



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง โครงการแลนด์บริดจ์กับผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน
: ศึกษากรณีหมู่บ้านชาวประมง จังหวัดระนอง

จัดทำโดย นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์
รหัส 9839

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 98
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
ประจำปี 2566
ลิขสิทธิ์ของสำนักงาน ก.พ.



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง โครงการแลนด์บริดจ์กับผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน
: ศึกษากรณีหมู่บ้านชาวประมง จังหวัดระนอง

จัดทำโดย นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์
รหัส 9839

หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 98
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
ประจำปี 2566

รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา



สำนักงาน ก.พ.

เอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตร
นักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม ของสำนักงาน ก.พ.

ลงชื่อ.....

(นายชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

(นายจุฬา สุขมานพ)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

(นายเชิดศักดิ์ สันติวรฤทธิ)

อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

การพัฒนาโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของภาครัฐในอดีตหลายโครงการ เกิดปัญหาการไม่ยอมรับของประชาชนในพื้นที่ โดยประเด็นที่มีความท้าทายและมีความสำคัญอย่างมากต่อการพัฒนาโครงการในระดับฐานรากนั้น คือ การมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งภาครัฐจำเป็นต้องให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และภาพรวมของการพัฒนาโครงการในทุกมิติ รวมถึงจะต้องมีแนวทางการพัฒนา แนวทางการประเมินผลกระทบ และกำหนดแผนงานการลดผลกระทบที่ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้มีข้อมูล ข้อเท็จจริง ในการประกอบการตัดสินใจ และสามารถกำหนดบทบาทและท่าทีในการสนับสนุนโครงการภาครัฐได้

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อ 21 สิงหาคม พ.ศ. 2561 เห็นชอบกรอบแนวคิดการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ โดยให้เร่งผลักดันแผนงานเบื้องต้น ประกอบด้วยโครงการพัฒนาท่าเรือระนอง โครงการระบบรถไฟทางคู่ และโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อพลิกโฉมการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ และกระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาคความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน หรือโครงการแลนด์บริดจ์

การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ให้ประสบความสำเร็จ ต้องอาศัยกระบวนการการมีส่วนร่วมกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยการสื่อสารให้เกิดพื้นฐานความเข้าใจที่ตรงกัน พร้อมปรึกษาหารือ รับฟังข้อมูล ความต้องการความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น เพื่อสร้างการยอมรับ ลดแรงต้าน และสร้างแนวร่วมในการพัฒนาโครงการให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

การศึกษานี้ได้นำกรอบแนวคิดระบบการดำรงชีพที่ยั่งยืน (Sustainable Livelihood Framework) มาใช้เป็นเครื่องมือวิเคราะห์ เพื่อปรับปรุงและพัฒนาความเข้าใจเกี่ยวกับการดำรงชีพ โดยเฉพาะการดำรงชีพของกลุ่มคนเปราะบาง โดยใช้การศึกษากรณีหมู่บ้านชาวประมง จังหวัดระนอง ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการก่อสร้างท่าเรือฝั่งอันดามันของโครงการแลนด์บริดจ์ มาเป็นแนวทางในการดำเนินการด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน เพื่อกำหนดแนวทางและมาตรการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยวิเคราะห์ปัจจัยหลักที่จะมีผลกระทบต่อการดำรงชีพและความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงของปัจจัยหลัก ตามแนวทางการพัฒนานโยบายและแผนงานเพื่อสร้างการดำรงชีพที่ยั่งยืน ที่ประกอบด้วยโครงการที่จะดำเนินการในช่วงระยะเวลา 5 ปีก่อนโครงการแลนด์บริดจ์เปิดให้บริการ โดยเน้นการส่งเสริมทุนด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย (1) ทุนทางมนุษย์ (Human Capital) ที่เน้นโครงการฝึกทักษะเดิมให้มีผลผลิตที่มากขึ้น และเพิ่มทักษะใหม่เพื่อรองรับอาชีพใหม่ที่จะเกิดขึ้นในโครงการแลนด์บริดจ์ (2) ทุนทางสังคม (Social Capital) โดยเน้นการรวมกลุ่มในชุมชนเพื่อการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน (3) ทุนทางทรัพยากรธรรมชาติ (Natural Capital) ที่เน้นการใช้ประโยชน์จากพื้นที่

