

Knowledge Management

องค์ความรู้การเขียนโครงการวิจัยเพื่อให้ได้รับทุน

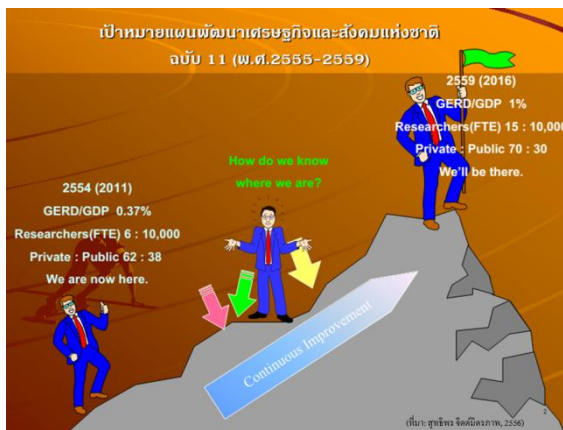
เมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ณ อาคาร ๓๗ วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

ดร.รัชพงษ์ กลิ่นศรีสุข

คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

ผศ.เอกณรงค์ วรสีหะ เรียบเรียง

ในการสร้างความรู้ความเข้าใจกลุ่มการเขียนโครงการวิจัยเพื่อให้ได้รับทุนนั้น โดยองค์ความรู้ (Knowledge Management) ในครั้งนี้ได้นำเสนอ “มุมมอง สำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ กับการเสนอของบวิจัยแผ่นดิน” ซึ่งโดยภาพรวมของเป้าหมายในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในฉบับที่ 11 ปี

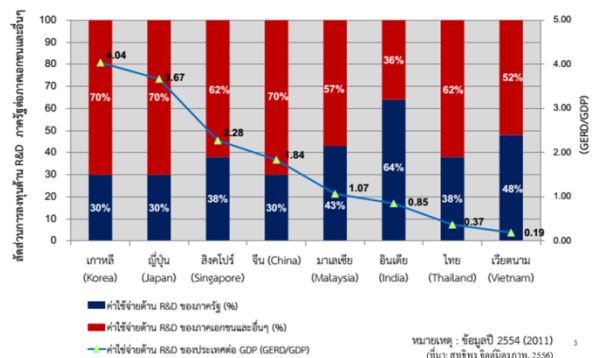


2554 สัดส่วนของงบวิจัยและพัฒนาต่อสัดส่วนของ GDP 0.37% จำนวนนักวิจัย 6 คนต่อ 10,000 คน สัดส่วนการให้ทุนเอกชน 62% รัฐบาล 38% ตามเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในฉบับที่ 11 ตั้งเป้าเอาไว้ที่ 1% ของ GDP งบประมาณ 40,000 ล้านบาท - 50,000 ล้านบาท ตัว Lecture 15 คนต่อจำนวนประชากรทั้งหมด 10,000 คน พายเลข off bit 70-30 จะไปเพิ่มสัดส่วนของเป้าหมายตัวพายเลขมากกว่า เพราะด้วยจำนวนเงินที่เยอะขึ้นแต่ด้วยที่รัฐบาลก็มีความจำเป็นที่จะต้องนำ

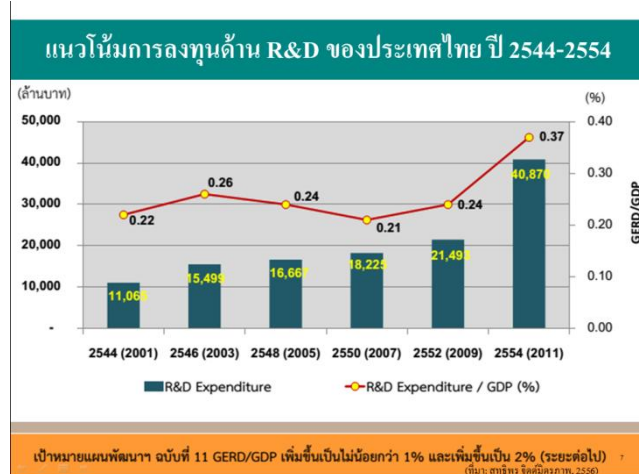
จำนวนเงินส่วนนี้ไปพัฒนาส่วนอื่นด้วย แต่ว่าในปี 2559 งบประมาณของทาง สำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ จะได้เป็นงบของรัฐบาลที่จะให้ประมาณ 35,000 ล้านบาท เยอะกว่าปีที่แล้วได้ 30,000 ล้านบาท สำหรับทุนมุ่งเป้านี้มันจะได้เพิ่มขึ้นมา โดยปกติทุนมุ่งเป้าจะได้ประมาณ 1,000 ล้านบาท ส่วนปีนี้นั้นจะได้ 2,000 ล้านบาทได้เพิ่มขึ้นมาสองเท่าตัว ช่องทางหรือโอกาสยื่น Proposal ขอเข้ามาที่ดี งบมุ่งเป้า 2,000 ล้านบาท ถูกแบ่งเป็นมุ่งเป้าเพิ่มขึ้น 1,000 ล้านบาท เป็นโจทย์เป็นประเด็นที่รัฐบาลต้องการ สิ่งเร่งด่วนอยากจะรู้อยากจะเอาข้อมูลนี้เอาไปตัดสินใจ ตามประเด็นที่รัฐบาลเสนอ ซึ่งรัฐบาลให้ความสนใจอยู่ในประเด็นตอนนี้ อย่างเช่น ในการสนับสนุนเรื่องของการทำเรือทวาย หรือทำเรือปากบารา หรือโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการศึกษา มันจะมีความสำคัญมาก

วัตถุประสงค์ของการทำสไลด์เสนอผลงานให้รัฐบาลเห็นนั้นคือรัฐบาลมีภาระหน้าที่ ที่ตั้งเอาไว้เลยว่าภายใน 10 ปีข้างหน้าประเทศไทยจะต้องหลุดจากกับดักการเป็นประเทศที่มีรายได้ขนาดปานกลาง นี่คือหน้าที่หลักของประเทศทางด้านเศรษฐกิจในประเทศไทย เขามีเกณฑ์ที่ตั้งโดยรวม รายได้ต่อหัวเฉลี่ยประชากร หนึ่งหมื่นสองพันเหรียญสหรัฐอเมริกา ประเทศไทยตอนนี้อยู่ที่ห้าพันกว่าๆ เราติดอยู่กับดักของประเทศที่มีรายได้ขนาดปานกลาง ถ้าเปรียบเทียบมาเลเซียเค้าบอกอีก 2 ปี รายได้เค้า

ค่าใช้จ่ายด้าน R&D ของประเทศในแถบเอเชีย



ตอนนี้หมิ่นกว่า ถ้าย้อนกลับไปในปี 2533 ถ้าเราเรียนพัฒนาการในด้านเศรษฐกิจจะเปรียบเทียบเศรษฐกิจประเทศไทยกับเกาหลีกับประเทศมาเลเซีย เราต่ำกว่าเกาหลีนิดหน่อย เรานำมาเลเซียอยู่หลายช่วงตัวไม่รู้เกิดอะไรขึ้นตอนนี้มาเลเซียเค้าบอกเหลืออีก 2 ปี คือข้อเสียของการเป็นประเทศที่มีรายได้ขนาดปานกลางนั้นจะโดยตัดสิทธิพิเศษทางการค้า ก็คือมันห้ำหั่นกว่าๆ นี่คือนาปานกลางค่อนข้างไปทางสูง เทียบกับเวียดนาม กัมพูชา หรือพม่าเป็นประเทศที่มีรายได้ขนาดปานกลางไปทางค่อนข้างต่ำ เพราะฉะนั้นเค้าก็จะมี



สิทธิพิเศษทางการค้า พอเราถูกตัดสิทธิพิเศษทางการค้าออกไปมันก็เลยทำให้เรามีความยากลำบาก ในการที่จะส่งสินค้าไปขายในต่างประเทศก็เลยตั้งเป้าหมายเอาไว้ เราตั้งเป้าหมายในฐานะของหน่วยงานวิจัย ต้องทำข้อมูลในการ Support ว่าทำไมมันยังไม่ได้หลุดประเทศที่มีรายได้ขนาดปานกลางซะที ตรงนี้ก็จะเป็นส่วนหนึ่งของงบ RD ของเรา เมื่อเทียบกับ GDP แล้วมันค่อนข้างที่จะน้อยเมื่อเทียบกับประเทศอื่น เมื่อเทียบกับมาเลเซียที่มี 1%กว่าๆ

