญ่เปิด 24 ชั่วโมง ตั้งอยู่ใจกลางเมือง ทำให้เป็นแหล่งวัตถุดิบในการประกอบอาหารของครัวเรือนและร้านอาหารหลายแห่งในกรุงเทพมหานคร (Wongnai, 2561)

คลองเตยเป็นพื้นที่ที่มีการผสมผสานในด้านของเชื้อชาติและวัฒนธรรมที่หลากหลายตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ทั้งชาวจีนอพยพในอดีตและชาวไทยที่อยู่ในพื้นที่ดั้งเดิม คนทำงานและแรงงานต่างถิ่นที่ทำงานเกี่ยวข้องกับกิจกรรมของท่าเรือคลองเตย และสถานที่ราชการหลายแห่ง และยังเป็นแหล่งเศรษฐกิจการค้าตามแนวถนนสุขุมวิท ทำให้คลองเตยเป็นพื้นที่ที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรมแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ คลองเตยยังเป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวกอีกด้วย โดยทุนทางวัฒนธรรมส่วนหนึ่งถูกสะท้อนออกมาผ่านวัฒนธรรมอาหารการกิน ที่มีตั้งแต่อาหารข้างทาง (Street food) ไปจนถึงระดับภัตตาคาร (ภาพที่ 1)



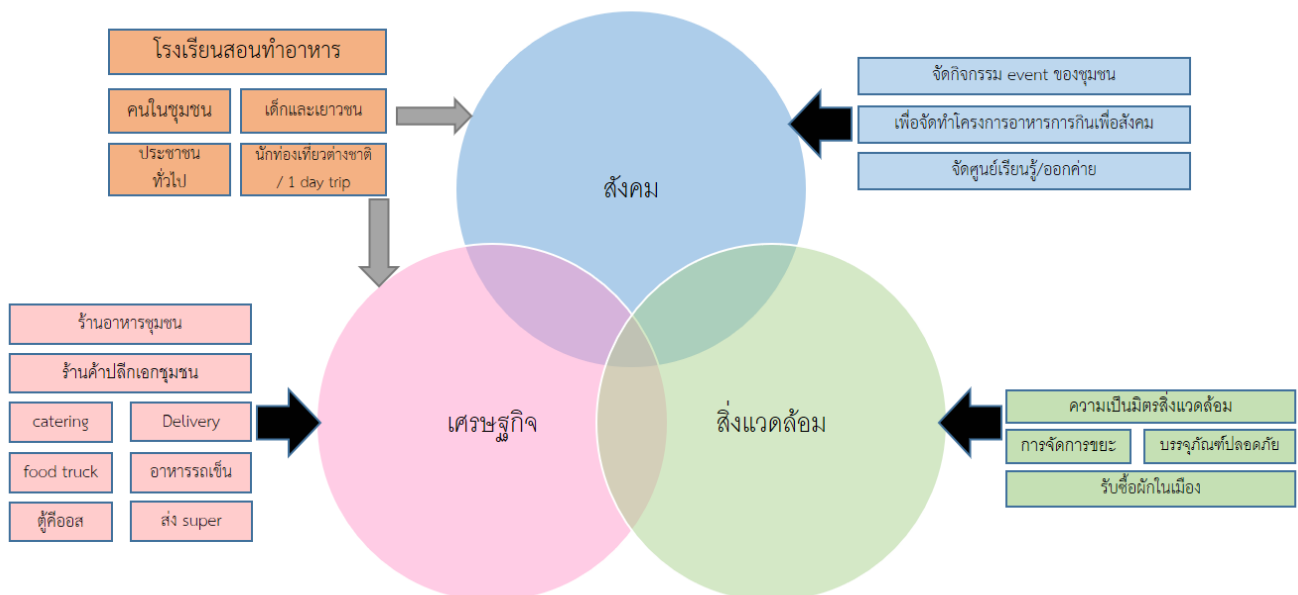
ภาพที่ 1 ร้านอาหารชื่อดังในย่านคลองเตย
ที่มา : คณะวิจัย

วัฒนธรรมอาหารของท้องถิ่นสามารถช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มตามแนวคิดเศรษฐกิจสร้างสรรค์ให้กับท้องถิ่นในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในธุรกิจด้านการท่องเที่ยว (บัญชา พงษ์มานะวงศ์ และคณะ, 2562) การศึกษาการพัฒนาพื้นที่เมืองและเศรษฐกิจสร้างสรรค์อย่างยั่งยืนที่ผนวกเอาทุนวัฒนธรรมทางด้านอาหารเข้าไปร่วมด้วย โดยใช้ศักยภาพทางวัฒนธรรมและเศรษฐกิจของอาหารนำมาประยุกต์ในการพัฒนาสามารถครอบคลุมมิติการพัฒนาอย่างยั่งยืนได้ทั้ง 3 มิติ คือ 1) มิติด้านสังคม 2) มิติด้านเศรษฐกิจ และ 3) มิติด้านสิ่งแวดล้อม (Li et al., 2020) (ภาพที่ 2) ดังนี้

ในมิติด้านสังคม จะต้องเชื่อมโยงกับพื้นที่ คนในพื้นที่ เพื่อยกระดับชีวิตและการอยู่ร่วมกันในชุมชน และดึงเอกลักษณ์ของพื้นที่ออกมา อีกทั้งเป็นการเปิดโอกาสให้คนภายนอกเข้ามาศึกษาและมีส่วนร่วมได้

ในมิติด้านเศรษฐกิจ การทำครัวกลางจะทำให้เศรษฐกิจภายในชุมชนดีขึ้น ส่งเสริมการสร้างอาชีพ สร้างรายได้และลดค่าใช้จ่ายในการซื้ออาหาร นอกจากนี้ ทำให้ได้รับประทานอาหารที่มีประโยชน์อีกด้วย

ในมิติด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากธุรกิจอาหารจะผลิตขยะออกมาในปริมาณมาก หากจัดการขยะจากครัวกลางได้ดี จะสร้างความน่าเชื่อถือให้กับธุรกิจเป็นอย่างมาก และผลพลอยได้ คือ การจัดการขยะ และการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลิตภัณฑ์/วัสดุจากขยะ ส่งผลต่อสภาพแวดล้อมโดยรวมของเมืองที่ดีขึ้นด้วยเช่นกัน



ภาพที่ 2 แนวคิดการพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ด้วยวัฒนธรรมอาหารที่คำนึงถึงความยั่งยืนทั้ง 3 มิติ
ที่มา : คณะวิจัย



การศึกษาวัฒนธรรมอาหารในการพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจสร้างสรรค์

คณะผู้วิจัยได้เลือกย่านคลองเตยเป็นพื้นที่นำร่องในการศึกษาวัฒนธรรมอาหารในการพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ หลังจากการวิเคราะห์ข้อมูลของพื้นที่และกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง เช่น ครีวชุมชน (DC Central Kitchen) แล้ว คณะผู้วิจัยได้ทำการออกแบบแบบจำลองทางธุรกิจ (Business model) โดยยึดหลักแนวคิดของวัฒนธรรมอาหาร คือ เป็นอาหารที่ถูกหลักโภชนาการ วัตถุดิบที่มีคุณภาพ ปรุงอย่างห่วงใยสุขภาพ และนำเสนอเอกลักษณ์ของชุมชน โดยผนวกกับแนวคิดการพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ด้วยวัฒนธรรมอาหารที่คำนึงถึงความยั่งยืนทั้ง 3 มิติ ดังนี้

ในมิติด้านสังคม การดำเนินงานสามารถแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ ภายในและภายนอกชุมชน

1) ภายในชุมชน การใช้ประเด็นด้านอาหารเป็นศูนย์รวมจิตใจของชุมชนเข้าไว้ด้วยกัน

- สอนทำอาหารให้กับคนในชุมชนเพื่อมาเป็นแม่ครัวในโครงการและเพื่อเสริมสร้างอาชีพพ่อครัวแม่ครัวให้กับผู้ที่เป็นกลุ่มขาดโอกาสในสังคม โดยเป็นผู้ที่อาศัยในชุมชน
- จัดกิจกรรมงานของชุมชน โดยใช้อาหารเป็นศูนย์รวมในช่วงเทศกาล เช่น สงกรานต์ งานแต่ง เป็นต้น
- จัดศูนย์การเรียนรู้และการออกค่ายต่าง ๆ เพื่อพัฒนาชุมชนในด้านอื่น ๆ และเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งอาจจะไม่ใช่เรื่องของอาหารอย่างเดียว เช่น อาจจะเป็นเรื่องของ การปลูกผักและทำการเกษตรพึ่งพาตัวเอง การเงินภายในครัวเรือน เป็นต้น

2) ภายนอกชุมชน กลุ่มคนที่อยู่นอกชุมชนแต่มีความสนใจกิจกรรมที่มีประโยชน์

- สอนทำอาหาร เสริมสร้างอาชีพให้กับผู้ที่สนใจ
- จัดกิจกรรมประจำปีเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับบุคคลภายนอกชุมชน ให้เข้ามาใช้บริการครัวชุมชนและท่องเที่ยวภายในชุมชน นอกจากนี้ ยังสร้างแรงบันดาลใจในการทำโครงการอื่น ๆ ในชุมชนอื่น ๆ ต่อไปได้อีกด้วย
- จัดศูนย์การเรียนรู้และการออกค่ายต่าง ๆ นอกจากคนในชุมชนแล้ว ยังเปิดโอกาสให้คนภายนอกที่สนใจเข้ามาเรียนรู้องค์ความรู้ต่าง ๆ ภายในโครงการได้

ในมิติด้านเศรษฐกิจ การจัดทำครัวรวมของชุมชนเพื่อนำอาหารมาเป็นส่วนในการพัฒนาและสร้างรายได้ภายในชุมชน และเมื่อก่อตั้งครัวรวมได้แล้ว สามารถที่จะนำเสนอรายการอาหารเพื่อสร้างรายได้ในหลากหลายรูปแบบได้ ดังนี้

- ร้านอาหารชุมชน เป็นร้านขายอาหารภายในชุมชนที่มีอาหารที่ถูกหลักโภชนาการ วัตถุดิบที่สดใหม่ และปรุงอย่างห่วงใยสุขภาพ โดยที่สมาชิกภายในชุมชนจ่ายค่าอาหารถูกกว่าบุคคลภายนอก และแบ่งบางส่วนสมทบทุนในการจัดงานในชุมชนอีกด้วย
- ร้านค้าปลีกเอกชุมชน เป็นการจดจำหน่ายอาหาร วัตถุดิบประกอบอาหารสดใหม่ ได้คุณค่า และจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่ปลอดภัย เพื่อให้ชุมชนเข้าถึงผลิตภัณฑ์ที่มีประโยชน์
- การให้บริการจัดเลี้ยง (Catering) สามารถรับจัดงานเลี้ยงในเขตคลองเตยและใกล้เคียง โดยเน้นที่แนวคิดของวัฒนธรรมอาหารเป็นหลัก ในราคาที่ย่อมเยา
- การให้บริการส่งอาหาร (Delivery) นอกจากการทำร้านอาหารสำหรับร้านอาหารชุมชนแล้ว ยังสามารถให้บริการส่งอาหาร เป็นอาหารกล่องสำหรับมื้อกลางวัน เพื่อส่งขายไปยังย่านธุรกิจ รองรับความต้องการการรับประทานอาหารที่มีประโยชน์และราคาไม่แพงภายในบริเวณย่านคลองเตย ตลอดจนถึงถนนพระราม 4 ได้
- รถขายอาหาร (Food truck) โดยการพัฒนารถบรรทุกขายอาหารเพื่อที่จะเข้าถึงกลุ่มลูกค้านอกชุมชน โดยเน้นที่กลุ่มพนักงานบริษัทและกลุ่มผู้ใช้แรงงานภายในบริเวณย่านคลองเตยตลอดจนถึงถนนพระราม 4 เพื่อให้ได้เข้าถึงอาหารที่มีประโยชน์ได้ง่ายและสะดวกขึ้น
- อาหารรถเข็น พัฒนารถเข็นขายอาหารสำหรับคนในชุมชนที่ต้องการมีอาชีพในการรับอาหารไปขายแบบรถเข็น (ในรัศมีไม่เกิน 2-3 กิโลเมตร) เป็นการสร้างอาชีพและเพิ่มรายได้ให้กับธุรกิจและคนในชุมชน
- ตู้ขายอาหารอัตโนมัติ (Kiosk) โดยพัฒนาตู้ขายอาหารอัตโนมัติที่สามารถวางขายตามห้างสรรพสินค้า หรืออาคารสำนักงาน เพื่อสร้างการเข้าถึงอาหารที่มีประโยชน์ราคาถูก และเพิ่มรายได้ให้กับธุรกิจและคนในชุมชน
- การพัฒนาคุณภาพของสินค้าและบรรจุภัณฑ์ที่สามารถวางขายในร้านสะดวกซื้อหรือซูเปอร์มาร์เก็ต อาจเป็นการพัฒนาในรูปแบบอาหารสด (ข้าวกล่อง) อาหารแห้ง และผลิตภัณฑ์แปรรูปต่าง ๆ เพื่อต่อยอดธุรกิจออกไปให้เป็นที่รู้จักในวงกว้าง โดยที่ยังคงเอกลักษณ์ความเป็นอาหารจากย่านคลองเตย หรือเมนูที่ขึ้นชื่อของย่านคลองเตยอยู่

ในมิติด้านสิ่งแวดล้อม นอกจากการสนใจในเรื่องของสังคมและเศรษฐกิจแล้ว ธุรกิจส่วนมากมักจะเลยในมิติด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นอีกองค์ประกอบหนึ่งในการพัฒนาทั้งเศรษฐกิจและชุมชนอย่างยั่งยืน

- ระบบจัดการขยะ เนื่องจากการทำอาหารในปริมาณมาก ๆ ย่อมก่อให้เกิดเศษอาหารมากตามไปด้วย ดังนั้น ธุรกิจต้องใส่ใจเรื่องของการจัดการขยะแบบครบวงจร ให้มีปริมาณขยะที่ส่งออกไปกำจัดด้านนอกให้น้อยที่สุด ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยทางตรง ได้แก่ การนำเศษอาหารมาทำปุ๋ย และขายเป็นดินผสมปุ๋ยสำหรับปลูกต้นไม้ หรือสำหรับปลูกผักเพื่อเป็นวัตถุดิบไว้ใช้เอง และทางอ้อมคือ การช่วยลดภาระในการกำจัดขยะที่ออกสู่ภายนอก
- บรรจุภัณฑ์ปลอดภัย เนื่องจากเทรนด์อาหารแบบซื้อกลับไปรับประทานกำลังมาแรง และมีแนวโน้มที่จะคงอยู่ต่อไปอีกระยะหนึ่ง ปัญหาด้านบรรจุภัณฑ์ตั้งแต่ต้นทางจากร้านอาหารหรือครัวกลางเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งการแก้ไขปัญหาดังกล่าวสามารถทำได้โดยการลดการใช้พลาสติก ด้วยการใช้บรรจุภัณฑ์ที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม สามารถย่อยสลายได้เร็ว และมีความปลอดภัยเมื่อนำมาใส่อาหารรับประทาน
- การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) ของวัตถุดิบภายในเมือง โดยการจัดทำสมาชิกและสร้างระบบเครือข่าย โดยเริ่มจากคนในชุมชนที่สามารถมีพื้นที่ขนาดเล็ก ๆ เช่น การปลูกผักสวนครัวในพื้นที่หลังบ้าน หรือระเบียงบ้าน โดยอาจเป็นการปลูกผักแบบปลอดสารพิษมาส่งให้ที่ครัว โดยได้ประโยชน์ทั้งผู้ปลูกและผู้รับซื้อ และขยายไปสู่สมาชิกภายนอกชุมชนในย่านใกล้เคียง

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

คณะผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า แนวคิดการพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ด้วยวัฒนธรรมอาหารที่คำนึงถึงความยั่งยืนทั้ง 3 มิติ นี้ จะสามารถนำไปประยุกต์ใช้และต่อยอดองค์ความรู้ในการพัฒนาพื้นที่ชุมชนอื่น ๆ ในประเทศไทยได้ต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของผลการศึกษาโครงการ “**เอกชุมชน : สืบสาน ส่งเสริมทุนทางวัฒนธรรม ‘ขึ้นเอก’ ของชุมชนสู่นวัตกรรมเชิงพื้นที่และเศรษฐกิจสร้างสรรค์อย่างยั่งยืน ระยะที่ 1**” ซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณในการศึกษาจากกรมส่งเสริมวัฒนธรรม กระทรวงวัฒนธรรม