ป่าบกและป่าชายเลนในการประกอบอาชีพไปพร้อมกับการอนุรักษ์ (4) ทุนทางกายภาพ (Physical Capital) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมและโครงข่ายสาธารณูปโภคให้ครอบคลุมและทั่วถึง และ (5) ทุนทางการเงิน (Financial Capital) ที่เน้นการเข้าถึงแหล่งเงินทุน และการรวมกลุ่มสหกรณ์เพื่อสร้างความเข้มแข็งทางการเงิน โดยมีการกำหนดแผนงานโครงการต่าง ๆ และกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบ รวมถึงระยะเวลาการดำเนินงาน

การขับเคลื่อนแผนงานตามแนวทางในการพัฒนานโยบายจะต้องใช้การบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ทั้งกระทรวงคมนาคม และกระทรวงอื่น ๆ โดยการผลักดันนโยบายและแผนงานให้เกิดเป็นรูปธรรม จะต้องใช้การดำเนินการผ่านการจัดทำแผนปฏิบัติการด้าน ซึ่งเป็นแผนเชิงประเด็น (Issue Based) ที่จัดทำขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะด้าน เพื่อสร้างแนวทางไปสู่ความสำเร็จ โดยจะต้องสร้างการยอมรับ และสร้างความไว้วางใจและความเชื่อมั่นระหว่างชุมชนและภาครัฐ พัฒนาท้องถิ่นร่วมกับชุมชน และสร้างการบูรณาการภาครัฐและเอกชน บนหลักการที่คำนึงถึงการพัฒนาที่ควบคู่ไปกับการคำนึงถึงผู้ได้รับผลกระทบ และเน้นการพัฒนาที่ควบคู่ไปกับ Socio-Economy เพื่อสร้างความไว้วางใจ ลดผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์จากโครงการของภาครัฐ ลดการต่อต้าน และโครงการมีภาพลักษณ์ที่ดีต่อชุมชน สร้างความรู้สึกในการร่วมพัฒนาโครงการ เพื่อนำไปสู่เป้าหมายของการพัฒนาอันได้แก่ การมีรายได้เพิ่มขึ้น การมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น การลดความเปราะบาง การเพิ่มความมั่นคงด้านอาหาร และเกิดความยั่งยืนในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติของชุมชน เพื่อสร้างความมั่นคงในการดำรงชีพที่ยั่งยืนตามแนวคิดการพัฒนาต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study: IS) เรื่อง โครงการแลนด์บริดจ์กับผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน: ศึกษากรณีหมู่บ้านชาวประมง จังหวัดระนอง เป็นส่วนหนึ่งของการอบรมหลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 98 ประจำปี 2566 ของวิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.

ผู้ศึกษาได้รับความอนุเคราะห์และคำแนะนำอันเป็นประโยชน์ตลอดจนความเอาใจใส่จากท่านอาจารย์ชาญเชาวน์ ไชยานุกิจ ในฐานะอาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้เปิดมุมมอง แนะนำเครื่องมือและแนวคิดในการบริหารจัดการภาครัฐที่เน้นการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อผลกระทบด้านสังคมต่อการพัฒนาโครงการของรัฐ ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการจัดทำรายงานฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์ รวมถึงท่านอาจารย์จุฬา สุขมานพ และท่านอาจารย์เชิดศักดิ์ สันติวรฤทธิ ในการให้ข้อเสนอแนะและทิศทางในการจัดทำข้อเสนอ ที่สามารถจะนำไปใช้ประโยชน์ต่อไปได้

ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณวิทยากรในหลักสูตรทุกท่าน ตลอดจนเจ้าหน้าที่ของวิทยาลัยนักบริหารสถาบันข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ. ที่ให้ความรู้ และสนับสนุนการเข้าศึกษาในหลักสูตรให้สำเร็จลุล่วงเป็นอย่างดี และขอขอบพระคุณ คณะผู้บริหารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และผู้บริหารกระทรวงคมนาคมที่ให้โอกาสเข้ารับการฝึกอบรมในครั้งนี้

นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์

29 สิงหาคม 2566

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ซ
สารบัญตาราง	ซ
สารบัญภาพ	ณ
คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ	ญ
1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	1
1.1 การวิเคราะห์บริบทและทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ	1
1.2 ตำแหน่งรองอธิบดีที่เป็นเป้าหมาย	10
1.3 กำหนดวิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	12
2. ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ	14
2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา	14
2.2 การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบาย	23
2.3 ภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอ	34
3. แผนพัฒนาตนเอง	36
3.1 การวิเคราะห์ตนเอง	36
3.2 การวางแผนพัฒนาตนเอง	37
3.3 ผลการพัฒนาตนเอง	38
บรรณานุกรม	48
ประวัติผู้เขียนรายงานการศึกษาส่วนบุคคล	49