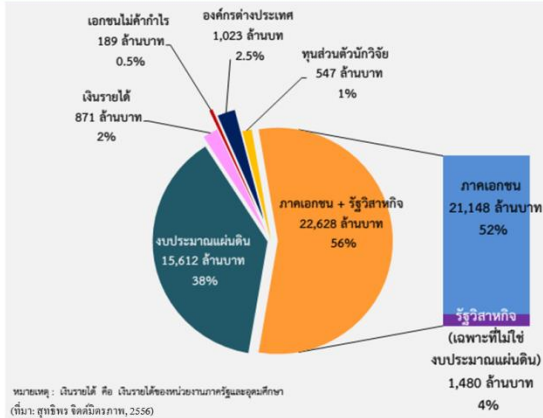
ของ GDP ของประเทศไทยน้อยกว่าประมาณ 3 เท่า ทำให้ถึงพัฒนาช้าความจริงต้องมีปัจจัยอื่นๆอีก ฉะนั้นแล้วหน่วยงานทางด้านวิจัย สำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ ผลักดันที่จะให้ดึงวิจัยมาพัฒนาประเทศ เป็นฐานความรู้ที่จะพัฒนาประเทศ ข้อมูลในการตัดสินใจในการวางแผนนโยบายต่างๆ ตรงนี้เป็นค่าใช้จ่ายในประเทศไทยในแถบเอเชียก็จะประมาณนี้ ที่น้อยที่สุดก็จะเป็นโครงการวิจัยพื้นฐานองค์ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์ และงานวิจัยเชิงประยุกต์ก็จะมีเงินลงมาเยอะขึ้นสำหรับประเทศกำลังพัฒนา ที่เยอะที่สุดก็จะเป็นการพัฒนาเชิงทดลอง เช่น การพัฒนาจำพวกยา การพัฒนาทางการแพทย์ การพัฒนาทางสาธารณสุข เป็นต้น นี่เป็นการชี้ให้เห็นว่างานวิจัยในเชิงของการประยุกต์มันมีการเติบโตค่อนข้างเยอะ อย่างที่เราทราบกันว่าเราทำวิจัยแล้วไม่ได้นำไปใช้ประโยชน์ แล้วเราจะมีการแก้ไขในการนำมาใช้อย่างไรนั้นค่อยมาดูอีกทีว่าจะแก้ไขอย่างไร ทุนงบประมาณแผ่นดินในปี 2556 ที่ได้นั้นมันก็จะโตขึ้นมาเรื่อยๆ ตามความสำคัญที่ได้ของประเทศอย่างที่เราบอกไปของปี 2559 นั้นสามหมื่นห้าพันล้านแต่งบประมาณแผ่นดินของปี 2556 อยู่ที่หนึ่งหมื่นหกพันล้าน จะมาดูว่ามันแตกต่างกันเยอะหรือไม่ สามหมื่นห้าพันล้านมันมีการเขียนในการทำให้มันดูเหมือนเยอะคือการเขียนในการรวมแหล่งทุนจากที่อื่นมาด้วย แต่ตัวงบประมาณจริงๆ ที่ทางสำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ ได้จากรัฐอยู่ที่ประมาณสามหมื่นกว่าล้านก็ถือว่าเยอะขึ้น นี่คือนโยบายที่ได้เติบโตขึ้นโดยเฉพาะรัฐบาลได้พยายามที่จะใช้ข้อมูลงานวิจัยค่อนข้างเยอะ จากการที่ได้อยู่ระหว่างประสานงานนั้นก็พอทราบว่างานวิจัยถูกดึงจะไปใช้อย่างไร

วิธีจัดสรรงบประมาณ โดยทั่วไปนั้นนักวิจัยก็จะส่ง Portfolio ผ่านระบบแล้วก็ดูสัดส่วนงบประมาณแต่ละมหาวิทยาลัยที่ได้ขอไปทั้งหมดจะดูที่ตามจำนวน Professor ก็จะสามารถจัดสรรผ่านไปมหาวิทยาลัยก็จะเป็นคนคัดกรอง Professor ที่จะส่งไปนั้นตรงกับยุทธศาสตร์ทางมหาวิทยาลัยหรือไม่ ที่มหาวิทยาลัยมหิดลเมื่อทุนเข้ามาส่วนใหญ่ต้องผ่านการพิจารณาจาก สำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ และเมื่อสำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติอนุมัติให้ทุนมาที่มหาวิทยาลัยก็จะจัดสรรเงินส่วนใหญ่จัดสรรไปยังเรื่องวิทยาศาสตร์สุขภาพ เพราะฉะนั้นไปดูตัวงบประมาณแผ่นดินก็จะได้เฉพาะนักศึกษาปริญญาโท ปริญญาเอก โดยทั่วไป

ที่ไปที่มาของทุนมุ่งเป้าเป็นเป็นการรวมตัวกันของสำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาการวิจัยการเกษตร (สวก) และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม

แห่งชาติ (สวทช.) เรียกรวมกันว่า เครือข่ายองค์กรบริหารงานวิจัยแห่งชาติ (คบช.ฉ.) โดยสำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ จะเป็นหน่วยงานของรัฐซึ่งจะไม่มีคล่องตัวในการจัดสรรทุนเพราะฉะนั้น

ค่าใช้จ่ายด้าน R&D ในปี 2554 จำแนกตามแหล่งทุน



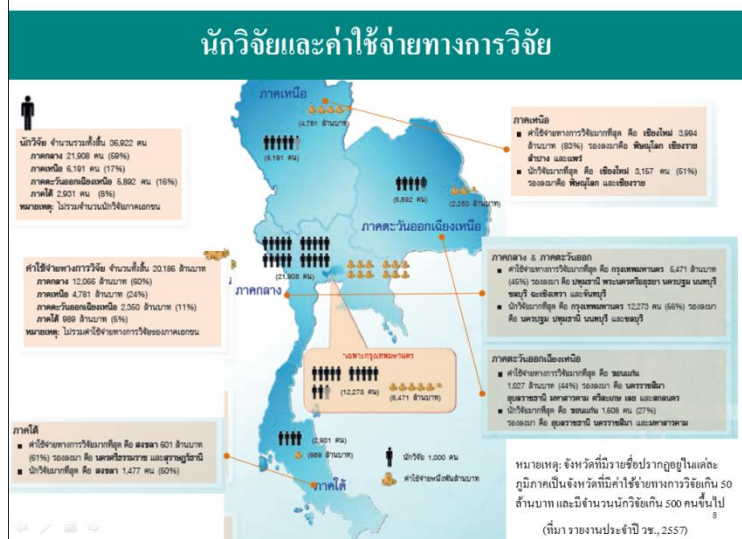
สำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ ก็จะทำหน้าที่กำหนดทิศทางในการทำงานวิจัยของประเทศ และหน่วยงานต่างๆ เช่น สวท. สวทช. ก็จะต้องรับเงินมาจากสำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ อีกครั้งหนึ่ง แล้วจะเป็นผู้พิจารณาทุนตามกระบวนการต่างๆ ทุนมุ่งเป้าโลจิสติกส์จะไปอยู่ที่ สกว ฉะนั้นทุนมุ่งเป้าอาจารย์เขียน proposal มา นั้นจำเป็นที่จะต้องระบุ User คือใคร User คือผู้ที่จะเอางานของอาจารย์มาใช้ประโยชน์ การไม่มี User นั้นจะทำให้ไม่ได้รับทุนถือว่า

เป็นเงื่อนไขหลัก ตามชื่อทุนมุ่งเป้าคือการที่จะเอางานวิจัยนำมาใช้ประโยชน์จริงๆ หน่วยงานราชการนำข้อมูลไปเป็นการตัดสินใจจริงๆ หรือบริษัทที่เป็น User ของที่ระบุไว้ก็ได้ เอกชนใหญ่ทำไปแล้วสามารถนำไปใช้ในอุตสาหกรรมของบริษัทได้เลย แต่ว่าถ้า User เป็นเอกชนส่วนใหญ่รัฐบาลไม่ค่อยอยากจะให้ทุนในการทำวิจัยคือทุนไม่อยากจะนำไปทำวิจัยเกี่ยวกับอุตสาหกรรมที่เป็นส่วนใหญ่ แต่ถ้าเป็นโรงงานที่มีความสำคัญหรือทำเพื่อที่จะเป็นต้นแบบของอะไรสักอย่างก็พอที่จะอนุโลมให้เอกชนนั้นเป็น User ได้ ตัวอย่าง Professor ที่นำเสนอเข้ามาเกี่ยวกับระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจธุรกิจ ในบริเวณจุดผ่านแดน ณ ภาคเหนือ หลักการและเหตุผลค่อนข้างที่จะดีโดยที่ข้อมูลนั้นกระจัดกระจายไปอยู่คนละที่ โดยที่งานวิจัยนั้นเป็นตัวเก็บรวบรวมข้อมูลเข้ามาอยู่ด้วยกันในจุดเดียว แต่ในจุดที่รวมกันนั้นใครจะเป็น User ทำงานออกมาแล้วจะส่งมอบงานต่อให้ใคร ใครจะเป็นผู้ดูแลแพลตฟอร์มตรงนี้ รัฐบาลอยากจะให้แต่ให้ไม่ได้เพราะไม่มี User เพราะฉะนั้นรัฐบาลถึงได้

เน้นตัว User นี้คือทุนมุ่งเป้าแต่ก่อนนั้นมี 13 กลุ่มเรื่อง แต่ในปัจจุบันในปี 2558 และในปี 2559 ที่กำลังจะเปิดให้ขออนั้นมีอยู่ทั้งหมด 31 กลุ่มเรื่อง โดยแต่ก่อนนั้นจะเน้นทางด้านเศรษฐกิจเป็นส่วนใหญ่ แต่ปัจจุบันนั้นก็เน้นทางเรื่องของชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมในเรื่องของการเปลี่ยนภาพของภูมิอากาศเข้ามาเกี่ยวข้อง