เอกสารอ้างอิงและบรรณานุกรม

- บัญชา พงษ์พานะวงศ์, ณฐนท พวสิน, ยูวัฒน์ วุฒิเมธี, และ ศรัณย์ รัตนสิทธิ์ (2562) บทบาทของวัฒนธรรมอาหารการกินกับการพัฒนาเมืองแห่งอาหาร การกินด้วยแนวคิดเศรษฐกิจสร้างสรรค์: กรณีของกรุงเทพมหานคร. *วารสารวิชาการ สถาบันวิทยาการจัดการแห่งแปซิฟิก*, 5(2). 420-432. สำนักงานเขตคลองเตย. (ม.ป.ป.). *ชุมชนในเขตคลองเตย*. สืบค้นเมื่อ 8 สิงหาคม 2564, จาก <http://www.bangkok.go.th/khlongtoei/page/sub/47/ชุมชนในเขตคลองเตย>
- สำนักการผังและพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร. (2556). *ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร*. สืบค้นเมื่อ 8 สิงหาคม 2564, จาก <http://www.bangkok.go.th/cpud/page/sub/18991/ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร>
- Bourdieu, P. (1984). *Distinction: a social critique of the judgement of taste*. Harvard University Press.
- ddproperty. (2564). *รู้จักคลองเตยแบบเจาะลึก*. สืบค้นเมื่อ 8 สิงหาคม 2564, จาก <https://www.ddproperty.com/areainsider/คลองเตย/article/รู้จักคลองเตยแบบเจาะลึก-11627>
- Florida, R. (2003). *The rise of the creative class*. Basic books.
- Li, C., Miroso, M., & Bremer, P. (2020). Review of online food delivery platforms and their impacts on sustainability. *Sustainability*, 12(14), 5528. doi:10.3390/su12145528
- MARG Online. (2561). *ปิดตำนาน 79 ปี แปลงร่าง “โรงงานยาสูบ” เป็น “การยาสูบแห่งประเทศไทย” กลายสภาพนิติบุคคล*. สืบค้นเมื่อ 8 สิงหาคม 2564, จาก <https://mgronline.com/online/section/detail/9610000047460>
- Savage, M., Hanquinet, L., Cunningham, N., & Hjellbrekke, J. (2018). Emerging cultural capital in the city: Profiling London and Brussels. *International Journal of Urban and Regional Research*, 42(1), 138-149. doi:10.1111/1468-2427.1253
- Wongnai. (2561). 5 ตลาดสดในกรุงเทพฯ มีที่จอดรถ. สืบค้นเมื่อ 8 สิงหาคม 2564, จาก <https://www.wongnai.com/news/5-fresh-markets-with-parking-lots-in-bangkok?ref=ct>

การเพิ่มผลิตภาพและการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้มีรายได้น้อย ในย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานคร



รองศาสตราจารย์ ดร. นพนันท์ ตาปนานนท์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผู้รับผิดชอบหลักของบทความ e-mail: nopanant.t@chula.ac.th

บทนำ

ประเทศไทยมีกระบวนการเป็นเมือง (Urbanization) ซึ่งเกิดจากการอพยพย้ายถิ่นของประชากรชนบทของประเทศ และจากประเทศเพื่อนบ้าน ที่เข้ามาอยู่อาศัยและประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมในเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรุงเทพมหานครและเมืองศูนย์กลางความเจริญหรือเมืองหลักในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ส่งผลให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งในสาขาอุตสาหกรรมและสาขาการค้าและการบริการ อีกทั้งยังได้ส่งผลต่อการกระจายผลตอบแทนทางเศรษฐกิจกลับไปยังพื้นที่ชนบทซึ่งเป็นแหล่งการผลิตในสาขาเกษตรกรรมที่เป็นต้นทางของการอพยพย้ายถิ่นอย่างมีนัยยะสำคัญ อย่างไรก็ตาม การอพยพย้ายถิ่นจากชนบทเข้าสู่เมืองได้ส่งผลต่อสภาพความเหลื่อมล้ำทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมที่เพิ่มขึ้น กล่าวคือประชากรที่อพยพย้ายถิ่นซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อย มักประสบปัญหาในการเข้าถึงแหล่งการจ้างงานที่ทำให้มีรายได้ที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีปัญหาในการเข้าถึงที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพและราคาที่เหมาะสม ประกอบกับพื้นที่สาธารณะที่มีอยู่อย่างจำกัดในเขตเมืองชั้นในซึ่งที่ดินมีราคาแพง ทำให้ผู้มีรายได้น้อยต้องประสบปัญหาด้านคุณภาพชีวิตอย่างที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้

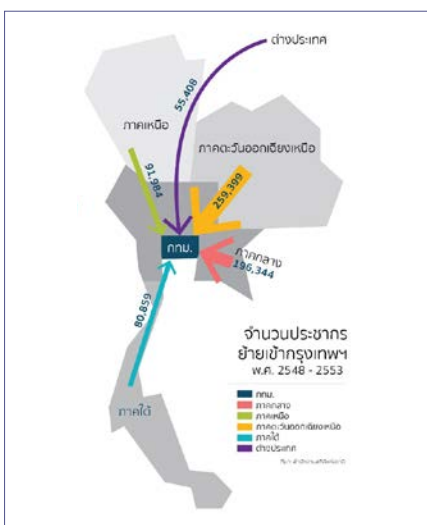
โครงการวิจัยเรื่อง การเพิ่มผลิตภาพและการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้มีรายได้น้อยในย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานคร ได้ชี้ให้เห็นถึงเหตุผลความจำเป็นในการกำหนดแนวนโยบายการตั้งถิ่นฐานเพื่อให้ประเทศไทยสามารถรองรับกระบวนการเป็นเมืองได้อย่างเหมาะสม ประกอบกับการวางแผนเมืองศูนย์กลางความเจริญ ซึ่งได้แก่กรุงเทพมหานครและเมืองหลักในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ เพื่อให้สามารถรองรับการเพิ่มขึ้นของประชากรโดยการอพยพย้ายถิ่นจากชนบทและจากประเทศเพื่อนบ้าน การวางแผนพัฒนาพื้นที่เมืองเพื่อให้มีแหล่งการจ้างงานที่อยู่อาศัย และพื้นที่สาธารณะที่เหมาะสมและพอเพียงต่อความต้องการ ตลอดจนการนำที่ดินของรัฐมาใช้ประโยชน์ทั้งเพื่อกิจการของรัฐ การใช้ประโยชน์สาธารณะ และการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์เพื่อเป็นแหล่งการจ้างงานและที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยตามลำดับ

กระบวนการเป็นเมืองและผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย

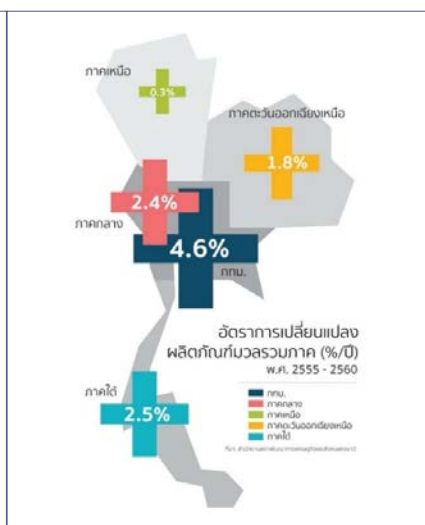
กระบวนการเป็นเมืองของประเทศไทยซึ่งพิจารณาจากข้อมูลสำมะโนประชากรและเคหะที่เ้ามนั้โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ แสดงถึงประชากรเมืองหรือประชากรในเขตเทศบาลของประเทศไทยที่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 12.47 ใน พ.ศ. 2503 เป็นร้อยละ 44.15 ใน พ.ศ. 2553 อีกทั้ง สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติยังได้คาดการณ์ประชากรเมืองที่จะเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 57.24 ใน พ.ศ. 2563 เป็นร้อยละ 67.99 และร้อยละ 74.31 ใน พ.ศ. 2573 และ พ.ศ. 2583 ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของประชากรเมืองดังกล่าวเป็นผลมาจากการอพยพย้ายถิ่นของประชากรจากพื้นที่ชนบทในทั่วทุกภูมิภาคของประเทศและจากประเทศเพื่อนบ้าน เมื่อพิจารณาจำนวนประชากรที่ย้ายเข้ามายังกรุงเทพมหานครภายใน 5 ปีก่อนวันสำมะโนใน พ.ศ. 2553 (ภาพที่ 1) พบว่า ประชากรที่ย้ายเข้ามายังกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลางรวมทั้งสิ้น 455,743 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 72.51 แบ่งเป็นภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 259,399 คน คิดเป็นร้อยละ 42.17 และภาคกลาง 196,344 คน คิดเป็นร้อยละ 31.24 ของจำนวนประชากรย้ายเข้ามายังกรุงเทพมหานคร ตามลำดับ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยแบบปริมาณลูกโซ่ (ปีอ้างอิง พ.ศ. 2545) พ.ศ. 2533 พ.ศ. 2543 และ พ.ศ. 2553 จากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทยส่วนใหญ่มาจากกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลถึง 5,479,263 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 51.12 และมีอัตราเพิ่มร้อยละ 5.28 ต่อปี (ภาพที่ 2) ทั้งนี้ การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนโดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2560 กรุงเทพมหานครและ 3 จังหวัดซึ่งได้แก่จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดสมุทรปราการมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนเท่ากับ 45,707 บาท และมีรายจ่ายเท่ากับ 33,126 บาท ซึ่งทำให้ครัวเรือนในกรุงเทพมหานครและ 3 จังหวัดในปริมณฑลมีรายได้เหนือรายจ่ายมากที่สุดเท่ากับ 12,581 บาท รองลงมาได้แก่ ภาคกลาง ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ ซึ่งเท่ากับ 5,922 บาท 5,532 บาท 3,758 บาท และ 3,717 บาท ตามลำดับ

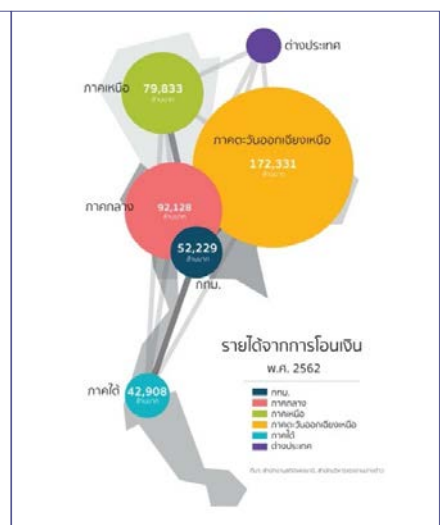
นอกจากนี้ การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน พ.ศ. 2562 พบว่า กรุงเทพมหานครและ 3 จังหวัดซึ่งได้แก่ จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดสมุทรปราการ มีสัดส่วนของค่าใช้จ่ายในการส่งเงินมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 6.45 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดต่อเดือน และมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1,977 บาทต่อเดือน รองลงมาคือภาคกลางและภาคใต้ มีค่าใช้จ่ายในการส่งเงินเฉลี่ย 1,068 บาทต่อเดือน และ 1,023 บาทต่อเดือน ตามลำดับ ในขณะที่รายได้ประเภทเงินช่วยเหลือจากบุคคลนอกครัวเรือน (ภาพที่ 3) พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีสัดส่วนของรายได้ที่ได้รับจากบุคคลนอกครัวเรือนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 12.72 ของรายได้ต่อเดือนทั้งหมด และเฉลี่ย 2,566 บาทต่อเดือน รองลงมาคือภาคเหนือ มีสัดส่วนของรายได้ที่ได้รับจากบุคคลนอกครัวเรือนคิดเป็นร้อยละ 8.67 ของรายได้ต่อเดือนทั้งหมด และเฉลี่ย 1,721 บาทต่อเดือน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการพึ่งพิงบุคคลนอกครัวเรือนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนืออย่างชัดเจน



ภาพที่ 1 การย้ายเข้ากรุงเทพมหานคร
พ.ศ. 2548-2553



ภาพที่ 2 อัตราการเปลี่ยนแปลง
ผลิตภัณฑ์จังหวัด (GPP)
พ.ศ. 2555-2560



ภาพที่ 3 รายได้ที่ได้รับจาก
บุคคลนอกครัวเรือน พ.ศ. 2562

ที่มา : นพนนท์ ตาปนานนท์ (2563)



กระบวนการเป็นเมืองซึ่งเกิดขึ้นจากการอพยพย้ายถิ่นจากชนบทเข้าสู่เมือง ได้ส่งผลต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของเมืองและภาพรวมของประเทศ และมีส่วนในการกระจายผลตอบแทนทางเศรษฐกิจจากเมืองไปยังชนบทซึ่งเป็นต้นทางของการอพยพย้ายถิ่นได้อย่างมีนัยยะสำคัญ อย่างไรก็ตามผู้ที่อพยพจากชนบทเข้าสู่เมืองมักเป็นผู้มีรายได้น้อยและขาดโอกาสการเข้าถึงแหล่งงานที่สร้างรายได้เพียงพอ และมักขาดโอกาสในการเข้าถึงที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพและราคาที่เหมาะสม ตลอดจนการขาดโอกาสในการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเพื่อการพักผ่อนและการพบปะสังสรรค์ทางสังคม จึงมีความจำเป็นต่อการศึกษาวิจัยเพื่อชี้ให้เห็นถึงปัญหาและแนวทางการแก้ไขโดยเพิ่มผลิตภาพและการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้มีรายได้น้อยในย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานคร เพื่อให้กระบวนการเป็นเมืองสามารถสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจและการกระจายผลตอบแทนไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยในพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นพื้นที่บางส่วนของเขตปทุมวัน เขตบางรัก เขตสาทร และเขตคลองเตย ประกอบด้วยการดำเนินการ 7 ขั้นตอน ดังนี้ 1) การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิเพื่อศึกษาวิเคราะห์สถานการณ์เบื้องต้น 2) การประชุมระดมความเห็นของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดขอบเขตและแนวทางการดำเนินการ 3) การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจภาคสนาม การตอบแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์เชิงลึก 4) การประชุมระดมความเห็นของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำร่างข้อเสนอแนะการพัฒนาเชิงพื้นที่ 5) การบูรณาการข้อมูลขั้นสุดท้ายเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะการพัฒนาเชิงพื้นที่ 6) การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อข้อเสนอแนะการพัฒนาเชิงพื้นที่จากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และ 7) การสรุปผลการดำเนินการและจัดทำข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ผลจากการวิจัยโครงการ การเพิ่มผลิตภาพและการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้มีรายได้น้อยในย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานคร สามารถสรุปและประมวลเป็นข้อเสนอแนะ ดังนี้

1) การกำหนดนโยบายด้านการตั้งถิ่นฐานของประชากร

การกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ (20 ปี) การวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (5 ปี) และการวางแผนและจัดทำผังนโยบายระดับประเทศจะต้องกำหนดกรอบนโยบายการตั้งถิ่นฐานและระบบชุมชนเพื่อรองรับกระบวนการเป็นเมือง โดยการอพยพย้ายถิ่นของประชากรชนบทเข้าสู่เมืองศูนย์กลางความเจริญ (Growth pole หรือ Growth center) ต่าง ๆ ได้แก่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองหลักและเมืองรอง ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ซึ่งถ่ายทอดสู่การวางแผนและจัดทำแผนผังแสดงการตั้งถิ่นฐานและระบบชุมชนในผังนโยบายระดับภาคและผังนโยบายระดับจังหวัดที่กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับเป้าหมายจำนวนประชากรและบทบาททางเศรษฐกิจและสังคมของเมือง ประกอบกับการกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาเมืองและชนบท และการสงวนรักษาทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และระบบนิเวศ ในการวางแผนและจัดทำผังนโยบายระดับประเทศที่ถ่ายทอดสู่การวางแผนและจัดทำแผนผังเพื่อการพัฒนาเมืองและชนบท และแผนผังแสดงแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และระบบนิเวศ ในผังนโยบายระดับภาคและผังนโยบายระดับจังหวัดอย่างต่อเนื่องตามลำดับ

2) การวางแผนผังการพัฒนาเมือง

การวางแผนผังการพัฒนาเมืองศูนย์กลางความเจริญตามที่กำหนดในผังนโยบายระดับประเทศ ผังนโยบายระดับภาค และผังนโยบายระดับจังหวัด เพื่อรองรับกระบวนการเป็นเมืองโดยการอพยพย้ายถิ่นของประชากรชนบทจากทั่วทุกภูมิภาคของประเทศให้เข้ามาตั้งถิ่นฐานและประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมในเมืองศูนย์กลางความเจริญต่าง ๆ ดังกล่าวนั้น ย่อมจำเป็นต่อการสนับสนุนการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของประชาชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้มีรายได้น้อย โดยการกำหนดให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งได้แก่ย่านพาณิชยกรรมและย่านอุตสาหกรรม เพื่อเพิ่มโอกาสการลงทุนและการจ้างงาน และการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก เพื่อเพิ่มโอกาสการเข้าถึงที่อยู่อาศัยราคาถูก (Affordable housing) ของผู้มีรายได้น้อยในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับแหล่งการจ้างงาน เพื่อลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการเดินทางตามหลักการสร้างสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่อยู่อาศัย (Job and housing balance) นอกจากนี้ การให้การสนับสนุนการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้มีรายได้น้อยในเมืองศูนย์กลางความเจริญอาจกระทำได้ด้วยการกำหนดให้มีมาตรการส่งเสริม (Incentive measure) ต่าง ๆ ในผังเมืองรวม เช่น การกำหนดให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่เพิ่มขึ้น (FAR bonus) สำหรับการจัดให้มีที่ว่างเพื่อการใช้ประโยชน์สาธารณะ หรือสวนสาธารณะ และการจัดให้มีที่อยู่อาศัยราคาถูกสำหรับผู้มีรายได้น้อย เป็นต้น