สารบัญตาราง

ตารางที่ 2.1	ข้อมูลองค์กรชุมชนประมงท้องถิ่น ปีพ.ศ.2565 (ข้อมูลสำนักงานประมงจังหวัดระนอง)	20
ตารางที่ 2.2	ข้อมูลรายได้และรายจ่ายเฉลี่ยของครัวเรือนในชุมชนตำบลราษกรุด	29
ตารางที่ 2.3	(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืนเพื่อสนับสนุนโครงการแลนด์บริดจ์	31

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1.1 ความสอดคล้องของภารกิจ สนข. กับแผน 3 ระดับ	3
ภาพที่ 1.2 ผังภาพรวมความเชื่อมโยงของ สนข. กับหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม	8
ภาพที่ 1.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	9
ภาพที่ 1.4 โครงสร้างองค์กรของ สนข.	10
ภาพที่ 2.1 ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในโครงการแลนด์บริดจ์	16
ภาพที่ 2.2 ประเด็นความท้าทายของโครงการแลนด์บริดจ์	17
ภาพที่ 2.3 องค์กรชุมชนประมงท้องถิ่นในจังหวัดระนอง และแนวโครงการแลนด์บริดจ์	19
ภาพที่ 2.4 ผลการสำรวจการรับรู้ข้อมูลและข้อวิตกกังวล ของประชาชนในพื้นที่โครงการ	21
ภาพที่ 2.5 Sustainable Livelihoods Frameworks	24
ภาพที่ 2.6 การกระจายตัวของประชากรในชุมชนตำบลราษกรุด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง	27
ภาพที่ 2.7 ตัวอย่าง Sustainable Livelihood Framework สำหรับการพัฒนาชุมชนตำบลราษกรุด	30
ภาพที่ 2.8 แนวทางการเสนอแผนปฏิบัติการด้าน เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี	32

คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ

กก.	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
กค.	กระทรวงการคลัง
ก.บ.จ.	คณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ
กปภ.	การประปาส่วนภูมิภาค
กฟภ.	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
กษ.	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
คค.	กระทรวงคมนาคม
क्रम.	คณะรัฐมนตรี
ดศ.	กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
ทส.	กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ธกส.	ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร
พณ.	กระทรวงพาณิชย์
พน.	กระทรวงพลังงาน
พม.	กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
พ.ร.บ.	พระราชบัญญัติ
พอช.	สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน)
มท.	กระทรวงมหาดไทย
รง.	กระทรวงแรงงาน
ศธ.	กระทรวงศึกษาธิการ
สนช.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สพฐ.	สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน
สศช.	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
อจร.	คณะกรรมการอนุกรรมการจัดการระบบจราจรทางบกจังหวัด
อปท.	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
อพท.	องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน)
อว.	กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย

(ข้อมูลส่วนบุคคลไม่เผยแพร่)

2. ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ

2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา

ประเทศไทยได้มีแนวคิดในการเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำระหว่าง 2 ฝั่งทะเลมาตั้งแต่สมัยอดีต โดยแนวคิดการขุดคลองทางภาคใต้ของประเทศไทยเพื่อเชื่อมทะเลฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันระหว่าง มหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียให้เป็นเส้นทางเดินเรือแห่งใหม่ ซึ่งแต่เดิมเรียกว่า “คอคอตระ หรือ คลองกระ” ได้ถูกกล่าวถึงในประวัติศาสตร์อย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่การแผ่ขยายอิทธิพลของจักรวรรดิอังกฤษ ฝรั่งเศส และอื่น ๆ รวมทั้งสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่มีความพยายามในการขยายอิทธิพลภูมิรัฐศาสตร์และ อำนาจทางทะเลของประเทศมหาอำนาจจากอดีตจนถึงปัจจุบัน โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อลดระยะทางและลด ระยะเวลาในการเดินเรือ ซึ่งหมายถึงการประหยัดค่าใช้จ่าย ขยายอิทธิพลเส้นทางเดินเรือ และป้องกันการถูก ปิดกั้นจากช่องแคบมะละกา