ในงานนี้จะเน้นทุนมุ่งเป้าไปทางโลจิสติกส์และโซ่อุปทานโดยกรอบในการขอจะมี 3 กลุ่ม 3 ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อตอบสนองในการรวมกลุ่มเศรษฐกิจและข้อตกลงระหว่างประเทศ โดยเฉพาะกลุ่ม ADC ก็จะมีรายละเอียดในยุทธศาสตร์ที่ 1 อย่างเช่น การสร้างเส้นทาง การสร้างจุดผ่านแดน การสังเคราะห์องค์ความรู้ของโซ่อุปทานทางภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมเพื่อเตรียมความพร้อม ส่วนงานวิจัยในหัวข้อ 1.3 ทางด้านโซ่อุปทานทางภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมค่อนข้างที่



จะเยอะ แต่ไม่มีการรวบรวมความรู้และสังเคราะห์ออกมาเป็นองค์ความรู้ แล้วที่ทำมาทั้งหมดนั้นมันได้อะไรบ้างแล้วมันขาดอะไรบ้างมันก็เลยจำเป็นที่จะต้องมีการสังเคราะห์องค์ความรู้ต่างๆ รวมถึงวิธีใหม่ของโซ่อุตสาหกรรมในแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรมที่เป็นpotencies ของประเทศ การศึกษาวิจัยการเคลื่อนย้ายแรงงานและลักษณะความร่วมมือในเครือข่ายของกลุ่มประเทศสมาชิก

ยุทธศาสตร์ที่ 2 เป็นเรื่องของบูรณาการองค์ความรู้เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุตสาหกรรม ก็เป็นเรื่องวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและก็การบริหารงานราชการเพิ่มประสิทธิภาพ การวิจัยพัฒนาปรับปรุงการโลจิสติกส์และโซ่อุตสาหกรรมในภาคเกษตรภาคอุตสาหกรรม และก็เรื่องระบบสารสนเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างมูลค่าด้านนวัตกรรมต่างๆ และยุทธศาสตร์ที่ 3 นั้นจะเน้นไปทาง Green โลจิสติกส์และ Green ซัพพลายเชนเป็นส่วนใหญ่ โดยกรอบปี 2559 กำลังอยู่ในช่วงทำประชาวิจารย์สำหรับประสานงานเพื่อจะได้จัดทำกรอบขึ้นมาจัดทำส่งไปยังมหาวิทยาลัยต่างๆ ในการที่จะให้ศาสตราจารย์และนักวิจัยได้มาประชาวิจารย์และจะได้ส่งกลับมาเพื่อจะได้นำเข้าคณะกรรมการ สำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ เพื่อจะได้ให้สำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติพิจารณาแล้วค่อยประกาศกรอบปี 2559 จะได้ช่วงเดือน มิถุนายน และก็Call paperประมาณกรกฎาคมไม่เกินกลางสิงหาคมจะทำการปิดระบบรับแล้วโดยทั่วไปกรอบนั้นจะเป็นไปตามยุทธศาสตร์ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ยกระดับประสิทธิภาพองค์ความรู้และก็ Green โลจิสติกส์ในหัวข้อต่างๆ เหล่านี้นั้นก็จะยังเป็นกรอบในปี 2559 หลายสิ่งหลายอย่างจะทำในกรอบยุทธศาสตร์ภาพใหญ่ของการวิจัยโลจิสติกส์ เพราะฉะนั้นอาจารย์นักวิจัยที่เขียนProfessorเข้ามานั้นต้องรอประกาศกรอบและจะให้เวลาหนึ่งเดือนในการเขียนProfessor ขึ้นมา แต่การเขียนProfessorขึ้นมาภายในหนึ่งเดือนนั้นเวลาไม่พอด้วยกระบวนการต่างๆ ที่ทำให้รอบรอบที่สุดในการที่จะใช้เงินหลวงในกระบวนการต่างๆ ก่อนข้างที่จะเข้า ปี 2548 และ 2553 นั้นเวลาพูดถึงโลจิสติกส์จะยังไม่ค่อยเข้าใจว่าหมายถึงอะไร จะทำให้มีการตีความทางด้าน Transport ในยุคนั้น ทำให้มีกรอบการวิจัยยุทธศาสตร์การวิจัยโลจิสติกส์นั้นขึ้นมาครั้งแรกเป็นฉบับที่ 1 ที่ใช้ในปี 2554 และ 2555 ไขแล้วมันโอเคหรือมันดีขึ้นหรือไม่ ทำให้เกิดการตั้งเป้าหมายระยะสั้นใน 2 ปี แต่ยังไงก็แล้วแต่ก็พยายามที่จะให้เห็นภาพมันชัดว่าโลจิสติกส์และโซ่อุตสาหกรรมที่



จะศึกษาอะไรและตรงทำไปในทางเดียวกันก็เลยทำให้มีกรอบและยุทธศาสตร์ออกมา เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของโลจิสติกส์อุตสาหกรรม โลจิสติกส์เกษตรกรรม หลังจากปี 55 ที่ทำมาทิศทางชัดเจนและก็มียุทธศาสตร์ที่ 2 เกิดขึ้น แต่ใช้ยาวนาน ตั้งแต่ปี 55-59 เรียกว่าคณะกรรมการสำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ(คชช) เน้นการบูรณาการด้านวิจัยและบูรณาการผู้วิจัยด้วย เรามีหลักเกณฑ์การให้คะแนนของเราอยู่ แต่

ก็จะจะเป็นไปตามกรอบนโยบายด้านการบูรณาการ เราก็อยากได้งานวิจัยที่หลากหลายมิติและหลายองค์ความรู้ อย่างเช่นอาจารย์ในมหาวิทยาลัยเดียวกันแต่ต่างคณะกันมาทำวิจัยด้วยกัน จะได้มาช่วยกันทำในหลายมิติ อันนี้ก็มีเกณฑ์การให้คะแนนเหมือนกัน แต่ไม่แน่ใจว่าหลังจากปี 59 ไปจะมียุทธศาสตร์ที่ฉบับที่ 3 เกิดขึ้น

เรื่องการบูรณาการงานวิจัยจะยังมีอยู่หรือไม่ เพราะเนื่องจากประสบการณ์ที่ผ่านมาที่มีการทำงานวิจัยจากหลายๆ สถาบันมาร่วมกัน ต่างที่ต่างสถาบันปัญหาที่เกิดขึ้น ส่งงานไม่ตรงเวลา ไม่ส่งงานบ้าง เรื่องงบประมาณการเงินบ้าง เป็นต้น มาดูความต่อเนื่องงานวิจัยของแต่ละปีกัน

- ปี47-50 งานวิจัยส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องของ OTOP ในโซ่ อุปทาน และซัพพลายเชนในอุตสาหกรรมต่างๆมีไม่กี่ย่าง ส่วนใหญ่เน้นเรื่องการขนส่ง

- ปี51-53 งานวิจัยส่วนใหญ่เน้นเรื่องอุตสาหกรรมแต่เพิ่มเรื่องโครงสร้างพื้นฐานมีเรื่องของ Model Ship เรื่องของ Multimodal เรื่องของ Custer อุตสาหกรรม ภาษาของอุตสาหกรรมมีเรื่องของ Custer อยู่ด้วย แต่ซัพพลายเชนทางด้านบริหารธุรกิจอาจเป็นเรื่อง ซัพพลายเชนของอุตสาหกรรมต้นน้ำ ปลายน้ำ มันก็สามารถให้ความหมายของ Custer ได้

- ปี 54-56 มีการขยายงานวิจัยด้านขนส่ง ด้านโครงสร้างพื้นฐาน หมายถึง การบริหารจัดการ โครงสร้างพื้นฐานพื้น ของรัฐที่มีอยู่ในเกิดประโยชน์และมีประสิทธิภาพมากขึ้น เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากขึ้น เราไม่เหมือน Consult สะเทือนเดียวว่าจะไปออกแบบวางโครงสร้างพื้นฐานหน้าตาควรเป็นอย่างไร ในกลุ่มด้านโลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน เราจะเน้นด้านบริหารจัดการ บางอย่างโครงสร้างพื้นฐานของรัฐที่สร้างเอาไว้มันไม่ได้ใช้ประโยชน์ หรือใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ แล้วเราจะทำอย่างไรที่จะทำให้เกิดการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่นทางที่ตัดผ่านไปแล้วไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการขนส่งเลย เพราะทางมันชันๆ ลงๆ แบบนี้รถบรรทุก ขับลำบาก แล้วเราจะทำอย่างไร เราอาจจะพัฒนาให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวหรือเส้นทางจักรยาน เพื่อสร้างประโยชน์ให้กับชุมชนแบบนี้ เป็นต้น