3) การดำเนินการพัฒนาและฟื้นฟูเมือง

การให้การสนับสนุนการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมแก่ผู้มีรายได้น้อยในเมืองศูนย์กลางความเจริญ ย่อมมีความจำเป็นต่อการดำเนินโครงการพัฒนาและฟื้นฟูเมืองโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นของเมืองศูนย์กลางความเจริญนั้น ๆ ร่วมกับหน่วยงานราชการและองค์การรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ กรมโยธาธิการและผังเมือง การเคหะแห่งชาติ สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) ฯลฯ โดยการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ การวางแผนผังโครงการพัฒนาและฟื้นฟูเมืองศูนย์กลางความเจริญตามที่กำหนดในผังนโยบายระดับประเทศ ผังนโยบายระดับภาค และผังนโยบายระดับจังหวัด ที่รองรับกระบวนการเป็นเมืองในภาพรวมของประเทศ จะมีความสำคัญกับการถ่ายทอดผังเมืองรวมของเมืองศูนย์กลางความเจริญต่าง ๆ ไปสู่การดำเนินการเพื่อการจัดให้มีพื้นที่เพื่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งในด้านการผลิต การค้าและการบริการ พื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย และพื้นที่เพื่อการสาธารณประโยชน์ต่าง ๆ ที่มีการผสมผสานการใช้ประโยชน์ (Mixed use) การผสมผสานที่อยู่อาศัย (Mixed housing) และการผสมผสานผู้คนระดับรายได้ต่าง ๆ (Mixed income) เพื่อผลต่อการเพิ่มผลิตภาพและการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในเมืองศูนย์กลางความเจริญนั้น ๆ

4) การใช้ที่ดินของรัฐ

กรุงเทพมหานครและเมืองหลักในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยมีที่ดินของรัฐที่อยู่ในการครอบครองโดยหน่วยงานราชการ และองค์การรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ ที่ดินราชพัสดุ ที่ดินขององค์การรัฐวิสาหกิจ ที่ดินสาธารณประโยชน์ ฯลฯ เป็นจำนวนมาก ที่ดินของรัฐในส่วนที่เกินกว่าความจำเป็นในการใช้ประโยชน์เพื่อกิจการของรัฐและเพื่อการดำเนินการด้านสาธารณูปการต่าง ๆ แล้ว อาจนำมาใช้ประโยชน์เพื่อสนับสนุนการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้มีรายได้น้อยได้อย่างเหมาะสม หน่วยงานราชการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรมธนารักษ์ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับควบคุมดูแลการใช้ที่ดินที่เป็นที่ราชพัสดุของประเทศ จะต้องประสานการดำเนินการร่วมกับหน่วยงานราชการทั้งที่ครอบครองและมิได้ครอบครองที่ดินที่เป็นที่ราชพัสดุ ศึกษาวิเคราะห์ ความต้องการใช้ที่ดินเพื่อกิจการของรัฐทั้งในปัจจุบันและอนาคต และวางแผนการใช้ที่ดินราชพัสดุเพื่อรองรับความต้องการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการของรัฐให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และหากมีที่ดินราชพัสดุเกินกว่าความต้องการใช้เพื่อกิจการของรัฐในปัจจุบันและในอนาคต ก็อาจนำที่ดินที่เกินกว่าความต้องการดังกล่าวมาใช้เพื่อกิจการสาธารณประโยชน์ต่าง ๆ เช่น สวนสาธารณะ ลานคนเมือง ฯลฯ และนำพื้นที่ที่เกินกว่าความต้องการทั้งเพื่อกิจการของรัฐและกิจการสาธารณประโยชน์มาใช้ เพื่อสนับสนุนการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้มีรายได้น้อยตามลำดับ

5) การกำกับควบคุมราคาอสังหาริมทรัพย์

การเพิ่มผลิตภาพและการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้มีรายได้น้อยในย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานคร มีความจำเป็นต่อการดำเนินการเพื่อให้ผู้มีรายได้น้อยสามารถเข้าถึงพื้นที่เพื่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม การอยู่อาศัย และการพักผ่อน โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ กรุงเทพมหานครในฐานะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การเคหะแห่งชาติ สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) ตลอดจนหน่วยงานราชการและองค์การรัฐวิสาหกิจที่มีบทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มผลิตภาพและการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้มีรายได้น้อยในทุก ๆ ด้าน และหน่วยงานราชการและองค์การรัฐวิสาหกิจที่ครอบครองและใช้ประโยชน์ที่ดินของรัฐ ซึ่งอาจให้การสนับสนุนการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้มีรายได้น้อยในย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานคร

ทั้งนี้ การให้การสนับสนุนการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้มีรายได้น้อย โดยหน่วยงานราชการและองค์การรัฐวิสาหกิจที่ครอบครองและใช้ประโยชน์ที่ดินของรัฐในย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานคร จะก่อให้เกิดตลาดอสังหาริมทรัพย์แบบเช่า (Leasehold property) เนื่องจากไม่สามารถโอนสิทธิ์การถือครองที่ดินดังกล่าวได้ ผลจากการเพิ่มสัดส่วนของอสังหาริมทรัพย์แบบเช่าซึ่งมีค่าเช่าที่ต่ำกว่าค่าเช่าอสังหาริมทรัพย์แบบซื้อขาย (Freehold property) ประมาณร้อยละ 30-40 จะช่วยให้ผู้มีรายได้น้อยสามารถเข้าถึงพื้นที่เพื่อการประกอบอาชีพและพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยได้ในราคาถูก อีกทั้งยังจะช่วยให้ค่าเช่าตลอดจนราคาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ที่ดำเนินการโดยภาคเอกชนมีราคาถูกลงจนสามารถเข้าถึงได้โดยประชาชนรายได้ปานกลางโดยทั่วไป

กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของผลการศึกษาวิจัยโครงการ “การเพิ่มผลิตภาพและการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้มีรายได้น้อยในย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองของกรุงเทพมหานคร” ซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณในการศึกษาจากกองทุนส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และหน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการพัฒนาระดับพื้นที่ (บพท.)

เอกสารอ้างอิงและบรรณานุกรม

- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์ความยากจนและเหลื่อมล้ำของประเทศไทย ปี 2562. สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2563 จาก https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=10857
- สุปรียา หวังพิชรพล, สักรินทร์ แซ่ภู, ญัฐภูมิ อัครโกวิทวงศ์, ปณายุ ไชยรัตนานนท์, เทียมสุรีย์ ศิริศรีศักดิ์ และ กฤษณะ แพทย์จะเกร็ง. (2560). ชุดโครงการวิจัยความเหลื่อมล้ำและคนจนเมือง. ได้รับทุนสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- องค์การสหประชาชาติ. (2558). เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs). องค์การสหประชาชาติ (United Nations: UN).
- Tacoli, C. (2015). *The Crucial Role of Rural-urban Linkages*. the International Institute for Environment and Development (IIED), Working Paper October.
- Global News and Insight for Corporate Financial Professionals. (2018). *Wealth Distribution and Income Inequality by Country*.
- McGranahan, G., & Satterthwaite, D. (2014). *Urbanisation Concepts and Trends*. the International Institute for Environment and Development (IIED), Working Paper June 2014.
- Nilsson, K., Nielsen, T. S., Aalbers, C., Bell, S., Boitier, B., Chery, J. P., ... Zasada, I. (2014). *Strategies for Sustainable Urban Development and Urban-rural Linkages*. the European Journal of Spatial Development, Delft University of Technology.
- UN-Habitat. (2017). *Implementing the New Urban Agenda by Strengthening Urban-Rural Linkages*.

การประเมินศักยภาพและการประมาณการปริมาณจำนวนเรือและ ตู้สินค้าจากความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเล ฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย

ศาสตราจารย์ ดร. สุพจน์ เตชวรสินสกุล¹,
รองศาสตราจารย์ ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์²,
รองศาสตราจารย์ ดร. จักรกฤษณ์ ดวงพิสดาร³ และ
นางสาววิภารัตน์ สันยาลักษณ์ฤชาชัย⁴

¹ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²หลักสูตรสหสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

³คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁴นักวิจัยอิสระ

*ผู้รับผิดชอบหลักของบทความ email: supott.t@chula.ac.th

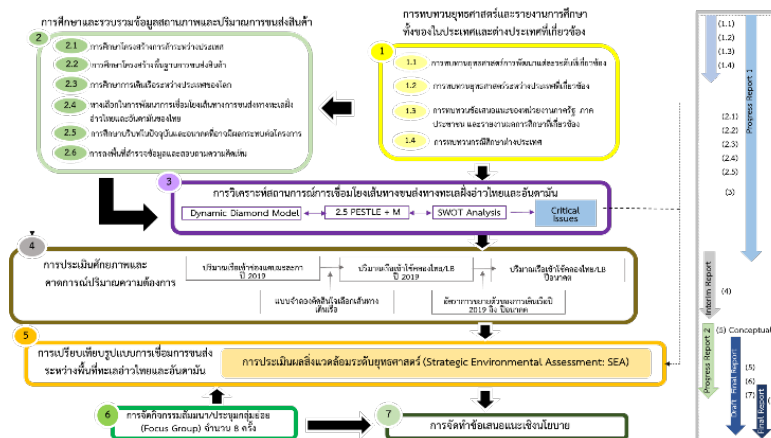
บทนำ

การเชื่อมโยงการขนส่งและการเดินทางระหว่างทะเลฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามันนับได้ว่าเป็นยุทธศาสตร์สำคัญทางด้านการค้าและความมั่นคง โดยการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินการเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลสามารถส่งผลในด้านต่าง ๆ ไม่เพียงเฉพาะสำหรับประเทศไทยและประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) แต่ยังส่งผลต่อระบบการขนส่งและห่วงโซ่อุปทานของทั้งโลก แม้ว่าประเทศไทยเคยมีการศึกษาโอกาสในการเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลมาโดยตลอด แต่อย่างไรก็ตาม โจทย์ของการศึกษาที่ผ่านมาโดยส่วนใหญ่มักเน้นการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่บางประเภทเพื่อใช้ในการเชื่อมโยงพื้นที่สองฝั่งทะเล โดยมีได้ตั้งโจทย์เพื่อตอบปัญหาความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างรอบด้าน การศึกษาความเป็นไปได้การเชื่อมโยงการขนส่งและการเดินทางระหว่างทะเลฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามันในครั้งนี้ จึงมีการดำเนินการที่แตกต่างออกไป โดยเริ่มต้นจากการกำหนดโจทย์สำคัญ ๆ ที่ได้มาจากภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากการเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลเข้าด้วยกัน แล้วจึงวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ทั้งข้อมูลเชิงปริมาณและคุณภาพ เพื่อหาคำตอบและ/หรือแนวทางที่เหมาะสมเพื่อตอบโจทย์ต่าง ๆ เหล่านั้น รวมถึงการเสนอแนะแนวทางในดำเนินการทั้งในเชิงนโยบายและกลยุทธ์ที่จะสามารถนำไปสู่ความสำเร็จของแนวทางต่าง ๆ ที่เสนอ

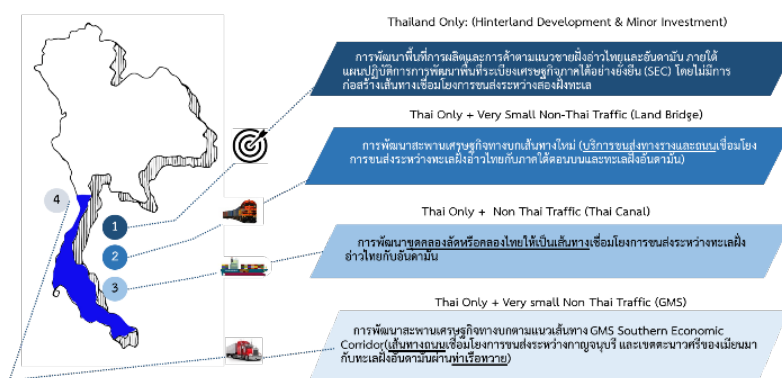
ทั้งนี้ โจทย์ที่สำคัญสำหรับภาคส่วนต่าง ๆ ได้แก่ การเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลสามารถสร้างความมั่นคงและมั่นคงให้ประเทศไทยและพื้นที่ภาคใต้ได้อย่างไร ซึ่งจากการวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ คณะที่ปรึกษาได้นำเสนอแนวทาง 4 แนวทางในการเชื่อมโยงสองฝั่งทะเล และจากการทำการทดลองและสร้างแบบจำลองเพื่อทดสอบความเป็นไปได้ของทั้ง 4 แนวทาง โดยทดสอบในด้านต่าง ๆ อาทิ การขนส่งของเรือประเภทต่าง ๆ การส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ของพื้นที่ภาคใต้และของประเทศไทย ผลกระทบต่อวิถีชีวิตและชุมชน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และความมั่นคงของชาติ ซึ่งผลการทดสอบพบว่า แนวทางในการเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลที่น่าจะเหมาะสมที่สุด ได้แก่ การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบันให้อยู่ในสภาวะที่สามารถเอื้ออำนวยต่อการเชื่อมโยงทั้งระดับพื้นที่และระดับภูมิภาค ในบทความนี้จึงขอเสนอผลการวิเคราะห์การประมาณจำนวนเรือและตู้สินค้าที่คาดว่าจะผ่านเส้นทางเชื่อมโยงเส้นทางใหม่ตามทางเลือกต่าง ๆ

การศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ตระหนักถึงความสำคัญในการเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลดังกล่าว จึงได้กำหนดให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน โดยมอบหมายให้ Chula Unisearch เป็นที่ปรึกษาโครงการฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบเบื้องต้นและความเหมาะสมในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทั้งสองฝั่งทะเล ครอบคลุมมิติด้านเศรษฐกิจ ความมั่นคง สังคม สิ่งแวดล้อม กฎหมาย ประกอบกับการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนและผู้ประกอบการในพื้นที่ เพื่อนำไปสู่การกำหนด ยุทธศาสตร์การพัฒนาและแผนการดำเนินงานที่มีความเหมาะสม สอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ และความเชื่อมโยงของพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศ โดยในการดำเนินการได้มีการทบทวนและวิเคราะห์รายงานผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการศึกษารวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าโดยเรือประเภทต่าง ๆ และเส้นทางเดินเรือในปัจจุบัน ตลอดจนการวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเลในอนาคต รวมถึงปัจจัยหรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการดำเนินการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางทะเลเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน โดยได้กำหนดแนวทางการศึกษาหลัก ๆ ได้แก่ 1) การทบทวนยุทธศาสตร์และรายงานการศึกษาทั้งของในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง 2) การศึกษาและรวบรวมข้อมูลสถานภาพและปริมาณการขนส่งสินค้า 3) การวิเคราะห์สถานการณ์การเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันด้วยแนวคิด Dynamic Diamond Model และ SWOT Analysis เพื่อให้ได้ประเด็นสำคัญ (Critical issues) 4) การประเมินศักยภาพและคาดการณ์ปริมาณความต้องการใช้บริการ และ 5) การเปรียบเทียบรูปแบบการเชื่อมการขนส่งระหว่างพื้นที่ทะเลอ่าวไทยและอันดามัน โดยอาศัยกรอบแนวคิดการประเมินผลสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) และทำการประเมินผลกระทบ 10 มิติ และ 6) การจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (ภาพที่ 1)



ภาพที่ 1 กรอบแนวทางการดำเนินงาน

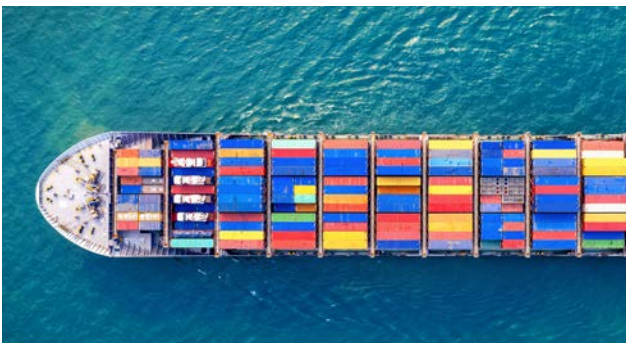


ภาพที่ 2 ทางเลือกในการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของไทย

รูปแบบทางเลือกและข้อเสนอในการเชื่อมโยงพื้นที่สองฝั่งทะเล

จากการวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลทางข้อมูลเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณจากการลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งในและนอกพื้นที่ และการวิเคราะห์ข้อมูลหตุภูมิจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ คณะที่ปรึกษาสรุปทางเลือกในการเชื่อมโยงพื้นที่สองฝั่งทะเลได้ 4 ทางเลือก (ภาพที่ 2) ได้แก่