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อ 21 สิงหาคม พ.ศ. 2561 เห็นชอบกรอบแนวคิดการพัฒนาระเบียง เศรษฐกิจภาคใต้ โดยให้เร่งผลักดันแผนงานเบื้องต้น ประกอบด้วยโครงการพัฒนาท่าเรือระนอง โครงการ ระบบรถไฟทางคู่ และโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อพลิกโฉมการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ และกระทรวง คมนาคมได้มอบหมายให้ สนข. เป็นผู้ศึกษาการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่ง ระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน หรือโครงการแลนด์บริดจ์ขึ้น

ด้วยประเทศไทยตั้งอยู่บนศูนย์กลางของกลุ่มประเทศอาเซียน มีชายฝั่งทะเลติดกับมหาสมุทร 2 ด้าน คือ ฝั่งอ่าวไทยด้านตะวันออกติดกับมหาสมุทรแปซิฟิก ฝั่งอันดามันด้านตะวันตกติดกับมหาสมุทรอินเดีย ดังนั้น ประเทศไทยจึงมีความได้เปรียบทางที่ตั้งและภูมิศาสตร์ที่มีลักษณะทางกายภาพสามารถเปิดสู่ทะเลทั้งสองด้าน จึง เป็นโอกาสที่จะได้ใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งดังกล่าวเพื่อนำมาพัฒนาเป็นเส้นทางเลือกในการขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน นอกเหนือจากการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาในปัจจุบัน อันเป็นการ สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางการค้าของประเทศไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ ทางด้านมหาสมุทรอินเดีย อีกทั้งยังรองรับและส่งเสริมโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ซึ่งเป็นนโยบายหลักที่สำคัญของประเทศ รวมทั้งยังมีท่าเรือระนองเป็นประตูการค้าหลัก ฝั่งอันดามันของประเทศในปัจจุบัน ดังนั้น จึงเห็นว่ามีคามจำเป็นในการพัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์จากจุดยุทธศาสตร์ ของไทยที่เชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกเข้ากับมหาสมุทรอินเดีย (Landbridge) ดังกล่าว เพื่อให้ประเทศไทยอยู่ในจุด ยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการผลิต การคมนาคมขนส่งของเอเชีย รวมทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ

สามารถตอบสนองนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่ได้กำหนดไว้ ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ที่มุ่งเน้นการเปลี่ยนผ่านประเทศจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง ผ่านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ โดยสามารถสรุปแนวทางในการพัฒนาได้ดังนี้

1) ด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม การสนับสนุนให้ท่าเรือของโครงการเป็นประตูการค้าหลักของประเทศไทย รวมถึงศูนย์กลางการรวบรวมและกระจายสินค้าของภูมิภาค และท่าเรือรองรับการถ่ายลำสินค้า (Transshipment Port) จะต้องมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมโดยเฉพาะท่าเรือของโครงการให้มีศักยภาพทัดเทียมกับท่าเรือของประเทศอื่น ๆ โดยที่มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เป็นธรรมและแข่งขันได้ รวมถึงการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการท่าเรือและการขนถ่ายสินค้าให้รวดเร็ว และตรงต่อเวลา

2) ด้านการพัฒนาพื้นที่ การจัดหาพื้นที่หลังท่าเพื่อพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) หรือการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมรองรับการย้ายฐานการผลิตอุตสาหกรรมจากประเทศอื่น ๆ ที่มีโอกาสมาประเทศไทย รวมถึงการกำหนดนโยบายทางด้านสิทธิประโยชน์ทางภาษี

3) ด้านการส่งเสริมการขนส่ง การปรับปรุงข้อบังคับและวิธีการดำเนินการให้เอื้อต่อการถ่ายลำ (Transshipment) รวมถึงสนับสนุนให้มีการจัดทำความตกลงทางการค้าเสรี (Free Trade Area : FTA) กับประเทศคู่ค้าที่สำคัญและครอบคลุมกลุ่มสินค้าที่หลากหลาย