นอกจากนั้นการขยายงานในเรื่องของ Custerมี มากขึ้นทั้งในภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม รวมทั้งจะมีบริบทในเรื่องของ AEC เข้ามาเกี่ยวข้อง เช่นการเกิด ท่าเรือ ทวาย เรามีนงานวิจัยเรื่องนี้เยอะมาก เก็บมาเรื่อยๆ แต่นโยบายของรัฐบาลก็เปลี่ยนแปลงมาตลอด จนตอนนี้นโยบายก็ยังเปลี่ยน ดังนั้นการทำให้วิจัยก็ต้องมีเรื่องใหม่ๆ ซึ่งเรื่องทวายนี้เกิดและล้มหลายรอบมาก แต่ตอนนี้รัฐบาลไทยและญี่ปุ่น ก็สนใจเรื่องการลงทุนอีก ดังนั้นวิจัยอาจเป็นเรื่อง ประเทศไทยได้อะไรในการลงทุนที่พม่า แล้วทำไมต้องลงทุน การให้กู้เงินโดยมีดอกเบี้ยยี่สิบห้าหรือบางโครงการ ไม่มีดอกเบี้ย ทำไมประเทศไทยถึงอยากทำ **นี่เป็นโจทย์เป็นสิ่งที่เราต้องแก้หาว่ามันเกิดเพราะอะไร**

- ปี 57-58 เป็นการเจาะลึกในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานเน้นลงไปภาคอุตสาหกรรม ตอนนี้มีโจทย์หรืองบเรื่อง Area Development พวกจุดผ่านแดน มีแผนแม่บทยังไง เส้นทางเชื่อมโยงใน ASEAN ว่าจะเชื่อมโยงด้วยทางรถดีหรือทางรถไฟ ซึ่งที่จะมีการทำเส้นทางมาจากจีน จากลาว จีนเข้ามาแบบนี้ลาวเข้ามาแบบนี้ จนถึงเรา เราก็ต้องศึกษาโครงสร้างพื้นฐานของบ้านเรา บ้านเค้าว่าจะเชื่อมโยงกันยังไง เกิดประโยชน์กับเราอย่างไร

อย่างที่บอกยุทธศาสตร์ของเราทั้ง 2 เล่มนั้น จะหมดในปี 59 ตรงนี้พูดให้เห็นที่มาว่าทำไมทุนวิจัยมุ่งเป้าที่รัฐบาลเพิ่มให้ สำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ. 1,000 ล้าน เพราะว่าเราวางกรอบไว้ 4 ปี โดยลื้อไปตามยุทธศาสตร์ ตามสภาพแวดล้อม การแข่งขันในประเทศและต่างประเทศเองก็เกิดการเปลี่ยนแปลงและมันเปลี่ยนแปลงเร็วมาก นโยบายรัฐบาลก็เปลี่ยนตามยุคเช่นกัน เช่นเรื่อง ทวาย มันมีการขยับเขยื้อนเป้าหมายของประเทศมันเปลี่ยนไปทำให้รัฐบาลเพิ่มงบตรงนี้ขึ้นมา เพื่อตอบโจทย์เร่งด่วน ทั้งที่ตอนนี้เราก็ยังไม่ได้คุยกันถึง กระบวนการขั้นตอนเลย

จากยุทธศาสตร์ที่ คณะกรรมการสำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ. ได้ทำนั้น ได้แยกยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวกับการวิจัยด้านโลจิสติกส์ ออกเป็น เป็น 3 ย่อยๆคือ

1. ชีตความสามารถใน AEC

2. การยกระดับความสามารถและประสิทธิภาพในการจัดการ
3. การสร้างมูลค่า เรื่อง Green

ส่วนใหญ่งานวิจัยที่ขึ้นหิ้งหรือไม่ได้รับการอนุมัติเพราะ Supply ไม่ตรงกับ Demand ซึ่งจริงๆ งานวิจัยดีๆ ก็มีเยอะ นักวิชาการเก่งๆ ของเรามีเยอะ แต่ไม่รู้จะทำยังไงให้มันผ่าน ก็เลยมียุทธศาสตร์ฉบับที่ 4 ขึ้นมา คือนักวิจัยมีความสามารถแต่ไม่มีเครือข่าย ไม่มีที่ส่งต่อผลงานวิจัยให้ผู้ใช้ จะมีก็แค่เรื่องการตีพิมพ์ เราเลยมีการวิจัยขึ้นหนึ่งเหมือนกันเรียกว่า **“การวิจัยขยายผล”** เอาสิ่งที่นักวิจัยทำไปบอกไปเล่าให้รัฐบาลหรือผู้ประกอบการฟัง ว่าตอนนี้เรามีวิจัยอะไรอยู่ทำแล้ว จะมีหน้าตาอย่างไร พยายามบอกเล่าผ่านสื่อ ว่ามีงานวิจัยที่ตอบโจทย์อะไรให้ประเทศบ้าง เพื่อให้รู้ว่าเราจะเอาผลการวิจัยครั้งนี้ ไปพัฒนาประเทศอย่างไร เป็นยุทธศาสตร์ที่ 4 ที่พยายามเน้น ในเรื่องคุณภาพงานวิจัยและประโยชน์ให้เห็นเป็นรูปนามธรรม

เรื่องทุนในปี 59 นั้น เราจะประกาศรายละเอียดในเดือน มิถุนายน กำหนดส่ง Paper ในเดือนกรกฎาคม โดยมีกระบวนการขั้นตอนดังนี้

- ผ่านกระบวนการพิจารณาจากสำนัก

ประสานงาน ตรวจสอบแล้วแยกประเภททุน คัดเลือกจากเกณฑ์ที่กำหนด

- ผ่านการตรวจพิจารณาจากทรงผู้ทรงคุณวุฒิ 2 รอบ รอบที่ 1 ตรวจสอบแนะนำเพิ่มเติม ผู้วิจัยปรับแก้ตามคำแนะนำแล้วส่งตรวจผู้ทรงคุณวุฒিরอบ 2

- อนุมัติทุนวิจัย

ระยะเวลาในการดำเนินการ อยู่ที่ 7-8 เดือน ซึ่งก็จะทำให้สิ่งที่นักวิจัยเสนอหรือเรื่องที่จะทำในปี 58 ไม่ทันใจรัฐบาล ไม่ทันใจผู้ประกอบการ ว่าเรื่องนี้ควรทำไปแล้ว ดังนั้นจึงเกิดข้อจำกัด จึงทำให้เกิดทุนวิจัยมุ่งเป้าเพิ่มขึ้นมา อีก 1000 ล้าน ซึ่งมันก็จะเป่าเงินที่ทำได้ประโยชน์ ดังนั้นอาจารย์ต้องส่ง Paper เร็วๆ ต้องมีเรื่องที่กำลังทำไว้ในมืออยู่แล้ว เป็นเรื่องที่เราคิดและถนัด และอยู่ในกรอบยุทธศาสตร์ นี้แหละ ส่วนใหญ่จะเน้นเรื่อง Issue เรื่องโจทย์วิจัยมากกว่า

จริงๆ แล้วโลจิสต์ไม่ได้หมดความสำคัญ ทำไม่จำนวนงบประมาณที่ได้ถึงลดลง ตรงนี้มันทำให้เรามองเห็นว่านักวิจัยไม่โตไปตามทุนในสายงานโลจิสติกส์ **“หานักวิจัยมาทำงานไม่ได้**

คุณภาพงานวิจัยไม่ได้” จึงทำให้ลดลง ประชุมที่ไรเค้าก็ยังไม่ให้ความสำคัญมาก ใช้งบประมาณมาก แต่ด้วยข้อจำกัด ที่เรามาสามารถผลิตนักวิจัยได้ทัน Proposal ไม่ตรง ก็เลยได้งบอนุมัติน้อย

แต่ในปี 59 รัฐบาลให้ทุนมากเท่าเดิมแต่ ไม่รู้จะมาที่โลจิสติกส์เท่าไร ตัวเลขมาเยอะแต่ไม่แน่ใจว่างานจะมีพอหรือเปล่า ตรงนี้ก็ถือว่าเป็นข้อมูลสำคัญ ที่เราได้รวบรวมสถิติ จะเห็นว่า ตั้งแต่ปี 54 ก่อนที่จะมีทุนวิจัยแบบมุ่งเป่านั้นเหตุผลที่ไม่ผ่านคือ

- โครงการซ้ำซ้อน และ ทำไปแล้ว มากถึง 40 % ทุนวิจัยมุ่งเป้าจะคล้ายๆ กับ Consult ซึ่งหวังผลมี

นักวิชาการและผู้ทรงมาจกหน่วยงานภาครัฐและเอกชน หลากหลายที่เช่นสมาพันธ์โลจิสติกส์ สสมาคมส่งออก ฯลฯ ดังนั้นจึงรู้ว่าเรื่องไหนทำแล้วบ้าง

ภาพรวมงบประมาณและโครงการโลจิสติกส์ ปี 2554-2558			
ปี	งบประมาณที่ได้รับจาก กอบข. (บาท)	งบประมาณที่อนุมัติทุน (บาท)	จำนวนโครงการที่ได้รับอนุมัติทุน
ปี 2554	15,000,000	16,395,468	11 โครงการเดี่ยว
ปี 2555	142,500,000	141,361,895	14 แผน, 4 โครงการเดี่ยว
ปี 2556	123,500,000	111,089,200	16 แผน, 11 โครงการเดี่ยว
ปี 2557	95,000,000	76,338,903	8 แผน, 9 โครงการเดี่ยว
ปี 2558	38,000,000	36,154,030	2 แผน, 8 โครงการเดี่ยว