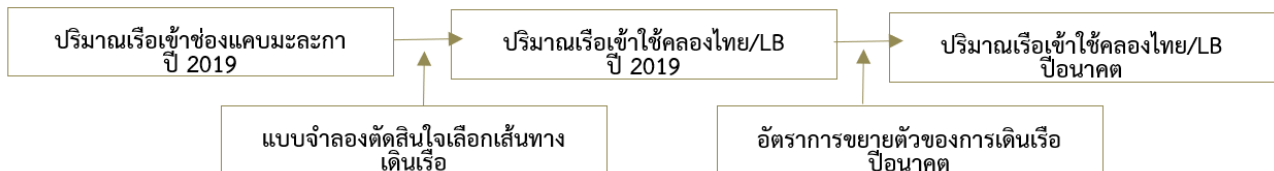
- **ทางเลือกที่ 1 กรณีฐาน :** การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางฝั่งอ่าวไทยและอันดามันตามแผนพัฒนาพื้นที่ทางด้านต่าง ๆ (Thailand Only: Hinterland Development & Minor Investment) ประกอบด้วย การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางฝั่งอ่าวไทยและอันดามันตามแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (Southern Economic Corridor: SEC) ที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 โดยมีได้มีการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจทางบกเส้นทางใหม่ และมีได้มีการขุดคลองลัด หรือโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งประเภทอื่น ๆ ที่เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทะเลฝั่งอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน แต่เป็นการส่งเสริมการพัฒนากระบวนขนส่งเพื่อการเข้าถึงพื้นที่พัฒนาตามแผน SEC เพื่อเป็นประตูการค้า (Gateway) ให้กับกิจกรรมการผลิตและการค้าในพื้นที่ รวมถึง การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ การขุดลอกร่องน้ำเดิม การส่งเสริมการเดินเรือ และการพัฒนารถไฟทางคู่และการเดินรถไฟอย่างมีประสิทธิภาพ
- **ทางเลือกที่ 2 กรณี Land Bridge :** การพัฒนาสะพานเศรษฐกิจทางบกเส้นทางใหม่เชื่อมโยงสองฝั่งทะเล (Thai Only + Very Small Non-Thai Traffic: Land Bridge) เป็นการพัฒนาเพิ่มเติมจากทางเลือกที่ 1 ซึ่งเป็นกรณีฐาน โดยแนวเส้นทางที่เลือกใช้ในพื้นที่นี้เป็นการเชื่อมด้วยระบบรางและถนนระหว่างจังหวัดชุมพรกับจังหวัดระนอง อ้างอิงข้อมูลการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้และเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (แนวเส้นทาง Land Bridge ชุมพร-ระนอง) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม โดยตั้งสมมุติฐานโครงสร้างพื้นฐานประกอบด้วย อุโมงค์ ทางยกระดับ สำหรับรถยนต์ 4 ช่องทางไปกลับ และระบบรถไฟทางคู่ความเร็วปานกลาง (120 กม./ชม.) ในการเชื่อมต่อท่าเรือน้ำลึกทั้งทางด้านฝั่งอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน
- **ทางเลือกที่ 3 กรณีคลองไทย :** การพัฒนาขุดคลองลัดเชื่อมโยงสองฝั่งทะเล (Thai Only + Non Thai Traffic: Thai Canal) เป็นการพัฒนาเพิ่มเติมจากทางเลือกที่ 1 ซึ่งเป็นกรณีฐานด้วยการพัฒนาขุดคลองลัดหรือคลองไทยเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทะเลฝั่งอ่าวไทยกับอันดามัน (Artificial Waterway) โดยแนวเส้นทางที่เลือกในพื้นที่นี้เป็นการเชื่อมด้วยการขุดคลองเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดสงขลา จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดพัทลุง จังหวัดตรัง และจังหวัดกระบี่ อ้างอิงแนว 9A ระยะทางจากการประมาณการ 145 กิโลเมตร ความกว้าง 400 เมตร และความลึก 40 เมตร โดยตั้งสมมุติฐานโครงสร้างพื้นฐานประกอบด้วยคลองน้ำจืด โดยมีประตูกันน้ำบริเวณทางเปิด 2 ฝั่งทะเล ท่าเรือน้ำลึก 1 ตำแหน่ง สะพานซึ่งงานระบบกักกับการเดินเรือ ฯลฯ
- **ทางเลือกที่ 4 กรณีท่าเรือน้ำลึกทวาย :** การพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ตามกรอบอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (GMS) (Thai Only + Very small Non Thai Traffic: GMS Southern Economic Corridor) เป็นการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางสนับสนุนการผลิตและพาณิชยกรรมตามแนวเส้นทาง GMS Southern Economic Corridor โดยแนวทางเลือกในพื้นที่นี้เป็นการพิจารณาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกาญจนบุรี-ชายแดนไทย/เมียนมา (ด่านพุน้ำร้อน) ซึ่งเป็นโครงข่ายต่อเชื่อมที่สำคัญกับทะเลฝั่งอันดามันผ่านโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย เมืองทวาย เขตตะนาวศรี ประเทศเมียนมาตามแนวเส้นทาง AH123 ซึ่งโครงข่ายนี้จะสนับสนุนระบบขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ให้สามารถขนส่งสินค้าและเดินทางได้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น



การประเมินศักยภาพและคาดการณ์ปริมาณความต้องการ (Demand side)

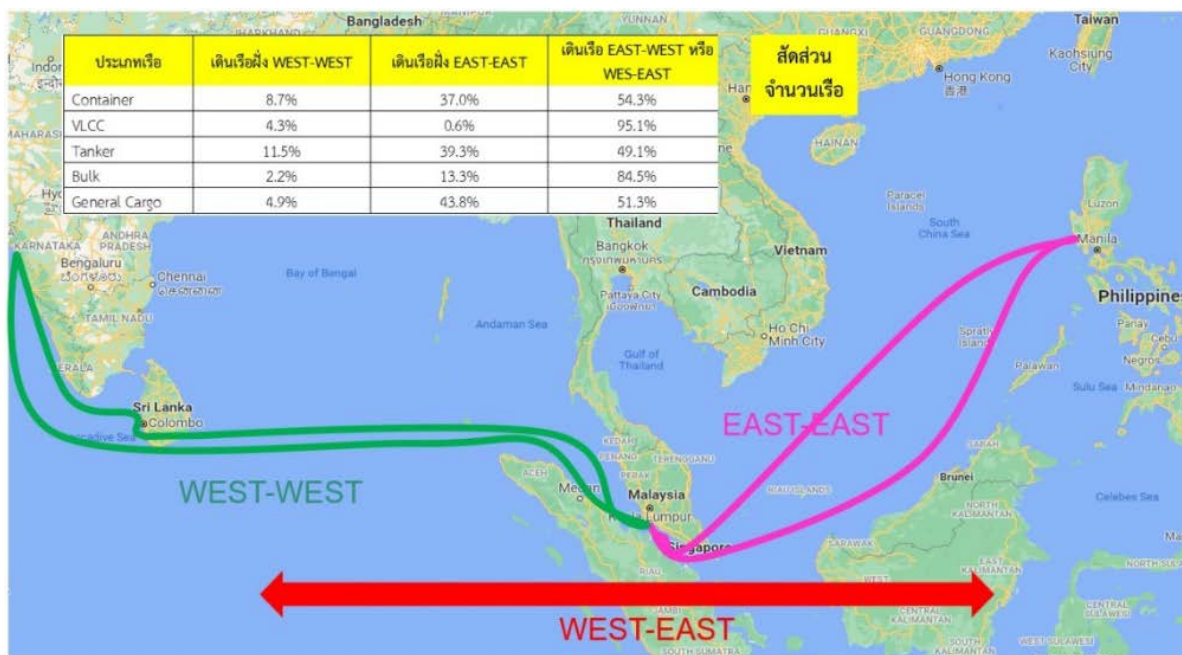
ข้อมูลสำคัญในการวิเคราะห์คัดเลือกโครงการได้แก่ข้อมูลการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างสองฝั่งทะเล ซึ่งในปัจจุบันเส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งได้แก่เส้นทางที่ผ่านช่องแคบมะละกาจากการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถจำแนกการเดินทางขนส่งทางเรือบริเวณช่องแคบมะละกาได้ดังแสดงในภาพที่ 3 และตารางที่ 1 การวิเคราะห์แยกเป็น 2 กรณี คือ กรณีการวิเคราะห์ปริมาณเรือที่จะใช้คลองไทยและสะพานเศรษฐกิจทางบก และกรณีการวิเคราะห์ปริมาณสินค้าที่จะใช้บริการท่าเรือทวาย

1) **การวิเคราะห์ปริมาณเรือที่จะใช้คลองไทยและสะพานเศรษฐกิจทางบก** เป็นการประเมินโอกาสของเรือที่เดินเรือเข้าไปในช่องแคบมะละกา จะหันมาใช้เส้นทางใหม่เชื่อมระหว่างทะเลฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งอันดามันที่เกิดขึ้นจากการขุดคลองไทยหรือจากการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจทางบก (Land Bridge: LB) (ภาพที่ 3)



ภาพที่ 3 กระบวนการวิเคราะห์ศักยภาพและคาดการณ์ปริมาณเรือที่จะใช้คลองไทยและสะพานเศรษฐกิจทางบก

การวิเคราะห์อาศัยข้อมูลเกี่ยวกับการเดินเรือที่อยู่ในน่านน้ำของประเทศสิงคโปร์และเรือที่ผ่านช่องแคบสิงคโปร์ผ่านช่องสัญญาณวิทยุย่านความถี่สูง (Very High Frequency: VHF) ซึ่งเป็นระบบข้อมูลข่าวสารการจราจรทางเรือ (Vessel Traffic Information System: VTIS) จากระบบ STRAITREP รวมทั้งข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณและรูปแบบของการเดินเรือในช่องแคบมะละกาตลอดปี ค.ศ. 2019 จากบริษัท Llyod ซึ่งเป็นข้อมูลที่ประมวลผลจากระบบ AIS (Automatic Identification System) มาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการวิเคราะห์ (Base year) และเมื่อพิจารณาทิศทางของการเดินเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกาสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 รูปแบบ คือ 1) เส้นทาง West-West เป็นการเดินเรือที่เทียบท่าเฉพาะฝั่งทะเลอันดามัน ไม่เข้าไปฝั่งทะเลจีนใต้ 2) เส้นทาง East-East เป็นการเดินเรือที่เทียบท่าเฉพาะฝั่งทะเลจีนใต้ ไม่เข้าไปฝั่งทะเลอันดามัน และ 3) เส้นทางเดินเรือข้ามจากฝั่งทะเลด้านหนึ่งไปยังอีกฝั่งหนึ่งของช่องแคบ (ภาพที่ 4 และตารางที่ 1)



ภาพที่ 4 สัดส่วนจำนวนเรือ จำแนกตามรูปแบบการเดินเรือ

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์เส้นทางเดินเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกาจากข้อมูลการเดินเรือในอดีต

ประเภทเรือ	เดินเรือฝั่ง WEST-WEST	เดินเรือฝั่ง EAST-EAST	เดินเรือ EAST-WEST หรือ WES-EAST
Container	2,055 (8.7%)	8,739 (37.0%)	12,826 (54.3%)
VLCC	348 (4.3%)	49 (0.6%)	7,696 (95.1%)
Tanker	2,805 (11.5%)	9,608 (39.3%)	11,974 (49.1%)
Bulk	344 (2.2%)	2,082 (13.3%)	13,229 (84.5%)
General Cargo	307 (4.9%)	2,748 (43.8%)	3,218 (51.3%)

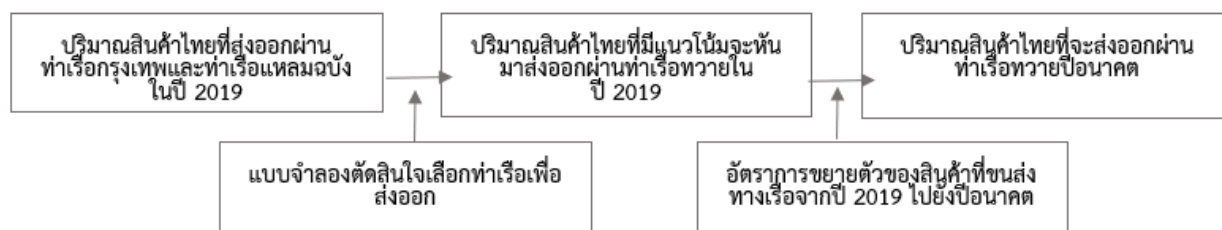
ที่มา : ข้อมูลจากระบบ STRAITREP และบริษัท Llyod ประมวลผลโดยคณะที่ปรึกษา

การคาดการณ์ปริมาณความต้องการใช้บริการคลองไทยและสะพานเศรษฐกิจทางบก แบ่งเป็น 5 ช่วงเวลา ได้แก่ 1) ปีฐาน (ค.ศ. 2019) 2) ปีแรกที่สามารถเปิดให้บริการคลองไทยหรือสะพานเศรษฐกิจทางบกเชิงพาณิชย์ (สมมติฐานให้ทั้งสองโครงการสามารถเปิดให้บริการได้เช่นเดียวกันในปี ค.ศ. 2030) 3) ปี ค.ศ. 2040 4) ปี ค.ศ. 2050 และ 5) ปี ค.ศ. 2060 โดยการคำนวณปริมาณเรือระหว่างปีเป้าหมายด้วยวิธีการ Pro-rata ซึ่งการวิเคราะห์ปริมาณเรือที่จะใช้คลองไทยและสะพานเศรษฐกิจทางบก เป็นการประเมินโอกาสการเดินเรือที่เข้าไปในช่องแคบมะละกาจะหันมาใช้เส้นทางใหม่เชื่อมระหว่างทะเลฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งอันดามันที่เกิดขึ้นจากการขุดคลองไทยหรือจากการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจทางบก การประเมินในส่วนนี้เป็นความพยายามในการวิเคราะห์การตัดสินใจของ “ผู้บริหารสายเรือ” (Liner) ในการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือจากเดิมที่เคยใช้เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางใหม่ เนื่องจากการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือในกรณีนี้แทบทั้งหมดเป็นการตัดสินใจของผู้ประกอบการเดินเรือ มิใช่ของผู้ใช้บริการเรือหรือผู้ส่งสินค้า (Shippers) ซึ่งจะเป็นผู้กำหนดเฉพาะท่าเรือที่เป็นจุดส่งและท่าเรือที่เป็นจุดรับปลายทาง การวิเคราะห์ตั้งอยู่บนแนวคิดของแบบจำลองที่เรียกว่า Logit Choice Model ซึ่งเป็นแบบจำลองสำหรับวิเคราะห์พฤติกรรมตัดสินใจเลือกระหว่างทางเลือกต่าง ๆ ที่มีจำนวนจำกัด (Discrete Choice Analysis) พัฒนาโดยศาสตราจารย์ Daniel L. McFadden ซึ่งจากการวิเคราะห์สามารถสรุปปริมาณความต้องการการใช้เส้นทางคลองไทยและสะพานเศรษฐกิจ จำแนกตามรูปแบบการเดินเรือ ประเภทเรือ และรูปแบบการใช้งานดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 สรุปปริมาณความต้องการใช้บริการคลองไทยและสะพานเศรษฐกิจในปีอนาคต จำแนกตามรูปแบบการเดินเรือ ประเภทเรือ และรูปแบบการใช้งาน

ปี ค.ศ.	คลองไทย							สะพานเศรษฐกิจ
	Container		Bulk Cargo	General Cargo	Tanker	VLCC	รวมจำนวนเรือที่ผ่านคลอง	Container
	ไม่เทียบท่า	ถ่ายลำ	ไม่เทียบท่า	ไม่เทียบท่า	ไม่เทียบท่า	ไม่เทียบท่า		ถ่ายลำ
2019	543	874	901	308	1,143	2,039	5,808	824
2030	850	1,175	1,385	494	1,674	2,846	8,424	1,108
2040	1,309	1,553	2,094	787	2,533	4,088	12,364	1,464
2050	1,838	1,947	2,897	1,125	3,374	5,288	16,469	1,835
2060	2,437	2,322	3,783	1,516	4,276	6,512	20,846	2,189

2) การวิเคราะห์ปริมาณสินค้าไทยที่อาจหันมาส่งออกผ่านท่าเรือทวายในเมียนมา ในกรณีที่มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย และเส้นทางการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างไทยและเมียนมา จะเป็นการวิเคราะห์ปริมาณสินค้าไทยที่อาจหันมาส่งออกผ่านท่าเรือทวาย ในเมียนมา แทนการใช้ท่าเรือในประเทศที่เป็นจุดส่งออกในปัจจุบัน (ภาพที่ 5)



ภาพที่ 5 กระบวนการวิเคราะห์ปริมาณสินค้าไทยที่อาจหันมาส่งออกผ่านท่าเรือทวายในเมียนมา

การวิเคราะห์เป็นการตัดสินใจเปลี่ยนท่าเรือที่เป็นจุดส่งออกของสินค้าไทยจากท่าเรือกรุงเทพและแหลมฉบังเป็นท่าเรือทวาย ซึ่งเป็นการตัดสินใจของผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้าหรือที่เรียกในใบตราส่ง (Bill Of Lading) ว่า “Merchant” ส่วนสายเรือจะมีหน้าที่เพียงมารับสินค้าที่จุดส่งออกตามที่ระบุ การวิเคราะห์ความต้องการใช้บริการกรณีท่าเรือทวายอาศัยแนวความคิดของแบบจำลองสำหรับวิเคราะห์พฤติกรรม การตัดสินใจเลือกท่าเรือต่าง ๆ ที่มีจำนวนจำกัด (Discrete Choice Analysis) แบบเดียวกับที่ใช้ในกรณีของคลองไทยและสะพานเศรษฐกิจทางบก แต่จะพิจารณาในมุมมองของผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้า มีใช้ในมุมมองของผู้ประกอบการเดินเรือ เพื่อเลือกท่าเรือสำหรับการขนส่งผ่านท่าเรือกรุงเทพและแหลมฉบังไปเปลี่ยนถ่ายเรือแม่ที่ท่าเรือสิงคโปร์ กับการขนส่งทางถนนไปยังท่าเรือทวายแล้วขนส่งโดยเรือต่อไปยังท่าเรือในกลุ่มประเทศเป้าหมายทางฝั่งอันดามัน ซึ่งผลการประมาณการปริมาณสินค้าส่งออกไทยที่จะใช้ท่าเรือทวายสรุปได้ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 สรุปปริมาณตู้สินค้าส่งออกไทยผ่านท่าเรือทวาย

ปี ค.ศ.	ปริมาณตู้สินค้าส่งออกของไทยผ่านท่าเรือทวาย (TEU ต่อ ปี)	ปริมาณตู้สินค้านำเข้าของไทยผ่านท่าเรือทวาย (คิดที่ร้อยละ 60 ของสินค้าส่งออก) (TEU ต่อ ปี)
2019	150,778	90,467
2030	206,000	123,600
2040	276,160	165,696
2050	350,513	210,308
2060	423,803	254,282

บทสรุป

จากการดำเนินการตามกระบวนการหลากหลายเพื่อหาความต้องการและคุณค่าที่แท้จริงจากภาคส่วนต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และการวิเคราะห์/สังเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ นำไปสู่การหาแนวทางเลือกที่เหมาะสม คณะที่ปรึกษาได้นำผลการวิเคราะห์และประมาณการปริมาณเรือสินค้าและสินค้าที่คาดว่าจะผ่านเข้ามาใช้ทางเชื่อมรูปแบบต่าง ๆ โดยพบว่า รูปแบบการเดินเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมโยงสองฝั่งทะเล สามารถแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ การขนส่งด้านตะวันตก (West-West) การขนส่งด้านตะวันออก (East-East) และการเดินเรือผ่านช่องแคบ (West-East และ East-West) ปริมาณเรือและสินค้าของทั้ง 3 รูปแบบการเดินทางขึ้นอยู่กับประเภทของเรือ และสินค้า อย่างไรก็ตาม การสรุปเพื่อหาทางเลือกที่ดีที่สุดยังคงขึ้นอยู่กับปัจจัยประกอบอื่น ๆ อีกจำนวนมากดังอธิบายมาแล้ว

กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของผลการศึกษาวิจัย “โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน” ซึ่งได้รับงบประมาณในการศึกษาโครงการจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



เอกสารอ้างอิงและบรรณานุกรม

- สุพจน์ เตชวรสินสกุล, สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์, จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา, และ วิชารัช สัตยาลักษณ์ฤชัย. (2022). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย. ได้รับทุนสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2564). แนวทางการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (ฉบับปรับปรุง).
- Equasis. (2019). Lloyd's Register of Shipping. Statistical Tables, World fleet statistics and Equasis. อ้างใน : <https://transportgeography.org/contents/chapter5/maritime-transportation/evolution-containerships-classes/>
- The Geography of Transport Systems. (n.d.). *Evolution of Containerships*. Retrieved November 1, 2021, from <https://transportgeography.org/contents/chapter5/maritime-transportation/evolution-containerships-classes/>
- The International Maritime Organisation (IMO). (n.d.). *Mandatory Ship Reporting System in the Straits of Malacca-STRAITREP*. Retrieved November 1, 2021, from http://marine21.marine.gov.my/app/JICT032008/JLSM/service/kp_straitrep.html
- UNCTAD. (2020). *Review of Maritime Transport 2020*.