2.1.1 ปัญหาและความท้าทาย

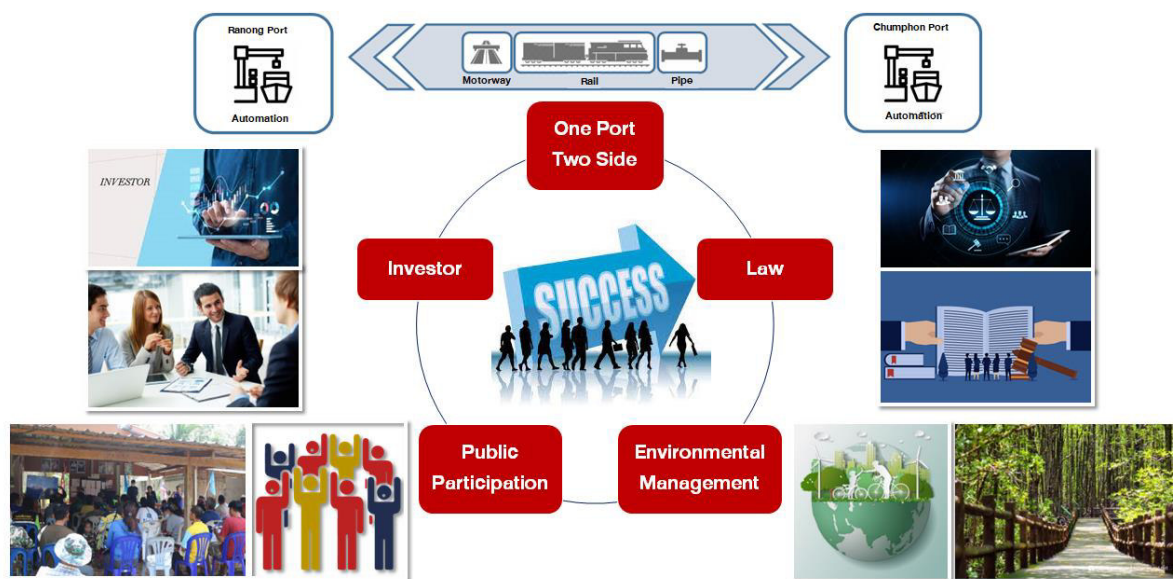
สนข. ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน หรือโครงการแลนด์บริดจ์ โดยองค์ประกอบของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของโครงการนี้ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึก 2 ฝั่ง โดยฝั่งอ่าวไทย ตั้งอยู่บริเวณแหลมรวิ์ ตำบลหลังสวน อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร และฝั่งอันดามัน ตั้งอยู่บริเวณแหลมอ่าวอ่าง ตำบลราษกรุด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง และมีแนวเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือฝั่งชุมพรและท่าเรือฝั่งระนอง ผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอหลังสวน และอำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร และอำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ประกอบด้วย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 6 ช่องจราจร โครงข่ายทางรางเพื่อใช้ในการขนส่งตู้ขนส่งสินค้า ขนาด 4 ทาง เป็นทางรถไฟขนาด 1.000 เมตร 2 ทาง และทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร 2 ทาง ใช้ขนส่งตู้ขนส่งสินค้า 2 ชั้น (Double Stack) ได้เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งทางรางที่มากขึ้น รวมถึงทางบริการเพื่อให้บริการประชาชนในพื้นที่ โดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะขนานไปกับทางรถไฟสายใหม่ตลอดแนวเส้นทาง ตามภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในโครงการแลนด์บริดจ์

การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ มีความท้าทาย 5 ด้าน ตามภาพที่ 2.2 ประกอบด้วย (1) **รูปแบบการพัฒนาโครงการ** เนื่องจากเป็นโครงการที่จะต้องดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานพร้อมกันทั้งโครงการ เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงของสินค้าตลอดทั้งซัพพลายเชนของโลจิสติกส์ จึงจำเป็นต้องพิจารณาโครงการในลักษณะโครงการแบบท่าเรือเดียว 2 ฝั่ง (One Port Two Side Concept) (2) **ผู้ลงทุนโครงการ (Investor)** เนื่องจากวงเงินลงทุนโครงการมีขนาดใหญ่ และมีความต้องการนักลงทุนที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางในด้านต่าง ๆ เช่น สายเดินเรือ (Liners) ผู้ประกอบการท่าเรือ (Port Operators) สถาบันการเงิน (Finance) และผู้ประกอบการอุตสาหกรรม (Manufacturers) (3) **กฎหมายและกฎระเบียบ** ที่จำเป็นจะต้องมีการร่างขึ้นเพื่อส่งเสริมโครงการ และสร้างความเชื่อมั่น และการดึงดูดการลงทุน (4) **การมีส่วนร่วมของประชาชน** เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ และการมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการลดผลกระทบต่อผู้ได้รับผลกระทบจากการโครงการ และ (5) **ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม** ที่จะต้องดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โดยประเด็นที่มีความท้าทาย และมีความสำคัญต่อการพัฒนาโครงการในระดับฐานราก คือ การมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งในอดีตที่ผ่านมาการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐหลายโครงการขาดการยอมรับ และการมีส่วนร่วมของประชาชน ทำให้ภาครัฐไม่สามารถพัฒนาโครงการได้ ดังเช่น โครงการสะพานเศรษฐกิจสตูล – สงขลา