- งานวิจัยที่เสนอไม่อยู่ในบริบทโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน บางทีมีคำว่าโลจิสติกส์แต่ ไม่มีเนื้อหาที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์เลย ถึง 21 %

- ข้อเสนอโครงการไม่สมบูรณ์ คือทางสำนัก อ่านและไม่เห็นว่าปัญหงานวิจัยคืออะไร

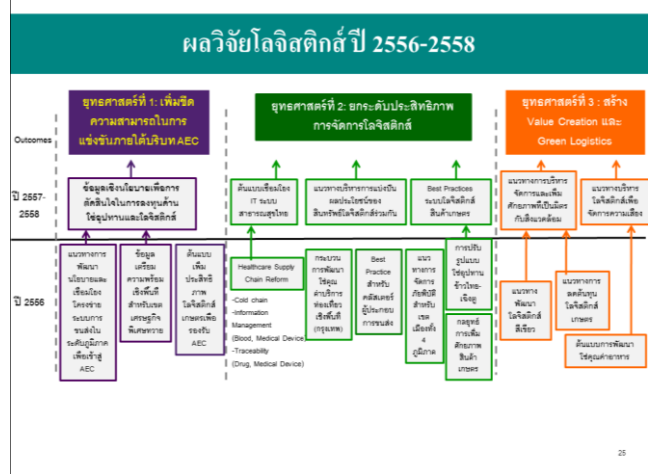
มองไม่เห็นปัญหา Objective ไม่ตอบโจทย์ เครื่องมือเราไม่มั่นใจ ว่าทำได้จริงหรือไม่ มันสอดคล้องกับ Objective หรือไม่ และสอดคล้องกับ Output ที่ได้วางไว้หรือไม่ และ Output เราตอบผิดโจทย์กับปัญหาที่วางหรือไม่ หลักๆเราเช็คแบบนี้ มันต้องสอดคล้องกันนะครับ อีกอย่างคือคนใช้เขียนไว้หรือไม่ ความสำคัญของปัญหาเป็นสิ่งที่สำคัญมาก เพราะ Proposal มันเยอะถ้าอ่านอย่างละเอียดคงไม่ได้ลับไม่ได้นอน เพราะแผนและโครงการส่งมาเป็น 100 โครงการ บางที 300 เลยนะครับ เวลาอ่านความสำคัญของปัญหาเราจะอ่านบรรทัดแรก เราจะรู้เลยว่าเออเนี่ยแหละความสำคัญของปัญหา ไม่ใช่ปัญหาทั่วไป ดังนั้นในบรรทัดแรกถือว่าสำคัญที่สุดครับ

ตัวอย่างเช่น บรรทัดแรกเขียนมาว่า ทำเรือปากบารามีความสำคัญกับการขนส่งในประเทศไทย ในการขนส่ง แล้วมันเป็นปัญหายังไงแล้วนักวิจัยจะทำอะไร? แต่ถ้าเขียนว่า ทำเรือปากบาราที่มีความสำคัญแต่มีผลกระทบเชิงสิ่งแวดล้อมและชุมชนถ้าเราวางแผนไม่ดี ก็จะส่งผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมได้ อย่างเช่นทำเรือแหลมฉบัง ที่ไม่มีการวางแผนมาก่อน เมื่อเกิดท่าเรือขึ้นชุมชนจึงเกิดความเดือดร้อน เมื่อเกิดระบบโลจิสติกส์ ที่ไม่มีคุณภาพแบบนี้เป็นต้น นี่แหละคือปัญหาของการวิจัย

การจัดการขยะอิเล็กทรอนิกส์ มันเป็นปัญหาขนาดใหญ่มีผลต่อสุขภาพ สิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ แบบนี้เราก็ไม่ทราบว่าจะทำวิจัยคืออะไร อยู่ตรงไหน จะทำอะไร บางทีเราต้องนั่งอ่านไปเรื่อยๆ ซ่อนอยู่ตรงไหน เราก็ไม่รู้ ควรขึ้นมาตรงเป้าตรงประเด็นเลย ไม่ต้องเขียนเยอะ ต้องการแค่รู้ว่า

อยากจะทำอะไร และก่อนที่จะปิดท้ายในหมวดที่มาของปัญหาเราค่อยมาสรุปแบบนี้อีกครั้งว่าจะทำอะไร เพื่อแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น เมื่อเกิดท่าเรือปากบารา เราจะแก้ปัญหาด้วยระบบโลจิสติกส์ สีเขียวแบบนี้เป็นต้น หรือ ท่าเรือสีเขียวที่จะแก้ปัญหาของทรัพยากรหรืออาจขึ้นบรรทัดมาเลยว่า มันมีความสำคัญในเรื่องของการยกระดับของประชากรแต่จะส่งผลกระทบต่อ และสุดท้ายก็มาสรุปว่าผู้ทำวิจัยจะใช้ระบบโลจิสติกส์เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและพัฒนาระบบเศรษฐกิจที่ชุมชนมีส่วนร่วม อย่างที่โจทย์ของ

เหตุผลที่โครงการไม่ผ่านการพิจารณาจากผู้ทรงคุณวุฒิ ปี 2554-2558



สำนัก เรื่อง Area Development ซึ่งอาจไม่ตรงกับโลจิสติกส์ซะทีเดียว แต่ใช้โลจิสติกส์เป็นหลักก่อนแล้วค่อยมาแตกเป็นโครงการย่อย ขึ้นมา ตรงกลางๆอาจไม่สำคัญมากแค่เป็นตัวขยายว่าสำคัญยังไง

อีกตัวอย่างเรื่องขยะเราไม่รู้ว่ามันสำคัญยังไงเราเขียนไปเลยว่า ปัญหาของขยะมันมีปัญหามาจาก รถ
 ซาลิ่งต่างๆ เวลาไปหาขยะ ที่ไม่มีความรู้เพียงพอ ทำให้การจัดเก็บโลจิสติกส์ของขยะมันมีปัญหาแบบนี้

ดังนั้นเราสร้างแรงจูงใจให้พวกเขาเหล่านั้นเข้าสู่ระบบได้อย่างไร มันก็จะสอดคล้องกัน คนอ่านก็จะ
 รู้ว่ามันเป็นปัญหาจริงๆ เพราะบางที อาจารย์จะมีความรู้ในเรื่องเฉพาะอาจารย์จะเห็นปัญหา แต่คนอ่านไม่รู้
 ถ้าไม่เขียนปัญหาจริงๆขึ้นมาเลยคนอ่านก็ไม่สามารถเห็นปัญหา และก็ไม่สามารถพิจารณาให้ได้ ดังนั้นเขียน
 แล้วต้องโดนจริงๆ เขียนตั้งต้นมาดีรู้ว่าอะไรคือปัญหา จะทำอะไร Objective ก็ไม่พลาด ก็จะต้องตอบโจทย์ว่า
 ต้องการอะไรแล้ว ก็มาดูเครื่องมือว่าทำได้หรือไม่ ทำแล้วน่าเชื่อถือหรือไม่ ตอบโจทย์ได้จริง ๆ ถ้าไม่แน่ใจคน
 อ่านไม่แน่ใจก็จะไปหาข้อมูลเพิ่มเติม และอาจให้ผ่านและส่งต่อให้ผู้ทรงคุณวุฒิเฉพาะช่วยดูอีกที และดูผู้ใช้
 หรือ User

ดังนั้น อาจารย์ต้องหาผู้ใช้ ให้ได้ก่อน ต้องไปคุยไปคุยกับหน่วยงานนั้นๆว่าต้องการอะไร มีปัญหาอะไร
 ให้ทางมหาลัยช่วยแก้ไขแล้วให้เค้าเซ็นต์เอกสารอาจารย์ก็จะได้เลย หรือเขียนว่าผู้ใช้เป็นใครมาก่อน และถ้า
 อนุมัติก็ค่อยให้ผู้ใช้เขียนลงชื่อมาทีหลังได้ แต่ถ้าไม่มีผู้ใช้งั้นก็จะโดนตัดในรอบพิจารณา 1-2 แต่ถ้าสอดคล้องก็
 ค่อยมาดูงบประมาณว่าเป็นไปตามระเบียบของสำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ.หรือกระทรวงการคลังหรือไม่
 ตรงนี้เป็นไปตามสัดส่วน 15.49
 งบประมาณเป็นไปตามหลักเกณฑ์
 อันนี้ขอมาได้เราไม่ว่า

งบประมาณที่ไม่เป็นไปตาม
 หลักเกณฑ์ คือขอมาต่ำ คือปกติ
 วิจัยมุ่งเป้าห้ามขอต่ำกว่า 1 ล้าน
 บาท จึงทำให้ไม่ผ่านหลักเกณฑ์
 เพราะเราต้องการประโยชน์ ดังนั้น
 เค้ามองว่าขอ งบมาน้อยแล้วทำมา
 ไม่มีประโยชน์ ไม่มี Impact ดังนั้น
 ให้ขอมา เยอะไว้ก่อนเดี๋ยวกรรมการ
 ตัดเอง แต่ต้องดูต้นทุนด้วย เช่น
 ห้องเที่ยวเค้ามองไม่รับโครงการ เค้ามอง
 จะรับเป็นแผนงาน แล้วค่อยมีโครงการย่อย เพราะต้องดูสิ่งที่จะได้รับ แต่เยอะมากก็ไม่ดี เช่นโครงการปากกา
 ราว เสนอมาเป็นแผนงาน แล้วมีโครงการย่อย