การวางแผนพัฒนาพื้นที่ เพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน



Photo by Freepik.com

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ณัฐพงศ์ พันธุ์น้อย ผู้ช่วยคณบดี และอาจารย์ประจำภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย แบ่งปันมุมมอง ประเด็นความท้าทายด้านการวางแผนพัฒนาพื้นที่ พร้อมกรณีตัวอย่างด้านการวางผังเมือง และการวางแผนพัฒนาพื้นที่เพื่อตอบโจทย์และแก้ไขปัญหาของประเทศ รวมถึงเพื่อชี้นำการพัฒนาสู่ความยั่งยืน

สถานการณ์การวางผังเมืองในประเทศไทย

“...ปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันรวมถึงการตั้งคำถามต่อประสิทธิภาพของการวางผังเมืองในประเทศไทย สะท้อนถึงความจำเป็นในการเจรจาและสร้างข้อตกลงในการอยู่ร่วมกันและใช้ทรัพยากรที่มีอยู่จำกัด เพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่นำพาโอกาสและประโยชน์มาสู่คนทุกกลุ่มอย่างแท้จริง...”

ประเทศไทยมีกฎหมายที่ให้อำนาจรัฐเพื่อการวางและจัดทำผังเมืองมามากกว่า 50 ปี โดยพระราชบัญญัติ (พรบ.) การผังเมืองที่ใช้กันมายาวนาน คือ พรบ. การผังเมือง พ.ศ. 2518 ซึ่งได้มีการปรับปรุงสาระสำคัญครั้งล่าสุดจนกลายเป็น พรบ. การผังเมือง พ.ศ. 2562 ที่ใช้กันในปัจจุบัน ซึ่งเมื่อพิจารณาความตามกฎหมายและหลักการสากลจะพบว่า การผังเมืองเป็นกลไกที่ใช้เพื่อการบริหารจัดการเชิงพื้นที่เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างคุ้มค่าและยั่งยืน ไม่ว่าจะเป็นที่ดิน พื้นที่ทรัพยากรธรรมชาติ มรดกทางวัฒนธรรม รวมไปถึงการใช้งบประมาณของรัฐและเอกชน เพื่อให้เกิดการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนทุกกลุ่ม และนำมาสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยทั่วไปการวางผังเมืองจึงมีการตราเป็นกฎหมายในฐานะข้อตกลงร่วมกันของคนในสังคมที่จะถือปฏิบัติร่วมกันเพื่อรักษาผลประโยชน์ของทั้งตนเอง ผู้คนรอบตัว และประเทศในภาพรวม

แม้ว่าประเทศไทยจะมี พรบ. การผังเมืองและดำเนินการวางผังเมืองมาเป็นระยะเวลามากกว่า 50 ปีก็จริง แต่ในอดีตประเทศไทยไม่ค่อยให้ความสนใจเท่าที่ควรต่อการใช้กลไกทางผังเมืองในการบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อตอบสนองการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ การที่ประเทศไทยละเลยการบริหารจัดการเชิงพื้นที่อย่างบูรณาการอาจเกิดจากหลายสาเหตุ เช่น การที่ประเทศไทยเป็นประเทศที่อุดมสมบูรณ์และมีประชากรจำนวนไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับทรัพยากรที่มีอยู่ทำให้ในอดีตจึงไม่เกิดแรงกดดันต่อการบริหารจัดการที่ดิน ทรัพยากรและการลงทุนของรัฐมากนักปัญหาด้านภัยพิบัติอาจจะไม่รุนแรงและไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยนักเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ ปัญหาด้านการเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศของโลกยังไม่ส่งผลโดยตรงอย่างรุนแรงต่อประเทศไทย รวมถึงยังขาดการรวมตัวกันของภาคประชาชนเพื่อต่อรองกับภาครัฐในการจัดการมลพิษอย่างจริงจัง ประกอบกับเมื่อย้อนไปในอดีตสักประมาณ พ.ศ. 2520 จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยยังมีความได้เปรียบในการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างชัดเจน จากทำเลที่ตั้งและรูปแบบการปกครองที่เปิดโอกาสให้ต่างประเทศเข้ามาลงทุนได้สะดวกสถานการณ์ดังกล่าวทำให้ประเทศไทยในช่วง พ.ศ. 2500–2540 ขาดปัจจัยผลักดันทั้งจากภายในและภายนอก ไม่ว่าจะเป็นเรื่องเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ต่อการให้ความสำคัญกับการวางแผนการบริหารจัดการเชิงพื้นที่เพื่อการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ดิน มรดกทางวัฒนธรรม การตั้งถิ่นฐาน และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานอย่างคุ้มค่า ทุนเวลา และสร้างประโยชน์กับคนทุกกลุ่ม

จวบจนเมื่อก้าวเข้าสู่ช่วง พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา วิกฤตต้มยำกุ้งและภาวะการณ์ล่มสลายทางเศรษฐกิจของเอเชียในช่วงเวลานั้นทำให้ประเทศไทยเกิดความเสียหายค่อนข้างมาก ประกอบกับการละเลยเรื่องการรักษาสีเขียวและทรัพยากรธรรมชาติทำให้ปริมาณพื้นที่ป่าไม้และทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญของประเทศลดลงอย่างมีนัยยะสำคัญ การเปลี่ยนโครงสร้างทางเศรษฐกิจจากภาคเกษตรกรรมไปสู่ภาคอุตสาหกรรมทำให้ประเทศไทยสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมขั้นดีเพื่อเปลี่ยนแปลงไปสู่พื้นที่อุตสาหกรรมและที่อยู่อาศัย มลพิษและอุบัติเหตุเริ่มทวีความรุนแรงมากขึ้น ประกอบกับการพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้นจนกลายเป็นคู่แข่งทั้งในด้านอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศ ในขณะที่ประเทศไทยเริ่มสูญเสียแรงดึงดูดด้านการลงทุนจากต่างประเทศลง ปัญหาดังกล่าวทำให้ในช่วงหลังปี พ.ศ. 2545 เป็นต้นมา หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมจึงเริ่มหันมาให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการเชิงพื้นที่และทำให้เกิดแนวคิดในการนำกลไกทางผังเมืองมาใช้ในการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น



ที่มา : โครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ที่สัมพันธ์กับระบบคมนาคมทางราง พลังงาน และสิ่งแวดล้อม โดยบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ ศูนย์บริการวิชาการ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในช่วงประมาณ 15 ปีที่ผ่านมา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยนับเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาองค์ความรู้เพื่อผลักดันให้การวางแผนและจัดทำผังเมืองในประเทศไทยมีองค์ประกอบในการควบคุมและส่งเสริมการพัฒนาเมืองที่มีคุณภาพในระดับสากล โดยเฉพาะในการวางแผนและกลไกการพัฒนาเมืองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยมีบุคลากรที่เข้าร่วมกับหน่วยงานภาครัฐในการวางแผนผังเมืองมาโดยตลอด และทำให้เกิดจุดเปลี่ยนสำคัญของการวางแผนผังเมืองในประเทศไทย คือ การประกาศใช้กฎกระทรวงบังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับ พ.ศ. 2549 ซึ่งนับเป็นผังเมืองที่มีกลไกในการควบคุมและส่งเสริมการพัฒนาเมืองที่ใกล้เคียงมาตรฐานสากล และมีส่วนสำคัญในการผลักดันการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของเมืองกรุงเทพฯ จากเมืองที่พึ่งพารถยนต์เป็นหลักสู่มหานครแห่งการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนทางราง ในช่วงแรกของการประกาศใช้ผังเมืองรวมฉบับปี พ.ศ. 2549 ภาคเอกชนและภาคประชาชนอาจจะยังไม่เห็นถึงผลลัพธ์จากการบริหารจัดการพื้นที่โดยผังเมือง แต่เมื่อเวลาผ่านไป การควบคุมและส่งเสริมการพัฒนาโดยกลไกทางผังเมืองของกรุงเทพมหานครทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์กรรมที่สอดคล้องกับการพัฒนาระบบรางในกรุงเทพมหานครมากขึ้น ส่งผลให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางและสร้างความคุ้มค่าให้กับการลงทุนของรัฐ ในขณะเดียวกัน การเกิดมทอทุกภัยในปี พ.ศ. 2554 ซึ่งสร้างผลกระทบเชิงลบอย่างมหาศาลต่อระบบเศรษฐกิจและการอยู่อาศัยของประชาชนโดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ส่งผลให้เกิดข้อถกเถียงในสังคมถึงประสิทธิภาพของผังเมืองในการบริหารจัดการการพัฒนาเมือง เนื่องจากพบว่าในช่วงเวลานั้น จังหวัดในปริมณฑลและหลายจังหวัดในประเทศไทยยังไม่มีกำหนดทางผังเมือง ทำให้เกิดการพัฒนาเมืองและการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง (Urban sprawling) ไปยังพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดภัยพิบัติ

นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา ความสนใจของสังคมไทยต่อการผังเมืองเกิดขึ้นพร้อม ๆ กับการให้ความสำคัญต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนทั้งในพื้นที่เมืองและชนบท รวมถึงไปถึงการพัฒนาเศรษฐกิจและความเชื่อมโยงของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด การขาดพื้นที่สาธารณะและพื้นที่สีเขียวในเมือง การเกิดระเบิดของโรงงานอุตสาหกรรม การสูญเสียความสามารถในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ เป็นต้น ปัญหาเหล่านี้ทำให้ภาคประชาชนเริ่มให้ความสำคัญต่อการวางแผนผังเมืองในฐานะกลไกในการบริหารจัดการเชิงพื้นที่มากยิ่งขึ้น ประกอบกับสถานการณ์การเดินทางกลับไปอยู่บ้านเกิดของตัวเองในต่างจังหวัดของประชาชนวัยแรงงานที่เคยมีประสบการณ์ด้านการเรียนและการทำงานในเมืองใหญ่ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศจากการเกิดปัญหาทางเศรษฐกิจ การเดินทางกลับไปดูแลครอบครัวและการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ชีวิต ส่งผลให้ในแต่ละท้องถิ่นมีกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่ต้องการพัฒนาคุณภาพชีวิต ยกระดับสังคม และพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ให้ดีขึ้น ในขณะเดียวกันการพัฒนาของระบบสื่อสารโทรคมนาคมและสื่อสังคมออนไลน์ รวมไปถึงการเดินทางไปท่องเที่ยวในต่างประเทศที่สะดวกและประหยัดมากขึ้น ทำให้สังคมไทยรับรู้ถึงศักยภาพของการมีผังเมืองที่ดีในต่างประเทศว่ามีส่วนในการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีและโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประชาชน ไม่เพียงเท่านั้น การบริหารจัดการเชิงพื้นที่ที่ดียังสร้างให้เกิดความเท่าเทียมกันในการเข้าถึงทรัพยากรและลดความเหลื่อมล้ำระหว่างคนแต่ละกลุ่มในสังคมอีกด้วย สถานการณ์ดังกล่าวผลักดันให้ภาคเอกชนและภาคประชาชนเริ่มตั้งคำถามต่อคุณภาพและประสิทธิภาพในการวางแผนผังเมืองของประเทศไทย ดังที่มักเห็นและได้ยินการวิพากษ์วิจารณ์การวางแผนผังเมืองในประเทศไทยผ่านสื่อมวลชนสาขาต่าง ๆ เป็นจำนวนมากในปัจจุบัน ปรากฏการณ์ดังกล่าวอาจสะท้อนถึงความจำเป็นอย่างเร่งด่วนที่ทุกภาคส่วนในสังคมไทย ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ต้องหันหน้าเข้าหากันเพื่อเจรจาและสร้างข้อตกลงในการอยู่ร่วมกันและใช้ทรัพยากรทุกด้านที่มีอยู่จำกัด เพื่อแก้ไขปัญหาทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงผลักดันให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่นำพาโอกาสและประโยชน์มาสู่คนทุกกลุ่มอย่างแท้จริง



ที่มา : โครงการยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไมซ์เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์และการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน ในจังหวัดเพชรบุรีและประจวบคีรีขันธ์ โดยสำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ ร่วมกับคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ความสำคัญของการวางผังเมืองเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

“...ในปัจจุบันการวางนโยบายด้านการพัฒนาเมืองและการจัดทำผังเมืองจึงเป็นกลไกสำคัญ
ในการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประชาชน การสร้างสังคมและชุมชนที่ดี
รวมถึงไปถึงการอยู่ร่วมกันกับธรรมชาติอย่างสมดุล...”

นอกเหนือจากปัญหาที่พบเห็นอยู่ในปัจจุบันแล้ว แนวโน้มความเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ทั้งในระดับโลกและภายในประเทศ ยังส่งผลให้สังคมไทยต้องเร่งรัดในการวางและจัดทำผังเมืองที่มีคุณภาพเพื่อเป็นยุทธศาสตร์ ในการใช้ประโยชน์ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและยั่งยืน ยกตัวอย่างเช่น การก้าวสู่สังคมผู้สูงอายุของประเทศไทยจะทำให้ต้องพิจารณาถึง คุณภาพและประสิทธิภาพของการให้บริการสาธารณะ ทั้งในด้านการเดินทาง การรักษาพยาบาล และการศึกษา ความเหลื่อมล้ำ ทางสังคมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเศรษฐกิจในระบบเดิมชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในการสร้างโอกาสให้กับคนรุ่นใหม่ ผู้ประกอบการ ขนาดกลางและขนาดเล็ก รวมถึงการส่งเสริมเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทำให้ประเทศไทย จำเป็นต้องเตรียมรับมือกับภัยพิบัติที่อาจเกิดขึ้นอย่างฉับพลัน การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทำให้ประเทศไทยต้องพิจารณาถึงการลงทุนเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างก้าวกระโดดทำให้ไทยต้องให้ความสำคัญกับการวางยุทธศาสตร์ในการเตรียมรับมือกับ ทั้งผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบจากความผันผวนของเศรษฐกิจและสังคมของโลกมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยมีจุดแข็งเป็นอย่างมากเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศอื่น ๆ ในโลก ทั้งในด้านทรัพยากรธรรมชาติที่ทำให้ประเทศไทยมีพื้นที่เกษตรกรรมที่สามารถผลิตอาหารได้อย่างอุดมสมบูรณ์ ท่าเลที่ตั้ง ของประเทศเหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานและแรงงานที่พร้อมตอบสนองการพัฒนาเศรษฐกิจ ในด้านอุตสาหกรรม การค้า การบริการ และการท่องเที่ยว นอกจากนี้ แผนการลงทุนพัฒนาระบบรางในประเทศไทย ยังสร้างโอกาสให้ประเทศไทยสามารถปฏิรูประบบการพัฒนาเมืองขึ้นใหม่เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาเมือง ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สิ่งสำคัญสำหรับการลงทุนในครั้งนี้ คือ นอกเหนือจากการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางแล้ว เมืองและ ชุมชนที่ตั้งอยู่รอบสถานีและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรต่าง ๆ จะต้องปรับตัวและพัฒนาอย่างไรจึงจะทำให้ผลลัพธ์จากการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานในครั้งนี้เกิดประโยชน์สูงสุด

ในปัจจุบันการวางนโยบายด้านการพัฒนาเมืองและการจัดทำผังเมืองจึงเป็นกลไกสำคัญในการบริหารจัดการทรัพยากร ที่มีอยู่อย่างจำกัด เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้ประชาชนมีรายได้ที่เพียงพอต่อการเลี้ยงดูตนเอง พ่อแม่ และครอบครัว การสร้างสังคมและชุมชนที่ดี ปลอดภัย สะดวกสบาย และมีผู้คนที่เกี่ยวข้องกัน รวมไปถึงการอยู่ร่วมกันกับทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งมีชีวิตอื่นในโลกอย่างสมดุล หัวใจสำคัญของการผังเมืองจึงเป็นการสร้างข้อตกลงร่วมกันระหว่างกลุ่มคนแต่ละกลุ่ม ในสังคมเกี่ยวกับวิธีการอยู่ร่วมกันและการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างคุ้มค่า มีประสิทธิภาพ และยั่งยืน ซึ่งทำให้ความท้าทายของ การวางผังเมืองมิใช่เพียงแค่การกำหนดแนวทางการบริหารจัดการทรัพยากรบนฐานความรู้เท่านั้น แต่รวมถึงการออกแบบ กระบวนการที่เปิดโอกาสให้กลุ่มคนที่มีมุมมองแตกต่างกันในแต่ละด้านสามารถเจรจาเพื่อสร้างฉันทามติในการสร้างผลประโยชน์ ร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนฐานของความคิดสร้างสรรค์และสันติภาพ

การนำองค์ความรู้ด้านการผังเมืองเพื่อการพัฒนาประเทศ

“...ในปัจจุบันประเทศไทยยังจำเป็นต้องสร้างองค์ความรู้ด้านการวางแผน การบริหารจัดการ และการพัฒนาเชิงพื้นที่อีกมาก เพื่อให้การวางผังเมืองนำมาสู่ผลลัพธ์ที่พึงประสงค์สำหรับสังคมไทย...”

หากมองในแง่บวก การที่ประเทศไทยเริ่มใช้แนวคิดด้านการผังเมืองช้ากว่าประเทศอื่น ๆ ในโลก ทำให้เรามีตัวอย่างและบทเรียนทั้งที่ประสบความสำเร็จและผิดพลาดจากต่างประเทศให้เรียนรู้เป็นจำนวนมาก ประเทศไทยจึงสามารถเรียนรู้ประสบการณ์จากเมืองต่าง ๆ ทั่วโลกเพื่อใช้ในการพัฒนาเมือง และหลีกเลี่ยงความผิดพลาดซ้ำเหมือนอย่างประเทศอื่น ๆ ประสบมา อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จในต่างประเทศมาใช้ในการพัฒนาเมืองในประเทศไทยจะสร้างผลสัมฤทธิ์ได้เช่นเดียวกัน การผังเมืองจึงนับเป็นศาสตร์ที่ต้องการพัฒนาองค์ความรู้ที่เหมาะสมกับบริบทในแต่ละพื้นที่

การวางผังเมืองหรือการกำหนดนโยบายการพัฒนาเมืองในประเทศไทยจึงอาจดำเนินการได้ใน 2 รูปแบบ รูปแบบแรก คือ การนำแนวทางที่เคยประสบความสำเร็จในประเทศอื่นมาทดลองใช้ในประเทศไทยเพื่อดูว่าได้ผลหรือไม่ และต้องปรับอย่างไร จึงจะเป็นไปได้และได้ผลลัพธ์ที่ดีเหมือนที่ต่างประเทศดำเนินการในขณะเดียวกัน ด้วยศักยภาพและปัญหาความท้าทายที่แตกต่างกันในแต่ละท้องถิ่นของประเทศไทย ทำให้การวางนโยบายพัฒนาเมืองจำเป็นต้องคำนึงถึงบริบทในทุกด้านที่แต่ละพื้นที่กำลังเผชิญหน้าอยู่ในปัจจุบันและโอกาสในอนาคต ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องสร้างองค์ความรู้ด้านการวางแผน การบริหารจัดการ และการพัฒนาเชิงพื้นที่อีกมาก เพื่อให้การวางผังเมืองนำมาสู่ผลลัพธ์ที่พึงประสงค์สำหรับสังคมไทยอย่างแท้จริง การดำเนินการรูปแบบที่สอง ที่จำเป็นต้องกำหนดนโยบายการพัฒนาเมืองในประเทศไทย คือ การสร้างองค์ความรู้เฉพาะที่เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย ผ่านการดำเนินการจริง การประเมินผล และการปรับปรุงแก้ไขแนวทางการดำเนินการให้เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

การสร้างองค์ความรู้ด้านนโยบายการพัฒนาเมืองในบริบทของประเทศไทยอาจช่วยให้ประเทศไทยเป็นผู้นำในองค์ความรู้ด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่สำหรับประเทศพัฒนาใหม่ทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และแอฟริกา ซึ่งล้วนเป็นประเทศที่กำลังจะปรับปรุงโครงสร้างของเมืองด้านต่าง ๆ เพื่อตอบรับกับการปรับตัวให้เข้ากับระบบเศรษฐกิจและสังคมตามกระแสโลก รวมถึงการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านสิ่งแวดล้อมและสภาพภูมิอากาศ



การวิจัยและพัฒนาด้านการวางแผนพัฒนาเชิงพื้นที่ในอนาคต

“...การวางนโยบายการพัฒนาเมืองจำเป็นต้องมีองค์ความรู้จากงานวิจัยเชิงปฏิบัติการ
เพื่อให้ผู้วิจัยมีโอกาสทำความเข้าใจความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

ได้มองเห็นความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่จริง และทำการประเมินผลเพื่อการปรับปรุงการดำเนินการในครั้งต่อไป...”

การพัฒนาเมืองสามารถแบ่งออกเป็น 2 แนวทางหลัก ได้แก่ การพัฒนาใหม่ (New development) และการฟื้นฟูเมือง (Urban renewal) การพัฒนาใหม่ หมายถึง การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมให้มีลักษณะของพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมกับการตั้งถิ่นฐานและรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ในขณะที่การฟื้นฟูเมือง หมายถึง การปรับปรุงพื้นที่เมืองที่มีอยู่เดิมให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมืองในประเทศไทยควรมีการศึกษาวิจัยหรือสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาเมืองทั้งสองรูปแบบ ทั้งนี้ เนื่องด้วยการพัฒนาเมืองเป็นส่วนสำคัญในการดำรงชีวิต การประกอบอาชีพ และการอยู่ร่วมกันของมนุษย์ ทำให้ศาสตร์แทบทุกสาขาในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยล้วนมีความสัมพันธ์ต่อการวางนโยบายการพัฒนาเมืองทั้งสิ้น ไม่ว่าจะเป็นความรู้ในเชิงวิทยาศาสตร์ โดยเฉพาะในสายวิศวกรรมที่ต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีความเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในแต่ละพื้นที่ ความรู้ด้านการให้บริการสาธารณะดังเช่นคณะแพทยศาสตร์และคณะครุศาสตร์มีความสำคัญต่อการสร้างคุณภาพชีวิตให้กับคนในสังคม ความรู้ด้านการออกแบบอาคารและสภาพแวดล้อมในสาขาสถาปัตยกรรมศาสตร์ ศิลปกรรม และการออกแบบช่วยสร้างทั้งความสะดวกสบายและความสุนทรีย์ให้กับการอยู่อาศัยในเมือง สาขาวิชาว่าด้วยการเมืองและปกครองอย่างคณะรัฐศาสตร์และคณะนิติศาสตร์ รวมถึงองค์ความรู้ในด้านการลงทุนของคณะเศรษฐศาสตร์และคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มีความสำคัญต่อการวางผังเมืองในแง่การออกแบบระบบทางสังคมสำหรับการอยู่ร่วมกันของประชาชนและรูปแบบทางธุรกิจ (Business model) เพื่อให้เกิดการลงทุนจากภาครัฐและภาคเอกชนที่จะสร้างการพัฒนาอย่างยั่งยืนให้แก่ตัวผู้ลงทุน สังคม ผู้ใช้บริการ และประเทศในภาพรวม

การวางนโยบายการพัฒนาเมืองต้องการการบูรณาการองค์ความรู้จากหลากหลายสาขาเพื่อนำไปสู่การดำเนินการในพื้นที่จริง กระบวนการสำคัญของการพัฒนาองค์ความรู้ในด้านนี้ คือ การเปิดโอกาสให้นักวิจัยและบุคคลากรจากหลากหลายสาขาได้มีโอกาสทำงานร่วมกันเพื่อทำความเข้าใจหลักความคิดและความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และร่วมกันทดลองแนวคิดที่เกิดจากการหารือร่วมกันในพื้นที่จริงในลักษณะของการทดลองเชิงสังคม (Social experiment) ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจำเป็นต้องสถาบันการศึกษาจะต้องร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อผลักดันให้เกิดการนำแนวคิดไปสู่การทดลองจริง รวมถึงติดตามความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น และทำการประเมินผลเพื่อการปรับปรุงการดำเนินการในครั้งต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อนำข้อมูลจากการทดลองทำจริงมาวิเคราะห์เป็นองค์ความรู้ ปัจจัยแห่งความสำเร็จ สิ่งที่ทำให้เกิดความล้มเหลว และนำไปสู่การกำหนดนโยบายสาธารณะด้านการพัฒนาเมืองที่เหมาะสมกับบริบทในประเทศไทย เพื่อนำไปสู่การดำเนินการที่ดีขึ้นต่อไปได้ในอนาคต

โดยธรรมชาติของศาสตร์ด้านการผังเมืองจะเห็นได้ว่า การพัฒนาองค์ความรู้ด้านนี้จำเป็นต้องอาศัยพื้นที่เมืองจริงเป็นพื้นที่ศึกษา ซึ่งนับได้ว่าจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นสถาบันการศึกษาที่มีความพร้อมอย่างยิ่ง ทั้งในด้านที่ตั้งของมหาวิทยาลัยที่อยู่ในพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานครและมีวิทยาเขตในพื้นที่ที่สามารถกระตุ้นการพัฒนาต่าง ๆ ได้ในพื้นที่ต่างจังหวัด พื้นที่รอบมหาวิทยาลัยในกรุงเทพมหานครเป็นแหล่งงาน แหล่งพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยที่สำคัญของเมืองที่หน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนให้ความสำคัญ การพัฒนาพื้นที่ศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการด้านนโยบายการพัฒนาเมืองจึงเป็นเรื่องที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยสามารถผลักดันให้เกิดขึ้นจริง และมีพื้นที่ต้นแบบของการศึกษาวิจัยที่สามารถสร้างผลลัพธ์เชิงบวกต่อสังคมได้อย่างเป็นรูปธรรม



พื้นที่ถนนพระราม 4 กับการพัฒนาองค์ความรู้ด้านการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน

“...จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยมีศักยภาพสูงในการพัฒนาและนำองค์ความรู้ไปสู่การพัฒนาเมือง
เนื่องจากตั้งอยู่ใจกลางกรุงเทพมหานครและมีพื้นที่ที่พร้อมเป็นแล็บทดลองการพัฒนาเชิงพื้นที่ด้านต่าง ๆ
รวมถึงมีบุคลากรและนักศึกษาที่พร้อมร่วมมือกับภาครัฐและภาคเอกชน...”

สถาบันการศึกษานับเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสำคัญในการพัฒนาเมือง ตัวอย่างในต่างประเทศจำนวนมากชี้ให้เห็นว่า การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษาในการพัฒนาเมืองทำให้เกิดผลลัพธ์เชิงบวกต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ตัวอย่างเช่น มหาวิทยาลัยโตเกียว (The University of Tokyo) หรือที่รู้จักกันในชื่อย่อว่า “โตไค” ได้ร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดชิบะ บริษัทเอกชนผู้พัฒนาที่ดิน (Developer) และเจ้าของที่ดิน ในการพัฒนาพื้นที่ รอบสถานีคาชิวะโนะฮะ (Kashiwa no ha) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart city) เพื่อรับมือกับสภาพสังคมสูงวัยระดับสุดยอด (Super-Aged Society) การเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจให้กับท้องถิ่นและประเทศ การบริหารจัดการการใช้พลังงาน การรับมือ กับภัยพิบัติ การบริหารจัดการของเสีย รวมถึงการพัฒนาเมืองเพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน การดำเนินการดังกล่าว ไม่เพียงแต่เป็นการพัฒนานวัตกรรมเพื่อใช้งานในเมืองคาชิวะโนะฮะเท่านั้น แต่เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์การสร้างพื้นที่ต้นแบบ การพัฒนาเมืองอัจฉริยะให้กับเมืองอื่น ๆ ในประเทศญี่ปุ่นและต่างประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาและส่งออกนวัตกรรมใหม่ ของประเทศญี่ปุ่น รวมถึงเป็นกลไกในการพัฒนาองค์ความรู้และบุคลากรทั้งคณาจารย์ นักวิจัย และนักศึกษา สำหรับการพัฒนา เมืองในอนาคตผ่านการศึกษาวิจัยและการทดลองดำเนินการในพื้นที่จริง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยมีศักยภาพสูงในการพัฒนาองค์ความรู้ในการพัฒนาเมือง เนื่องจากมีพื้นที่ของมหาวิทยาลัยตั้งอยู่ใน กรุงเทพมหานคร สระบุรี และน่าน ซึ่งพร้อมเป็นแล็บทดลองการพัฒนาเชิงพื้นที่ให้กับบุคลากรและนักศึกษาร่วมมือกับ ภาครัฐและภาคเอกชนในการศึกษาวิจัยและการทดลองดำเนินการความคิดใหม่ในด้านต่าง ๆ เช่น การพัฒนาพื้นที่เมืองในบริบท การอนุรักษ์เมืองเก่า มรดกทางวัฒนธรรม พื้นที่ทรัพยากรป่าไม้ และเกษตรกรรมสำหรับจังหวัดน่าน การพัฒนาพื้นที่ในบริบท ของเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และโลจิสติกส์สำหรับจังหวัดสระบุรี โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาโดยรอบมหาวิทยาลัย ซึ่งเป็นพื้นที่ศูนย์กลางเมืองกรุงเทพมหานครตามแนวนถนนพระรามที่ 1 ถนนพระรามที่ 4 ถนนบรรทัดทอง และบริเวณต่อเนื่อง

พื้นที่ตามแนวนถนนพระรามที่ 4 นับว่าเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองในกรุงเทพมหานคร เนื่องจาก เมื่อการพัฒนารถไฟฟ้าทุกเส้นทางเสร็จสิ้นลงในปี พ.ศ. 2572 รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งมีสถานีจำนวน 5 แห่งตั้งอยู่บนถนนพระรามที่ 4 จะมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นถึง 838,000 คนต่อวัน ส่วนรถไฟฟ้าสายสีเขียวซึ่งมีจุดติดกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่บริเวณ สีแยกศาลาแดงจะมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นถึง 413,000 คน ข้อมูลดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า ในอนาคตระบบขนส่งมวลชนทางราง จะส่งผลให้มีผู้เดินทางเข้าออกผ่านพื้นที่ถนนพระรามที่ 4 เพิ่มขึ้นมากกว่า 1.2 ล้านคนต่อวัน นอกจากนี้ ในปัจจุบันบนพื้นที่ ตามแนวนถนนพระรามที่ 4 มีโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทั้งเพื่อการอยู่อาศัยและพาณิชยกรรมเกิดขึ้นหลายแห่ง เช่น โครงการ THE PARQ บริเวณแยกคลองเตย สำนักงาน FYI CENTER โครงการ ONE BANGKOK บริเวณแยกภูมิณี โครงการเซ็นทรัล-ดิสตริคที บริเวณแยกสีลม โครงการ SAMYAN MITRTOWN บริเวณแยกสามย่าน เป็นต้น ประกอบกับการมีร้านค้าร้านอาหาร สำนักงาน และ ที่อยู่อาศัยชั้นดี สวนสาธารณะขนาดใหญ่ โรงพยาบาลที่มีชื่อเสียง มหาวิทยาลัยชั้นนำ และศูนย์การประชุมที่สำคัญของประเทศ กระจุกวัดอยู่ในพื้นที่ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเองมีแผนการพัฒนาพื้นที่สวนหลวง-สามย่านไปสู่เมืองอัจฉริยะและพื้นที่กระตุ้น การพัฒนานวัตกรรม ทำให้สามารถคาดการณ์ได้ว่าในอนาคตถนนพระรามที่ 4 จะมีประชาชนทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ เดินทางเข้ามาเพิ่มมากขึ้นเพื่อประกอบกิจกรรมในชีวิตประจำวัน ทั้งการทำงาน การศึกษา การประกอบธุรกิจ การใช้จ่ายใช้สอย และการพักผ่อน

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินและผู้ดำเนินการพัฒนาโครงการในพื้นที่แต่ละจุดจะพบว่า หน่วยงานและองค์กรที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาถนนพระรามที่ 4 ประกอบไปด้วย หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และภาคการศึกษาที่อยู่ในพื้นที่ ซึ่งกล่าวได้ว่าทิศทางการพัฒนาถนนพระรามที่ 4 เพื่อตอบรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคตจึงขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจ วางแผน และออกแบบการพัฒนาพื้นที่ของผู้ถือกรรมสิทธิ์และผู้ดำเนินการพัฒนาที่ดินเหล่านี้