ตัวอย่างประเด็นโจทย์วิจัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ปี 2554-2558



**“สิ่งที่เราต้องการคือ พวก Service Provider เมื่อเปิด AEC แล้ว เช่น อุตสาหกรรมถ้าไปลงทุนที่
 พม่าแล้วจะทำยังไง ทำแล้วเกิดอะไร ปัญหาแบบนี้แก้ไขยังไง นี่เป็นช่องทางในการยื่นขอได้”**

ปี 54-55 3กลุ่มโจทย์ เป็นการศึกษาวาสถานการณ์ของไทย อยู่ตรงไหน เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการทำ
 การขนส่ง การเชื่อมต่อ ว่าเราควรทำอะไร ศักยภาพมีมากแค่ไหน ตรงไหนควรลงทุน
 ปี 56 เป็นแนวทางในการดำเนินงาน
 ปี 57-58 ลงลึกด้านวิธีการแนวทางในการปฏิบัติ
 ปี 58-59 งานที่จะเสนอคงเป็นแนวทางไม่ได้แล้ว เพราะทำมาแล้วในปี 56
 ปี 59 ต้องดูวิธีปฏิบัติไปเลย ทำจริงมาเลย เช่น การค้าชายแดน เส้นทางเศรษฐกิจมาแน่ๆ พวก R9 ,
 R10 แต่ ถ้าเป็น R3A อย่าทำมาเพราะว่ามีคนทำเยอะแล้ว

ควรทำพวก East West Corridor งานต้องชี้ชัดลงไปเลย เพราะวิจัยแบบนี้จะคล้ายๆ กิ่งๆ Consult ระบุไปเลยว่า 1 2 3 จะทำอะไร Design ออกมาเลย เช่นถ้าจะเป็นท่าอากาศยาน เพื่อให้เป็น HUB ของ อาเซียน ต้องมี อะไร รูปแบบไหน ทำยังไงถึงจะมีเป็นต้น อีกตัวอย่างคือ พวกเขตเศรษฐกิจ พิเศษต่างๆ เราตั้ง โงทย์มานานแล้ว ไม่มีงานวิจัย หรือ proposal ปัญหาคือ เราไม่ทราบว่ามีใครเป็น Focal point เรื่องของ หน่วยงาน เคยมีคนมาเสนอรัฐบาล แต่ก็ถูกตัดตกไป เพราะมันเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์หลายๆด้าน มันเป็น ความจริงของระบบราชการ

ตัวอย่าง ทิศทางการเสนอแผนงานวิจัยใน ปี 59 โดยทั่วไปแล้วก็ยังคงเป็นเรื่อง multi model การ บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน ว่าระบบ Han erring ระบบสินค้าอยู่ตรงไหน เราไม่เคยมีการศึกษามาก่อน มีหน้าตาเป็นอย่างไร เราไม่เคยพูดถึง พูดแต่เราจะใช้ Multi model ใช้ รถไฟ ไปต่อรถยนต์ ทั้งที่จริงแล้ว ต้นทุนมันอาจสูงมาก ไม่รู้ว่าความมา ต่อตรงไหนจึงจะถึงจุดคุ้มทุน ตรงไหนถูก เพราะตอนนี้เรามองแค่ โซ่อุปทาน อย่างเดียวไม่ได้ต้องมอง โซ่อุปสงค์ด้วย ในการกำหนดจุด ขนส่ง เราจะทำอย่างไร ถ้ารถไฟ อย่างเดียวแทนรถยนต์ได้หรือไม่ ลด อุปัติเหตุ ลดมลพิษ หน้าตาควรจะเป็นอย่างไร ส่งเสริมยังไง อันนี้เป็นโจทย์ที่น่าสนใจ

โครงการ “การศึกษาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์-ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์”

Output
ข้อมูลประกอบการจัดทำแผน ยุทธศาสตร์ด้านการค้าชายแดน ของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และ นำไปวางแผนการค้าชายแดน ระหว่างไทย-เมียนมาร์

ประเด็นเร่งด่วน
• ควรเตรียมความพร้อมอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์และการขนส่ง
• ส่งเสริมประสิทธิภาพในการรวบรวมและกระจายสินค้าให้มีประสิทธิภาพและรวดเร็วขึ้น
• จัดตั้งเขตปลอดภาษีอากรบริเวณชายแดน เพื่อช่วยในการเสริมกิจกรรมการค้าและอุตสาหกรรมบริเวณชายแดน
• ส่งเสริมการเชื่อมโยงจุดขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
• จัดเตรียมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้บริการรองรับกิจกรรมที่เกิดขึ้น

ยิ่งตอนนี้เรื่องของ เรือ น่าสนใจเพราะต้นทุนถูก ถ้าขนขากรเรือ แล้วต้องมาผ่าน รถยนต์ แล้ว ผ่าน รถไฟอีก ยุ่งยาก มีทางมัยที่จะจากเรือแล้วไปรถไฟเลย มีจุดไหนมัยอันนี้เป็นเรื่อง ที่อาจารย์ต้องคิดในการ ขอบทุน เรื่อง ระเบียบ corridor อันนี้ก็เป็นที่น่าสนใจ ไม่มีใครทำ เส้นทางเหนือ - ใต้ มีคนทำแล้ว แต่

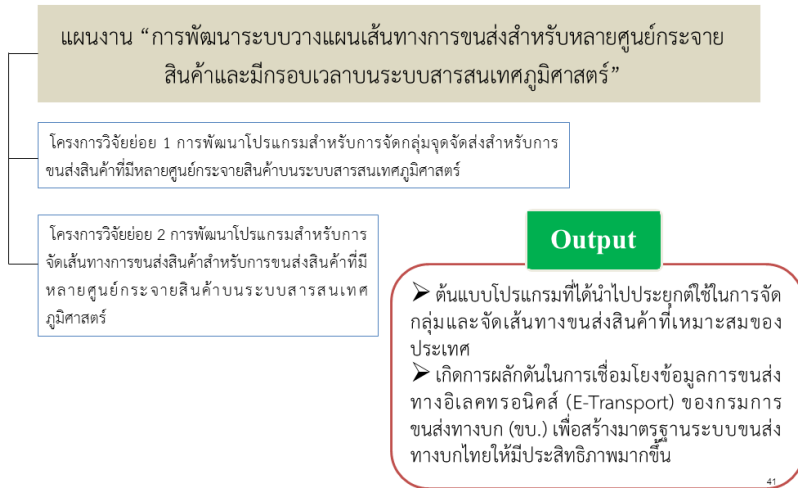
“เส้นทางตะวันออก และตะวันตกตก ยังไม่มีใคร ทำ ซึ่งตรงนี้มีมูลค่าถึง 60,000 ล้านบาทซึ่งถือว่ามียุทธศาสตร์ที่สูงมาก โจทย์พวกนี้ยังไม่มีใครทำ” โดยเราต้องดูว่า เราสนใจส่วนไหน ส่วนถ้า เป็นตัวอุตสาหกรรม เราต้องเช็ค กับสภาพัฒน์ ก่อน เพราะทาง สภาพัฒน์ มีอุตสาหกรรมตั้งต้น ไว้อยู่ 11 อุตสาหกรรม เราอาจ เลือกตรงนั้นมา ว่ามี Design



อะไรที่จะแก้ปัญหาได้บ้าง ออกแบบแล้วจะได้ประโยชน์อะไร อุตสาหกรรมบริการ ทางเราอยากให้เป็น Best Practice ของที่ผ่านมาโดยส่วนใหญ่เราจะได้แต่ของ Health care อย่างเดียว เราไม่ได้ดูที่การขนย้ายคนใช้ แต่เราดูระบบสารสนเทศ ว่ามีการบริหารจัดการยังไง ในการลดต้นทุน เช่นในรพ. มีการสต็อกยาไว้ ทุก

โรงพยาบาล พอมียาหมดอายุก็ต้องทิ้ง เพราะเราไม่มีระบบจัดการที่จะบอกว่ายาวาตัวไหน ใกล้หมดอายุแล้ว ทำให้เกิดความเสียหาย เพราะงบประมาณที่เสียไปตอนนี้ก็เป็นหลาย 100 ล้าน ดังนั้นจึงมีระบบ Electronic data exchange เพื่อให้รพ.รู้ว่ามียาตัวไหนใกล้หมดแล้ว จะเพื่อจะได้นำมาใช้ หรือ ส่งต่อให้หน่วยงานที่ขาดแคลน

อีกอย่างหนึ่งที่ได้ยินบ่อยๆคือคำว่า Digital Economic ซึ่งมันเป็นนามธรรม แต่เรายังไม่เคยเห็นหรือทำอะไรได้ มันควรเป็นอย่างไร ทางสำนักอยากได้เพราะระบบเศรษฐกิจมันควรเป็น digital แต่ก็ไม่รู้จะเริ่มตอนไหน เช่นเรื่องการขนส่งข้ามแดน ที่ต้องผ่านจุดตรวจ มีการตรวจแต่เราก็ไม่รู้ว่า การตรวจ ตรวจละเอียดแค่ไหน มีการ De care หรือไม่ เราไม่รู้ว่าสินค้า ตัวนี้จะไปที่ไหน ผ่านเหนือใต้ ออก ตก อย่งไร