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น พื้นที่ตามแนวถนนพระรามที่ 4 จึงเป็นพื้นที่ที่สำคัญและมีศักยภาพในการส่งเสริมการศึกษา และวิจัยเชิงพื้นที่ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อให้บุคลากรและนิสิตจากสาขาต่าง ๆ ได้มีโอกาสร่วมสร้างแนวคิดการพัฒนา ที่สามารถตอบโจทย์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงการรักษาสิ่งแวดล้อมได้อย่างบูรณาการ และนำไปสู่การทดลอง ดำเนินการจริงในพื้นที่ หากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการประสานความร่วมมือของหน่วยงาน ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และมหาวิทยาลัยในการวางแผน ระดมทุน และขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่บนฐานความรู้ จะเป็นโอกาสอันดีที่บุคลากรและนิสิตจะมีส่วนร่วมสำคัญในการพัฒนาองค์ความรู้ในการบริหารจัดการเชิงพื้นที่เพื่อส่งเสริม การพัฒนาอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ เพื่อก้าวไปสู่ภาพอนาคตดังกล่าว จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยจะต้องเตรียมการทั้งในด้านองค์กร บุคลากร และงบประมาณ เพื่อผลักดันให้อาจารย์ นักวิจัย และนิสิตจากทุกสาขาสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงสามารถร่วมมือกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องภายนอกในการสร้างหัวข้อวิจัยร่วมกันเพื่อกระตุ้นการนำองค์ความรู้มาใช้ตอบโจทย์ การพัฒนาสังคมและประเทศอย่างแท้จริง

ก้าวต่อไปสำหรับการศึกษาและวิจัยเพื่อสร้างผลกระทบเชิงบวกต่อสังคม

*“...การศึกษาและวิจัยจะสร้างผลกระทบเชิงบวกต่อสังคมอย่างเป็นรูปธรรมได้
ต้องอาศัยการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงระหว่างสถาบันการศึกษา ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน
โดยทุกฝ่ายจำเป็นต้องทำหน้าที่ตามบทบาทของตนเองจริงใจ...”*

การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมทำให้มหาวิทยาลัยจำเป็นต้องให้ความสำคัญต่อการพัฒนาองค์ความรู้ที่ส่งผลต่อ การพัฒนาสังคมอย่างเป็นรูปธรรม ส่งผลให้คณาจารย์ในทุกสาขาควรมีบทบาทเป็นผู้ร่วมดำเนินโครงการพัฒนาสังคมด้านต่าง ๆ ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนมากยิ่งขึ้น ในการดำเนินการจริง สถาบันการศึกษาอาจมีบทบาทเป็น หน่วยงานด้านการพัฒนาองค์ความรู้และการวางแผน ซึ่งมีหน้าที่รวบรวมข้อมูลเพื่อวิเคราะห์และออกแบบกลไกการแก้ไขปัญหา ที่มีประสิทธิภาพ ในขณะที่หน่วยงานภาครัฐควรทำหน้าที่เป็นผู้ใช้องค์ความรู้ที่เกิดขึ้นในการวางนโยบายและกฎกติกาทางสังคม ส่วนภาคประชาชนและภาคเอกชนอาจมีฐานะเป็นผู้ให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในสังคม และเป็นผู้ใช้ประโยชน์ จากองค์ความรู้ในการดำเนินการแก้ไขปัญหาและพัฒนาคุณค่าใหม่ให้กับสังคม ซึ่งจะเห็นได้ว่า การศึกษาและวิจัยจะสร้างผล กระทบเชิงบวกต่อสังคมอย่างเป็นรูปธรรมได้ ต้องอาศัยการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงระหว่างสถาบันการศึกษา ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน โดยทุกฝ่ายจำเป็นต้องทำหน้าที่ตามบทบาทของตนเองจริงใจ

ในมุมมองของนักวิชาการด้านการวางแผนพัฒนาพื้นที่/การวางแผนเมืองจึงหวังเป็นอย่างยิ่งว่าการสร้างความร่วมมือระหว่าง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนในการผลักดันการศึกษา วิจัย และทดลอง องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ในสถานที่จริงจะเกิดขึ้นในเร็ววันนี้ เพื่อให้การศึกษาและวิจัยของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สามารถนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และการรักษาสิ่งแวดล้อมในประเทศไทยอย่างเป็นระบบ และนำมาสู่การสร้างประโยชน์ ให้กับประชาชนทุกกลุ่มในสังคมไทยได้อย่างแท้จริง



ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณัฐพงศ์ พันธน้อย สำเร็จการศึกษา B.Eng., M.Eng. และ D.Eng. (Urban Engineering) จาก The University of Tokyo มีความเชี่ยวชาญ ด้านการออกแบบและวางแผนเชิงกลยุทธ์เพื่อการพัฒนาเมืองและสังคม



"raub tua"
โดย รศ. ดร. ทวีวงศ์ ศรีบุรี

การจัดการพื้นที่ชายหาด จากปัญหาการกัดเซาะ

Photo by freepik.com

การที่ประเทศไทยมีพื้นที่ชายหาดตลอดทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามันในพื้นที่ 24 จังหวัด ยาวรวมกันมากกว่า 3,000 กิโลเมตร ประกอบกับปัจจุบันการท่องเที่ยวโดยเฉพาะการท่องเที่ยวทะเลและชายหาดเป็นที่นิยมอย่างมาก ทำให้มีการพัฒนาพื้นที่ชายหาดเพื่อรองรับการเติบโตของการท่องเที่ยว รวมทั้งมีการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมต่าง ๆ เกิดขึ้นหลายแห่งบนพื้นที่ติดชายหาด ทั้งโดยภาครัฐและภาคเอกชนซึ่งต่างพิจารณาถึงประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากกว่าการอนุรักษ์ธรรมชาติ ซึ่งเมื่อเกิดการสูญเสียหรือเกิดการเปลี่ยนแปลงบริเวณชายหาดแล้ว โอกาสที่ชายหาดจะคงอยู่หรือกลับคืนสู่สภาพเดิมย่อมเป็นไปได้ยาก ดังนั้น การวางแผนการใช้ที่ดินพื้นที่ต่อเนื่องกับชายหาดจึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง และต้องมีการเตรียมการกำหนดการใช้พื้นที่บริเวณชายหาดอย่างชัดเจน เพื่อป้องกันปัญหาการกัดเซาะที่อาจเกิดจากการพัฒนารูปแบบต่าง ๆ

ปัจจุบันการพัฒนาพื้นที่ริมทะเลทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยทั่วไปการพัฒนาเหล่านี้แทบมิได้พิจารณาปัญหาที่จะเกิดตามมา เช่น ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทั้งบริเวณพื้นที่โครงการหรือพื้นที่อื่นที่ได้รับผลกระทบเมื่อสิ้นสุดโครงการ (End effects) โดยปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งของประเทศไทยในปัจจุบันมีระดับความรุนแรงและสาเหตุที่แตกต่างกันไป ทั้งจากปัจจัยทางธรรมชาติ เช่น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสภาวะคลื่นลมที่รุนแรงผิดปกติ เป็นต้น และที่สำคัญมีสาเหตุมาจากกิจกรรมของมนุษย์ เช่น การก่อสร้างโครงสร้างชายฝั่งรูกาล้างในทะเลและการใช้ประโยชน์ที่ดินริมชายฝั่งที่ไม่เหมาะสม เป็นต้น ซึ่งตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมาหน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งต่างพยายามหามาตรการและรูปแบบการป้องกันคลื่นกัดเซาะชายฝั่งที่หลากหลายแตกต่างกัน

โดยเฉพาะการพัฒนาเมืองเพื่อการท่องเที่ยว จะเห็นได้ค่อนข้างชัดเจนว่า ผู้ประกอบการจะพยายามใช้ชายหาดที่สวยงามเป็นจุดขายและทำให้เกิดประโยชน์มากที่สุด โดยพยายามให้นักท่องเที่ยวได้มีโอกาสสัมผัสชายหาดและทะเลให้มากที่สุด บางครั้งมีการสร้างสิ่งก่อสร้างประเภทอาคารเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว ในขณะที่หน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานท้องถิ่นต่างพยายามสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ถนน อาคารบริการนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายหาด สิ่งเหล่านี้ล้วนทำให้เกิดปัญหาตามมา เช่น การกัดเซาะพื้นที่ชายหาด ทำให้ต้องมีการหามาตรการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งวิธีการที่ง่ายที่สุดที่นิยมนำมาใช้แก้ไขปัญหาคือการใช้ระบบสิ่งก่อสร้างแข็ง โดยมีได้พิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดตามมา เช่น ความสวยงามของหาด การกัดเซาะต่อเนื่องจากโครงสร้างที่ได้สร้างแล้ว เป็นต้น

เป็นที่น่าสังเกตว่าหากรูปแบบการป้องกันการกัดเซาะที่เลือกใช้ไม่เหมาะสม จะทำให้ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ในการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งและสิ้นเปลืองงบประมาณโดยใช่เหตุ ดังนั้น การวางแผนบริหารจัดการชายฝั่งที่มีประสิทธิภาพ ยั่งยืน และประสบผลสำเร็จ จำเป็นต้องมีการศึกษาแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งที่เหมาะสม รวมทั้งต้องมีการบูรณาการการแก้ไขปัญหาร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงการจัดการที่ดินบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทั้งหมด

กิจกรรมด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งตามที่กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบได้ระบุไว้ในแนวทางการจัดทำแผนงาน โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การคัดเลือกพื้นที่ เพื่อคัดเลือกพื้นที่ที่ประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งและมีความสำคัญ ต้องได้รับการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง โดยการประเมินจากสถานการณ์การกัดเซาะชายฝั่งและสภาพปัญหา รวมถึงความสำคัญทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่

ขั้นตอนที่ 2 การกำหนดแนวทางและรูปแบบที่เหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพของพื้นที่ โดยพิจารณาจากข้อดีและข้อเสียของเทคโนโลยี ผลกระทบของเทคโนโลยีต่อสภาพแวดล้อม ระบบนิเวศ สัตว์ทะเลหายาก รวมทั้งการยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อจัดทำแผนงาน/โครงการฯ และขออนุมัติตามขั้นตอนต่อไป โดยแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งจำแนกออกเป็น 4 แนวทาง ดังนี้

- 1) แนวทางการปรับสมดุลชายฝั่งโดยธรรมชาติ (Coastal equilibrium by natural processes)
- 2) แนวทางการฟื้นฟูเสถียรภาพชายฝั่ง (Coastal rehabilitation)
- 3) แนวทางการป้องกันปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง (Coastal erosion protection)
- 4) แนวทางการแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง (Coastal erosion solution)

ขั้นตอนที่ 3 การดูแล บำรุงรักษา ติดตาม และประเมินผล โดยจัดเตรียมแผนงานการซ่อมแซมและบำรุงรักษาโครงสร้าง เพื่อให้โครงสร้างสามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งติดตามและประเมินผลหลังจากดำเนินการแล้วเสร็จเพื่อตรวจสอบสถานการณ์การกัดเซาะชายฝั่งและประเมินประสิทธิผลจากการดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ หากพบว่าในพื้นที่มีปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งอยู่ อาจจำเป็นต้องมีการทบทวนโครงการเพื่อกำหนดแนวทางและรูปแบบในการป้องกันแก้ไขปัญหาการกัดเซาะที่เหมาะสมต่อไป

รูปแบบทางเลือกการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งที่หน่วยงานที่รับผิดชอบได้ทำการศึกษาไว้ทั้งโครงสร้างป้องกันชายฝั่งแบบแข็ง โครงสร้างป้องกันชายฝั่งแบบอ่อน และส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปแบบดังนี้

- 1) การกำหนดแนวถอยร่น (Set back zone)
- 2) การปลูกป่าชายหาด/ชายเลน (Coastal reforestation)
- 3) การถ่ายเททราย (Sand bypassing)
- 4) การเติมทราย/เสริมทราย (Beach nourishment)
- 5) รั้วดักทราย (Sand fence)
- 6) เขื่อนถุงทราย (Geotextile sand containers)
- 7) เขื่อนหินใหญ่เรียง (Revetment)
- 8) เขื่อนหินเกเบียน (Gabion)
- 9) เขื่อนกำแพงคอนกรีตกันคลื่น (Concrete revetment)
- 10) เขื่อนคอนกรีตขั้นบันได (Stepped sloping concrete revetment)

เป็นที่น่าสังเกตว่าทั้ง 10 รูปแบบข้างต้นส่วนใหญ่นิยมการก่อสร้างเป็นโครงสร้างแข็งและอาจจะมีการผสมผสานกันหลายรูปแบบ แต่การกำหนดแนวถอยร่นซึ่งเป็นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินชายฝั่งยังไม่มีหรือนำมาศึกษาและใช้อย่างจริงจัง

การกำหนดพื้นที่ถอยร่น เป็นรูปแบบหนึ่งในแนวทางการปรับสมดุลชายฝั่งโดยธรรมชาติ เป็นการกำหนดมาตรการการใช้ประโยชน์ที่ดินชายฝั่งโดยการกำหนดพื้นที่กันชนให้มีระยะห่างระดับหนึ่ง และกำหนดกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสมกับอัตราการกัดเซาะชายฝั่ง เหมาะสำหรับพื้นที่ชายฝั่งที่ไม่มีกิจกรรมที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง ข้อดีของการกำหนดพื้นที่ถอยร่นคือ ไม่ต้องใช้เทคโนโลยีในการดำเนินการแต่ต้องมีการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างเหมาะสม ไม่เกิดผลกระทบต่อเนื่องจากกิจกรรมป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งไปยังพื้นที่อื่น ส่วนข้อด้อย คือ การกำหนดพื้นที่ถอยร่นในแต่ละแห่งต้องมีการประเมินอัตราการกัดเซาะที่เหมาะสม หากชายฝั่งยังคงเกิดการกัดเซาะอย่างต่อเนื่องและระบบนิเวศชายฝั่งมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา อาจสูญเสียโอกาสการใช้ประโยชน์พื้นที่ชายฝั่งในบริเวณที่มีการถอยร่นและมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสูง เนื่องจากต้องมีการอพยพโยกย้ายบ้านเรือน ถนน และสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ออกไป ดังนั้น แนวทางการถอยร่นจึงเป็นไปได้ยากมากในทางปฏิบัติ

การปลูกป่าชายหาด/ชายเลน เป็นรูปแบบหนึ่งในแนวทางการปรับสมดุลชายฝั่งโดยธรรมชาติ โดยการปลูกป่าหรือพืชที่มีความเหมาะสมในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งเพื่อสร้างเสถียรภาพของชายฝั่ง โดยใช้รากพืชช่วยในการยึดเกาะดิน ตะกอน หรือทราย ต้นและใบยังเป็นแนวกันลม และลดความรุนแรงของคลื่น ข้อเด่นของการปลูกป่า คือ ดำเนินการได้ง่าย สามารถชะลอความรุนแรงของลมที่จะพัดพาตะกอนทราย ไม่มีผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียง สร้างสมดุลของระบบนิเวศชายฝั่ง ค่าใช้จ่ายในการปลูกและบำรุงรักษาต่ำ ข้อด้อยของการปลูกป่า คือ ต้องใช้ระยะเวลานานกว่าพืชจะเติบโต จำเป็นต้องใช้ระยะเวลาประมาณ 5-10 ปีเพื่อให้กล้าไม้เจริญเติบโตเป็นต้นไม้ที่สามารถชะลอคลื่นได้ และพื้นที่ที่เหมาะสมมีจำกัด

การเติมทราย/เสริมทรายชายหาด เป็นการเติมทรายให้กับชายหาดด้วยทรายที่นำมาจากบนฝั่งหรือจากท้องทะเลนอกชายฝั่ง เป็นการฟื้นฟูสภาพชายหาดให้เหมือนกับสภาพก่อนจะเกิดพายุคลื่นสูง วิธีนี้มีข้อเด่น ได้แก่ ความสอดคล้องกับสภาพการใช้ประโยชน์หาดทราย ราคาไม่สูงมากนัก ก่อสร้างง่ายและเร็ว เป็นการเพิ่มพื้นที่ชายหาดให้กว้างขึ้น สามารถใช้เป็นที่จอดรถ และเป็นพื้นที่สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจของนักท่องเที่ยวและประชาชนได้ นอกจากนั้น ยังเพิ่มศักยภาพการเข้าถึงพื้นที่ชายหาด ส่งเสริมการท่องเที่ยว ตลอดจนเป็นวิธีการที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลในอนาคต ส่วนข้อด้อยของการเสริมทรายชายหาด คือ เป็นการแก้ปัญหาการกัดเซาะที่ไม่ถาวร จึงต้องเติมทรายอย่างสม่ำเสมอ ทำให้ต้องจัดสรรงบประมาณไว้อย่างต่อเนื่อง โดยทำในลักษณะประจำเพื่อรักษาความกว้างของหาดให้เป็นไปตามที่ได้ออกแบบไว้ โดยทั่วไปมีรอบปีการเสริมทรายเพิ่มอยู่ระหว่าง 10-20 ปี แตกต่างกันไปตามลักษณะของแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้ ควรมีการติดตาม ตรวจสอบกายภาพของชายหาดอยู่เสมอ เพื่อส่งเสริมให้มาตรการเติมทรายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ อาจเปลี่ยนคุณสมบัติของทรายบริเวณชายหาดเดิม อาจเกิดปัญหาคุณภาพน้ำระหว่างการทำก่อสร้างหากไม่มีการป้องกัน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพและระบบนิเวศของแหล่งทรายเดิม เป็นต้น

การกำหนดแนวถอยร่น การเพิ่มพื้นที่ชายฝั่ง/การฟื้นฟูเสถียรภาพชายฝั่ง (การเสริมทรายชายหาด/การถ่ายเททราย) แบบผสมผสานโครงสร้างป้องกันชายฝั่งและวิธีธรรมชาติ การปรับสมดุลชายฝั่งโดยธรรมชาติโดยการปลูกป่าชายหาด/ชายเลน และการเติมทราย/เสริมทราย ได้มีการดำเนินการโครงการบ้างแล้วในบางพื้นที่ แต่ที่น่าสนใจ คือ การกำหนดแนวถอยร่นเพื่อการอนุรักษ์และรักษาพื้นที่ชายหาดให้เป็นธรรมชาตินั้นยังไม่มี เพราะหน่วยงานรับผิดชอบไม่ต้องการเกี่ยวข้องกับปัญหาสิทธิการครอบครองที่ดินริมชายหาดที่เป็นของเอกชน ดังนั้น การกำหนดแนวถอยร่นจึงเป็นไปได้ยาก หากการวางแผนการใช้ที่ดินยังคงเป็นเช่นปัจจุบัน การกำหนดแนวถอยร่นเป็นมาตรการที่หลาย ๆ ประเทศที่ต้องการรักษาความสมดุลของชายหาดตามธรรมชาติใช้และเพิ่มพื้นที่เหล่านี้ตลอดเวลา สำหรับประเทศไทยการกำหนดแนวถอยร่นน่าจะต้องเริ่มได้เมื่อมีการวางแผนพัฒนาพื้นที่ริมทะเลเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวและพัฒนาการอุตสาหกรรม เพราะหากยังคงใช้สิ่งก่อสร้างแข็ง เช่น เขื่อนกันคลื่น หรืออื่น ๆ ในลักษณะเดียวกัน การแก้ไขปัญหาลดและป้องกันการกัดเซาะชายหาดคงจะไม่สามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์การอนุรักษ์ชายหาดที่สวยงามของธรรมชาติได้ และความเสียหายที่เกิดขึ้นย่อมยากต่อการอนุรักษ์ต่อไปในระยะยาว



เอกสารอ้างอิง

กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง. (2561). แนวทางการจัดทำแผนงาน/โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหการกัดเซาะชายฝั่ง.

โครงการบูรณาการของการใช้เห็ดเพาะเพื่อฟื้นฟูป่า และลด PM2.5 ที่เกิดจากการเผาป่าในบริเวณพื้นที่รอยต่ออุทยานแห่งชาติแม่ปิง จังหวัดลำพูน



Photo by Pexels.com

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จิตรตรา เพ็ญเกียรติ¹
 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชนิตา ปาลิยะวุฒิ¹
 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. รัช พิชญางกูร²

¹ภาควิชาพฤกษศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²ภาควิชาชีวเคมี คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัญหาหมอกควัน PM2.5 ที่เกิดขึ้นในหลายพื้นที่ของภาคเหนือมีสาเหตุหลักมาจากการเผาป่าเพื่อหาของป่าของชาวบ้าน โดยเฉพาะเห็ดเห็ดเพาะ ซึ่งเป็นเห็ดที่มีความเข้าใจว่าไม่สามารถเพาะเลี้ยงได้นอกจากเก็บจากป่าธรรมชาติ โดยชาวบ้านมีความเชื่อและความเข้าใจผิดว่าการเผาป่าทำให้เกิดความร้อนช่วยกระตุ้นให้เกิดเห็ดเพาะจำนวนมาก แต่ในความเป็นจริงการเผาป่าจะทำลายเส้นใยเห็ดเห็ดเพาะที่อยู่กับรากพืชใต้ดิน รวมถึงพืชที่เป็นที่อาศัยของเห็ดเห็ดเพาะ จึงเป็นเหตุผลที่ว่าในพื้นที่ป่าที่เกิดไฟไหม้อยู่บ่อยครั้ง ต้นไม้และระบบนิเวศในพื้นที่จะเสื่อมโทรมลงไปเรื่อย ๆ และที่สำคัญ จำนวนและชนิดของเห็ดป่าต่าง ๆ รวมทั้งเห็ดเห็ดเพาะลดน้อยลงและหายไปในที่สุด

สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญดังกล่าว จึงได้สนับสนุนทุนในการศึกษาวิจัยและสร้างนวัตกรรมเพื่อตอบโจทย์ท้าทายของสังคมด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและการเกษตรแก่ Chula Unisearch ในการดำเนินโครงการ “บูรณาการของการใช้เห็ดเพาะเพื่อฟื้นฟูป่าและลด PM2.5 ที่เกิดจากการเผาป่าในบริเวณพื้นที่รอยต่ออุทยานแห่งชาติแม่ปิง จังหวัดลำพูน” โดยมีเป้าหมายในการนำความรู้ การวิจัย และนวัตกรรมมาจัดการกับปัญหาท้าทายเร่งด่วนสำคัญของประเทศในด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

โครงการวิจัยนี้เป็นการศึกษาการฟื้นฟูป่าชุมชนที่เสื่อมโทรมโดยใช้ราไมคอร์ไรซาเห็ดเผาะและเพิ่มผลผลิตของเห็ดเผาะได้โดยไม่ต้องเผาป่าให้มีความอุดมสมบูรณ์กลับคืนมา เช่น การใส่หัวเชื้อเห็ดเผาะเพิ่มให้กับพืชอาศัยในป่าและการจัดการเศษใบไม้และหญ้าโดยไม่เผา เป็นต้น รวมถึงการปลูกป่าไม้พื้นถิ่นวงศ์ไมยางในพื้นที่รอยต่อของอุทยานโดยใช้ราไมคอร์ไรซาเห็ดเผาะในการช่วยกระตุ้นการเจริญและการอยู่รอดของต้นกล้าเพื่อเป็นแปลงต้นแบบในการสร้างและใช้ประโยชน์จากป่าทั้งทางด้านอาหารและรายได้ที่ยั่งยืน และการแก้ไขความเชื่อที่ผิดของชาวบ้านซึ่งเป็นต้นเหตุของปัญหาของการเผาป่าและทำให้เกิด PM2.5 ผ่านการจัดอบรมให้ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับธรรมชาติของราไมคอร์ไรซาเห็ดเผาะ ความสัมพันธ์ระหว่างเห็ดเผาะและป่าเต็งรัง รวมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงจากการเผาป่าให้แก่ชาวบ้านในชุมชน เกษตรกร ครู นักเรียน เจ้าหน้าที่ภาครัฐและเอกชน ซึ่งจะทำให้เกิดความตระหนักถึงความสัมพันธ์ของสิ่งมีชีวิตต่าง ๆ ในระบบนิเวศ ช่วยกันอนุรักษ์ป่าและฟื้นฟูป่าพื้นถิ่นจนสามารถนำมาสู่การลดการเผาป่าและการจัดการการใช้ประโยชน์จากป่าอย่างยั่งยืนได้ในที่สุด

ในการศึกษาวิจัยได้มีการกำหนดขอบเขตการวิจัยโดยใช้แนวคิดการนำองค์ความรู้ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านการเกษตรที่เหมาะสม ไปพัฒนาต่อยอดเพื่อสร้างความเข้มแข็งและความสามารถแก่ชุมชนและท้องถิ่น สำหรับแนวทางปฏิบัติจะมีการนำกระบวนการวิจัยเชิงพื้นที่ไปใช้ประโยชน์ เพื่อสร้างความเข้มแข็งยกระดับขีดความสามารถ ยกระดับชีวิตและความเป็นอยู่ชุมชนและท้องถิ่นในพื้นที่เป้าหมายให้พึ่งพาตนเองได้ ดังนี้

- เรียนรู้และสร้างความเข้าใจผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อกำหนดเป้าหมายการพัฒนาได้ตามฐานความต้องการที่คนในชุมชนกำหนดเอง
- ประสานและเชื่อมโยงผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานภาครัฐ นักวิจัย นักวิชาการ เกษตรกร ภาคเอกชน และประชาชนในชุมชน ที่มีความหลากหลายและแตกต่างกันไปตามบริบทในแต่ละพื้นที่ ให้เกิดการบูรณาการความร่วมมือและขับเคลื่อนการพัฒนาในพื้นที่นั้น ๆ
- ชุมชนเรียนรู้และปรับเปลี่ยนวัฒนธรรม สามารถนำความรู้ไปใช้ในการเปลี่ยนแปลงและจัดการปัญหาในชุมชน พึ่งตนเองได้อย่างยั่งยืน
- การขยายผล (Up-scaling) องค์ความรู้และนวัตกรรมจากชุมชนในพื้นที่ต้นแบบสู่พื้นที่อื่น (ที่มีบริบทคล้ายคลึงกัน)

สำหรับวิธีการดำเนินการวิจัยประกอบด้วย 2 ส่วนใหญ่ ได้แก่ การทำวิจัยและการขยายผล โดยมีการแบ่งการทำวิจัยออกตามพื้นที่ใน 2 พื้นที่คือ 1) การฟื้นฟูป่าชุมชนด้วยราไมคอร์ไรซาเห็ดเผาะ โดยการวางแผนศึกษา การเก็บตัวอย่างดินและการใส่ราไมคอร์ไรซาเห็ดเผาะในแปลงศึกษา การวิเคราะห์คุณสมบัติของดินในแปลงทดลอง การตรวจหาราไมคอร์ไรซาเห็ดเผาะด้วยวิธีทางอนุชีววิทยา และการติดตามผลผลิตดอกเห็ดเผาะในแปลง 2) การปลูกป่าต้นแบบในพื้นที่รอยต่ออุทยานด้วยกล้าไม้วงศ์ไมยางร่วมกับการใช้ราไมคอร์ไรซาเห็ดเผาะ โดยการเตรียมแปลงปลูกป่าต้นแบบ การเตรียมกล้าไม้และการย้ายปลูก การวัดการเจริญเติบโตของกล้าไม้และการประเมินปริมาณคาร์บอนจากในแปลงป่าต้นแบบ การติดตามการเปลี่ยนแปลงของสังคมราในดิน การวิเคราะห์คุณสมบัติของดินในแปลงป่าต้นแบบ และในส่วนของการขยายผล ประกอบด้วย การสร้างแปลงต้นแบบวนเกษตรในพื้นที่ของเกษตรกร การจัดอบรมเชิงบรรยายและปฏิบัติการ

ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยคาดหวังว่าผลงานวิจัยนี้จะเป็นส่วนหนึ่งในการผลักดันการกำหนดนโยบายทางด้านการบริหารจัดการไฟป่าอย่างยั่งยืน การฟื้นฟูและใช้ประโยชน์จากป่าโดยการเผาอย่างยั่งยืนของจังหวัดลำพูนและจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคเหนือที่มีปัญหาหมอกควัน PM2.5 ที่เกิดจากการเผาป่า และเป็นต้นแบบในการขยายผลด้านการบริหารจัดการไฟป่าและการใช้ทรัพยากรธรรมชาติจากป่าอย่างยั่งยืนต่อไป



ภาพที่ 1 การวางแผนศึกษาวิจัยในพื้นที่ป่าชุมชน



ภาพที่ 2 การปลูกป่าต้นแบบในพื้นที่รอยต่ออุทยานด้วยกล้าไม้วงศ์ไม้ยางร่วมกับการใช้ราไมคอร์ไรซาเห็ดเผาะ





คลิปวิดีโอ “RESPECT การเคารพต่อความเท่าเทียมของสตรี”

สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดย Chula Unisesarch จัดทำคลิปวิดีโอแคมเปญ “RESPECT การเคารพต่อความเท่าเทียมของสตรี” ที่นำเสนอแนวทางการลดความรุนแรงต่อสตรี แก้ไขปัญหาความรุนแรงในครอบครัว ด้วยการเคารพต่อความเท่าเทียมกันของสตรี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการสังคมไทยไร้ความรุนแรง (ปีที่ 2) ภายใต้แผนงานวิจัยท้าทายไทย โดยมีรองศาสตราจารย์ ดร. สุนันทิพย์ จิตสว่าง อาจารย์ประจำภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นหัวหน้าโครงการหลัก ทั้งนี้ สามารถติดตามรับชมคลิปวิดีโอได้ที่ <https://youtu.be/gJFK-0VUFUY>



พิธีลงนามบันทึกความเข้าใจ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยศูนย์ทดสอบแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมกับ บริษัท ดิจิทัล โซล จำกัด จัดพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) “โครงการพัฒนาการแสดงผลสอบและการตรวจสอบผลคะแนนทดสอบทางวิชาการโดยใช้เทคโนโลยีบล็อกเชน” ซึ่งมี Chula Unisesarch เป็นหน่วยงานกลางในการเชื่อมโยงความร่วมมือ โดยมีผู้ช่วยศาสตราจารย์สุรพงษ์ ศิริกุลวัฒนา กรรมการผู้อำนวยการศูนย์ทดสอบแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และคุณธนพล เอี่ยมสกุล ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ดิจิทัล โซล จำกัด ร่วมลงนามเมื่อวันอังคารที่ 11 ตุลาคม 2565 ณ ห้องประชุม 201 อาคารวิจัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โอกาสนี้ รองศาสตราจารย์ชัยรัตน์ วิวัฒน์วรพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เข้าร่วมเป็นสักขีพยานในพิธีลงนาม ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวเกิดขึ้นเพื่อเป็นการยกระดับ

การทดสอบวัดความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษ หรือ CU-TEP ของทางจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยนำเทคโนโลยีที่ปลอดภัย มีความน่าเชื่อถือ สามารถตรวจสอบได้เพียงใช้คิวอาร์โค้ดที่บล็อกเชนให้การรับรอง และสามารถป้องกันการปลอมแปลงเอกสารทางวิชาการ เพื่อให้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นผู้นำทางความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในภูมิภาคเอเชียที่พร้อมก้าวไปสู่โลกที่เท่าเทียมในระดับสากล

สัมมนาวิชาการ “วิกฤตอาชญากรรมที่ใช้ความรุนแรงในสังคมไทย...”

สู่การป้องกันและแก้ไข

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยคณะรัฐศาสตร์ สาขาวิชาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม และ Chula Unisesarch จัดสัมมนาวิชาการเรื่อง “วิกฤตอาชญากรรมที่ใช้ความรุนแรงในสังคมไทย... สู่การป้องกันและแก้ไข” ในประเด็นต่าง ๆ ภายใต้แผนงานวิจัยท้าทายไทย : โครงการสังคมไทยไร้ความรุนแรง (ปีที่ 2) ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) เพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการบูรณาการป้องกันและแก้ไขปัญหาวิกฤตอาชญากรรมที่ใช้ความรุนแรงในสังคมไทย เมื่อวันเสาร์ที่ 22 ตุลาคม 2565 ณ ห้อง 608 อาคารเกษม อุทยานิน (รัฐศาสตร์ 60 ปี)





สัมมนาบุคลากรประจำปี 2565

Chula Unisearch จัดการสัมมนาบุคลากรประจำปีงบประมาณ 2565 ภายใต้หัวข้อ “**แนวทางการบริการวิชาการของมหาวิทยาลัย**” ระหว่างวันที่ 6-8 มีนาคม 2565 ณ จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อให้บุคลากรทราบถึงนโยบายและแนวทางการทำงานในบทบาทการเป็นศูนย์กลางพัฒนางานบริการวิชาการและงานวิจัย ที่สนับสนุนแนวทางการบริการวิชาการของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พร้อมทั้งสนับสนุนภารกิจที่เพิ่มขึ้น การตั้งอยู่ และก้าวต่อไปของมหาวิทยาลัย โดยมุ่งเน้นการรักษาคูณและพัฒนาประสิทธิภาพในการดำเนินงานให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังได้มีการทัศนศึกษาเพื่อเรียนรู้ถึงแนวทางการอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ณ อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะอ่างทอง รวมถึงวิถีชีวิตพื้นบ้านของชาวสมุย ณ บ้านมะพร้าว อีกทั้งได้มีการร่วมกันทำกิจกรรมสันทนาการ Team Building เพื่อเสริมสร้างความสามัคคีในหมู่คณะและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ผ่านการทำกิจกรรมร่วมกันอย่างสร้างสรรค์ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของ Chula Unisearch ต่อไป



3 มหาวิทยาลัย เข้าเยี่ยมและศึกษาดูงานด้านบริการวิชาการ

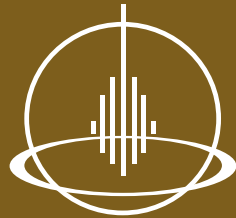
ดร. ศุภิชัย ตั้งใจตรง กรรมการผู้อำนวยการศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ให้การต้อนรับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่จากมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตตรัง ศูนย์บริการวิชาการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ และสถาบันบริหารจัดการเทคโนโลยีและนวัตกรรม มหาวิทยาลัยมหิดล ในโอกาสที่เข้าพบเพื่อศึกษาดูงานและแลกเปลี่ยนเรียนรู้แนวทางการบริหารจัดการและการพัฒนาองค์กร และการดำเนินงาน ด้านบริการวิชาการแบบครบวงจรของ Chula Unisearch โดยเฉพาะในด้านระบบสารสนเทศ การเงิน พัสดุ เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา ยกระดับมาตรฐานและสร้างสรรค์งานบริการวิชาการของแต่ละมหาวิทยาลัยให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้นต่อไป



เกษียณอย่างเกษม

เมื่อวันศุกร์ที่ 30 กันยายน 2565 Chula Unisearch จัดงาน “เกษียณอย่างเกษม” แก่เจ้าหน้าที่ จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ คุณณลินี บุญยะโรจน์ ผู้จัดการฝ่ายบริหารโครงการ คุณวาริน วงศ์หนู เจ้าหน้าที่บริหารโครงการ และคุณวิภาดา คงทน เจ้าหน้าที่ซัพพอร์ต ในโอกาสเกษียณอายุงาน





UNISEARCH JOURNAL