เพราะไม่มีระบบสารสนเทศในการจัดการ เพราะเราไม่ยากเป็นแค่ทางผ่าน เพราะ คือ ต้องการให้เกิดการ Trade

ระหว่างการเติบโตของเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และความมั่นคงของประเทศที่จะเกิดขึ้น มันควรควบคู่กัน และมีระบบการจัดการ เช่น มี Easy Pass เพื่อตรวจสอบได้ว่าตอนนี้สินค้า อยู่ตรงไหน ไปถึง

ที่หมายยัง เอาสินค้าไปส่งจริง และทันเวลาหรือไม่

ตัวอย่างของงานวิจัยเรื่องนี้คือ การรวบรวมผลการวิจัยหลายๆอย่างแล้วเอามาใส่ ทำเป็น โมเดล ที่เราเรียกว่า GSM (Geography simulation model) เพื่อดูว่า ถ้าประเทศไทยมีการลงทุนเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้ว เช่นด้านอุตสาหกรรม รถยนต์ สิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม เหล็ก การขนส่งทางอากาศ และอีกประมาณ 3 อย่างเพราะมีทั้งหมด 7 สาขาด้วยกัน บวกกับการ design แล้วใส่ แพลงลงในโมเดล ลักษณะก็จะบอกว่าถ้าเรามีโครงสร้างพื้นฐานแล้ว ตรงไหน พื้นที่ไหนที่จะได้ประโยชน์ ในเชิงพื้นที่ ที่ Output ออกมาหน้าตาแบบนี้ ก็จะเห็นว่าพื้นที่ไหนบ้างจะได้ประโยชน์สูงสุด (สีแดง) โดยวิจัยนี้ แบ่งเป็น

- ปีที่ 1 เก็บข้อมูลและลงรายละเอียดเฉพาะที่ไทย
- ปีที่ 2 เปรียบเทียบว่า ถ้าไทยทำแล้ว ต่างประเทศทำ ใครจะได้ประโยชน์มากกว่ากัน โดยโมเดลตัวนี้ บริษัท เจนโทรของญี่ปุ่นเป็นผู้พัฒนา
- ปีที่ 3 จะเป็นเรื่องของ ASEAN + 6

ซึ่งที่อาจารย์เห็นนี่คือผลจริงๆที่เราได้ทำการวิจัย ว่าถ้าเรา พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อย่างที่เห็น ว่าตรงท่าเรือ ปากบารา จะเป็นพื้นที่ที่ได้ประโยชน์มากที่สุด ถึง 40 % แต่อันนี้เราทำวิจัยที่เป็นเรื่องของผลประโยชน์ แต่ไม่ได้ศึกษาผลกระทบ ซึ่งจะเห็นได้ว่าทางด้านทะเลฝั่งอันดามันไม่มีท่าเรือเลย

ฝั่งตะวันตก นอกจากนั้นมันเป็นโซนยุโรป แต่ถ้าแบ่งออกเป็น 2 ซีกโลกแล้ว ตะวันออกจะมีเศรษฐกิจที่เติบโตกว่าตะวันตก การมีท่าเรือทั้ง /ฝั่งของประเทศไทยมันก็จะทำให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งและมีเม็ดเงินที่เข้ามาอย่างมาก เราอาจเอาทรัพยากร สินค้าที่ มีมูลค่าสูงๆจากตะวันตก มาส่งฝั่งตะวันออก ซึ่งมีกลุ่มเศรษฐกิจที่โตกว่า เป็นต้น ซึ่งตรงนี้ก็มีความสนับสนุน ค่อนข้างเยอะ เราไม่ได้ชี้ว่าเราสนับสนุนหรือไม่สนับสนุน แต่โครงการไหนที่รัฐบาลปักธงไปแล้ว จิ้มไปแล้วว่าจะเกิด เราในฐานะนักวิชาการ ก็ต้องมาดูว่าถ้ามันเกิดเรา

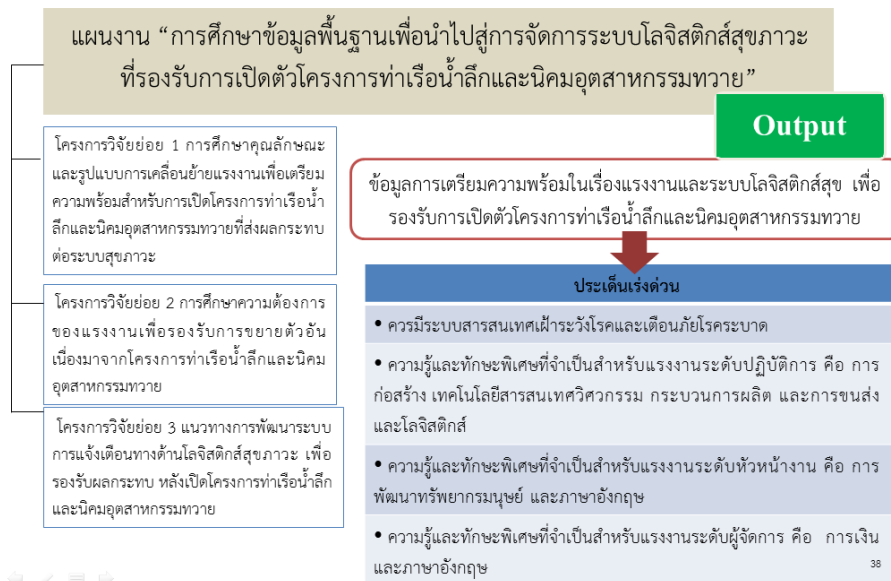
ต้องทำอะไร ให้เกิดการพัฒนายั่งยืน เพื่อรองรับกับสิ่งที่มันจะเกิด ว่าชาวบ้านได้รับผลกระทบอะไร อย่างเช่น ปัญหาของท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีรถบรรทุกมาวิ่ง เราก็ไม่อยากเจอ ในมุมมองของนักวิชาการเราจะทำอย่างไร เพราะผลตัวนี้มันเป็นผลการวิจัยที่ต้องต่อยอด หรือ ถ้าเป็นระบบ Super Highway จะโตขึ้นเท่าไร High speed train รางคู่ ถนน 4 เลน จะเป็นอย่างไร

Custom fabrication พวก Hardware Software ของจุดผ่านแดน มันมีความสำคัญ ยังไง จากตัวเลข ในปี 2021 มันจะมีการเจริญเติบโตค่อนข้างสูง งานวิจัยบอกว่า ตรงบริเวณจุดผ่านแดน การมีกฎหมายที่ดี มีการตรวจที่ดี ใช้เวลาน้อย ระบบการขนส่งที่ดี มันจะให้ค่าดีกว่าการสร้างทางรถไฟรางคู่ด้วยซ้ำไป แต่การสร้างรถไฟ High speed train มันจะมีประโยชน์ ไปเรื่อยๆ ดูจากแผนการพัฒนาการขนส่งระดับโลกคือ

จากถนน -----สายการบินต้นทุนต่ำ -----รถไฟ High speed

อย่างเช่นบ้านเราพอมีสายการบินต้นทุนต่ำก็ทำให้บริษัทรถโดยสารมีปัญหาทันที ฉะนั้น บ้านเราเมื่อเกิดการพัฒนามันก็ไม่ได้ต่างกัน

ตัวอย่างที่เอามาให้อาจารย์ดูนั้นจะเห็นว่า การขอเข้าช้อน หรือ เรื่องที่ทำแล้วมีสัดส่วนมากถึง 40 % เลยทีเดียว

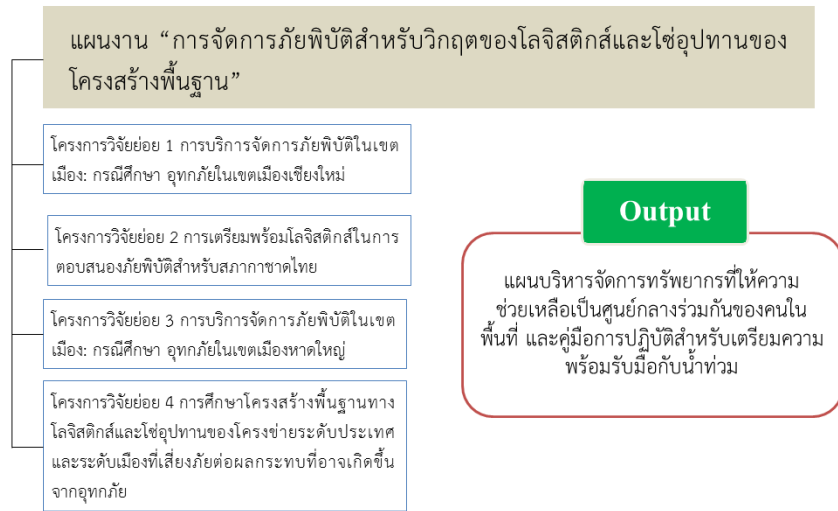


อย่างเรื่องท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในตัวอย่างนั้นทำไมมาอยู่ในโลจิสติกส์ ทั้งๆที่ควรอยู่ในส่วนของการท่องเที่ยว แต่มันมีบริบทของโลจิสติกส์ เข้าไปเกี่ยวข้องอยู่ ก็เลยพิจารณาให้ แต่เรื่องท่องเที่ยวมีคนทำแล้วอย่าขอมายเลย แต่ถ้าต้องการจะทำควรทำเชิง การพัฒนาการท่องเที่ยวคู่กับเส้นทางเศรษฐกิจ อย่างพวก Need Market ที่นั่งเรือสำราญมาเที่ยวแถวภาคใต้ แต่ก็ยังมีจำนวนน้อย แต่ถ้าทำได้ก็มีเม็ดเงินมากมายแต่ส่วนใหญ่เค้าจะไป สิงคโปร์ ทวายมากกว่า อย่างที่บอกว่า ทวาย นโยบายเปลี่ยนแปลงทุกวันมากกว่าซีรียเกาหลีเสียอีก ถ้าจะทำก็ต้องหาข้อมูลให้ได้ว่าเรื่องนี้ใครทำหรือยัง แล้วเค้ามีข้อตกลงอะไรกันไปแล้วบ้าง

แต่นั้นเป็น การหา Custer ใน Corridor ว่าตั้งแต่ทวายไปจนถึง Eastern seaboard มันต้องสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ เพราะสภาพพื้นที่ มีการวางแผนการตัดเส้นทาง ตั้งแต่ ทวายไป มันน่าจะเกิด Custer อะไร ใน Corridor ส่วน ปี 59 เราอาจต้องดูต่อว่า intensive ที่มันจะเข้าถึง Custer ที่เราบอกว่ามันดี แต่เอกชนส่วนใหญ่ เค้าไม่ยอมย้ายฐานการผลิต แล้วอะไรมันคือ Intensive ให้เข้าไปอยู่เป็นกลุ่มนโยบายอะไร

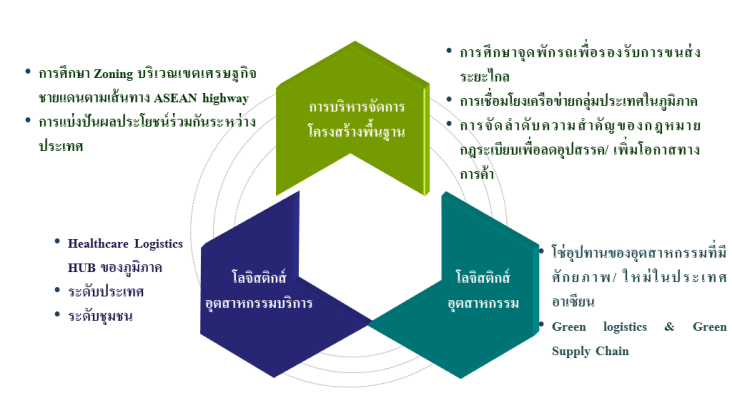
Custer เราพูดกันมานานเป็น สิบๆปีแล้ว ที่ทางสำนักอยากได้ คือ การจัดการกลุ่มอุตสาหกรรมรวมกัน หรือใกล้เคียงกัน เช่น ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ อยู่ในกลุ่มเดียวกัน แต่เราไม่มีแรงจูงใจ ดังนั้น วิจัยด้าน โลจิสติกส์ IT ก็ทำเยอะแล้ว วิศววะก็ทำเยอะแล้ว แต่ทางสำนักอยากได้ งานวิจัยด้านบริหาร ด้าน เศรษฐศาสตร์ มากๆ อยากรู้แล้วได้ประโยชน์อะไร ไม่ทำแล้วเกิดผลกระทบยังงี้ เราอยากเห็นข้อมูลที่เป็นตัวเลขจับต้องได้

เรื่องภัยพิบัติ ระบบขนส่งโลจิสติกส์เมื่อเกิดภัยพิบัติ ฝนตก น้ำท่วม แผ่นดินไหว ระบบโลจิสติกส์สมัยใหม่ถ้าเกิดเหตุการณ์แบบนี้ จะไปจุดไหนก่อน เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ที่มีผลการวิจัยพบว่าน้ำท่วมบ่อยที่สุด แต่ก็ไม่มีงานวิจัยว่าถ้าท่วมตรงนี้ ต้องไปที่ การสื่อสารก่อนนะ แจ้งข่าวก่อน ตรงไหนมีระบบ Facility ในการช่วยเหลือก่อน มีสถานที่ไหนที่รวบรวมคนได้ก่อนบรรเทาสาธารณภัยต่างๆ ตรงนี้สามารถทำเป็นโลจิสติกส์ได้ Activate ตรงนั้นก่อน ก็สามารถโยงเข้ากับระบบโลจิสติกส์ได้



ส่วนระบบสารสนเทศในเรื่องขนส่งอย่างบูรณาการ ค่าขนส่งหลายที่ ต้นทุนสูง ค่า Loose ไม่เป็น ใช้ระบบสารสนเทศ มันก็เป็นได้ ส่วนหนึ่งของ Digital Economicในระบบสารสนเทศเพื่อที่จะทำให้ลดต้นทุนได้ อันนี้เป็นเรื่อง Green โลจิสติกส์ ทำอุตสาหกรรมรถยนต์ ว่า อุตสาหกรรมรถยนต์ จะเป็น Green ได้อย่างไร อย่างเรื่อง ของ Green นี่น่าสนใจ สำนักพยายามปรับเปลี่ยน ความรุนแรงของการแข่งขันการค้าโลก กฎระเบียบต่างๆมันจะมีผล มันอาจไม่ใช่แค่เรื่องภาษีอย่างเดียวแล้ว แต่มันมีข้อตกลงอะไรบางอย่างเพิ่มขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง โลกร้อน เรื่องน้ำ เรื่องอากาศ ซึ่งตอนนี้กำลังมีการทำข้อตกลงที่ว่าด้วย การปล่อยก๊าซ มีเทนในประเทศกำลังพัฒนา ที่มีการปลูกข้าวว่าปล่อยมีเทนออกมา การใส่ปุ๋ยก็มีมีเทน แต่ปล่อยออกมาไม่เยอะ แต่มีความหนาแน่น 21 เท่า ของ CO2

ทิศทางการวิจัยโลจิสติกส์ในอนาคต



เรื่องเศรษฐกิจพิเศษ ยังเป็นเรื่องที่ต้องการอยู่

การเดินทาง การขนส่งระยะยาวเรายังไม่เคยทำ เพราะเราหาจุดพักรถไม่ได้ สิบล้อบางที่ขับยาว 10 ชั่วโมง ซึ่งตรงนี้นั้นทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ไทยติดเป็นอันดับ 2 ของโลก ดังนั้นเราควรมาวิจัยว่าจุดพักรถควรอยู่ ตรงไหน ซึ่งโจทย์นี้มีมา 3-4ปีแล้วสุดท้าย ความคาดหวังจาก สำนักคือ เราไปใช้ประโยชน์ ได้ด้วย

งานวิจัยมุ่งเป้า เพราะมันเป็นกึ่งงาน Consult ซึ่งไม่ใช่งานวิชาการ แต่ทุนมุ่งเป้าต้องทำตามแผนงาน
ระเบียบวิธีวิจัย เปะ แต่เอาไปใช้ได้จริง และมี 3 ขั้นตอนหลักไม่ให้ซ้ำซ้อนคือ

คุยกับ User ว่าต้องการอะไร ----เขียนประเด็นวิจัยอย่างชัดเจน -----อนุมัติงบ

และอีกเรื่องคือ การกรอกข้อมูลในการขออนุมนับสนุนนั้นอย่าทำวันสุดท้ายเพราะระบบจะล่ม และ
ท่านจะพลาดโอกาสในการขออนุ

- ผ่ากร่องระบบ และที่สำคัญ
- การตรวจสอบว่าโครงการหรือแผนงานที่เสนอไปนั้นซ้ำซ้อนหรือไม่ ทาง สำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ.
ได้รวบรวมผลงานวิจัยทั้งหมดทั่วประเทศไว้ ไม่ใช่ของ สำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ. อย่างเดียว 6 ส ก็มี
- และถ้าอาจารย์จะขออนุมนอกจากคูที่ สำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติ.แล้ว ต้องดูที่หน่วยงานราชการที่มี
ทุนวิจัยอยู่ ว่าเค้าทำเรื่องนี้แล้วหรือไม่ ไม่ว่าจะเป็น สำนักงานขนส่ง และ กระทรวง ต่างๆ ส่วนใหญ่งานวิจัย
ด้านโลจิสติกส์ มันจะอยู่ที่ สำนักงานขนส่งเยอะสุด กับกระทรวงอุตสาหกรรม และตอนนี้ทาง สำนักงาน
คณะกรรมการแห่งชาติ. ได้มีการจัดทำ คลินิก เพื่อช่วยเหลือ นักวิจัย เพราะเราอยากได้นักวิจัยหน้าใหม่ และ
กำลังจะดำเนินการ ให้ user เข้าไปกรอกปัญหาและความต้องการ จากนั้นก็หานักวิจัยมาตอบโจทย์ที่
ต้องการแก้ไขได้