ภาพที่ 2.2 ประเด็นความท้าทายของโครงการแลนด์บริดจ์

โครงการสะพานเศรษฐกิจสตูล – สงขลา เกิดขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2548 เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ หรือ "เซาท์เทิร์น ซีบอร์ด" (Southern Seaboard) โดยเป็นการเชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามันที่ตำบลปากน้ำ อำเภอลงุ จังหวัดสตูล ไปยังท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทยที่จังหวัดสงขลา โดยจะมีโครงการสะพานเศรษฐกิจ หรือแลนด์บริดจ์ เป็นเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือน้ำลึกจากสองฝั่งทะเล เป็นโครงข่ายคมนาคมเต็มรูปแบบ ทั้งถนน เส้นทางรถไฟ และระบบท่อส่งน้ำมัน มีวัตถุประสงค์เพื่อประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และได้บรรจุโครงการนั้นในแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ต่อมาบริษัท ดูไบเวิลด์ จำกัด ประเทศสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์ ได้ให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าเพื่อศึกษาความเหมาะสมแนวทางการพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรือฝั่งอ่าวไทยเพื่อเป็นเส้นทางการค้าใหม่ (New Trade Lane) สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านชายฝั่งอันดามัน อีกทั้งการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ จีน สปป.ลาว และเวียดนาม มีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมภาคใต้เพื่อเป็นพื้นที่แนวหลัง (Hinterland) ที่สำคัญของท่าเรือทั้งสองแห่ง โดยอาศัยรูปแบบการพัฒนาของเขตอุตสาหกรรมภาคตะวันออก (Eastern Seaboard)

โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทั้ง 2 แห่งถูกต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่และองค์กรภาคประชาสังคมอย่างกว้างขวาง โดยการรณรงค์เพื่อประท้วงโครงการมีผู้เข้าร่วมราว 1,500 คน ทั้งจากเครือข่ายนักศึกษาและเครือข่ายภาคประชาชน มีการขับรถรณรงค์จาก ตำบลปากบารา อำเภอลงุ ไปตามทางหลวงสู่อำเภอเมืองสตูล ระยะทางกว่า 50 กิโลเมตร ก่อนจะประกาศเจตนารมณ์และปราศรัยหน้าศาลากลางจังหวัด เช่นเดียวกับกลุ่มนักศึกษาซึ่งมีมากมายหลายกลุ่มเข้ามาร่วมขับเคลื่อน ทั้งเครือข่ายในพื้นที่และจากภูมิภาค

อื่น ๆ ของประเทศ อาทิ เครือข่ายนักศึกษาอิสระเพื่อสังคมภาคใต้ เครือข่ายกลุ่มกิจกรรมจากมหาวิทยาลัยรังสิต สหพันธ์นิสิตนักศึกษาจังหวัดชายแดนใต้ และกลุ่มกิจกรรมนักศึกษาจากภาคเหนือ ภาคอีสาน เป็นต้น โดยประเด็นการคัดค้านประเด็นหนึ่ง คือ วิธีการดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ไม่ได้แสดงรายละเอียดของโครงการและแผนงานให้ประชาชนได้เห็นทั้งหมด แต่จะใช้วิธีผลักดันโครงการย่อย ๆ หลายโครงการพร้อมกัน โดยมีหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องแยกดำเนินการกันเอง ซึ่งกลายเป็นปัญหายุ่งยากสำหรับประชาชนและผู้สนใจติดตามตรวจสอบโครงการพัฒนาต่าง ๆ เพราะโครงการไม่ได้ถูกนำเสนออย่างเชื่อมโยง ทำให้หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงมักปฏิเสธความเกี่ยวข้อง โดยได้ให้ความเห็นว่าการเดินหน้าโครงการพัฒนาของภาครัฐ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ให้ข้อมูลที่แท้จริงกับประชาชน และสร้างการมีส่วนร่วมอย่างจริงจัง (ทิมาวาศิรา, 2554)

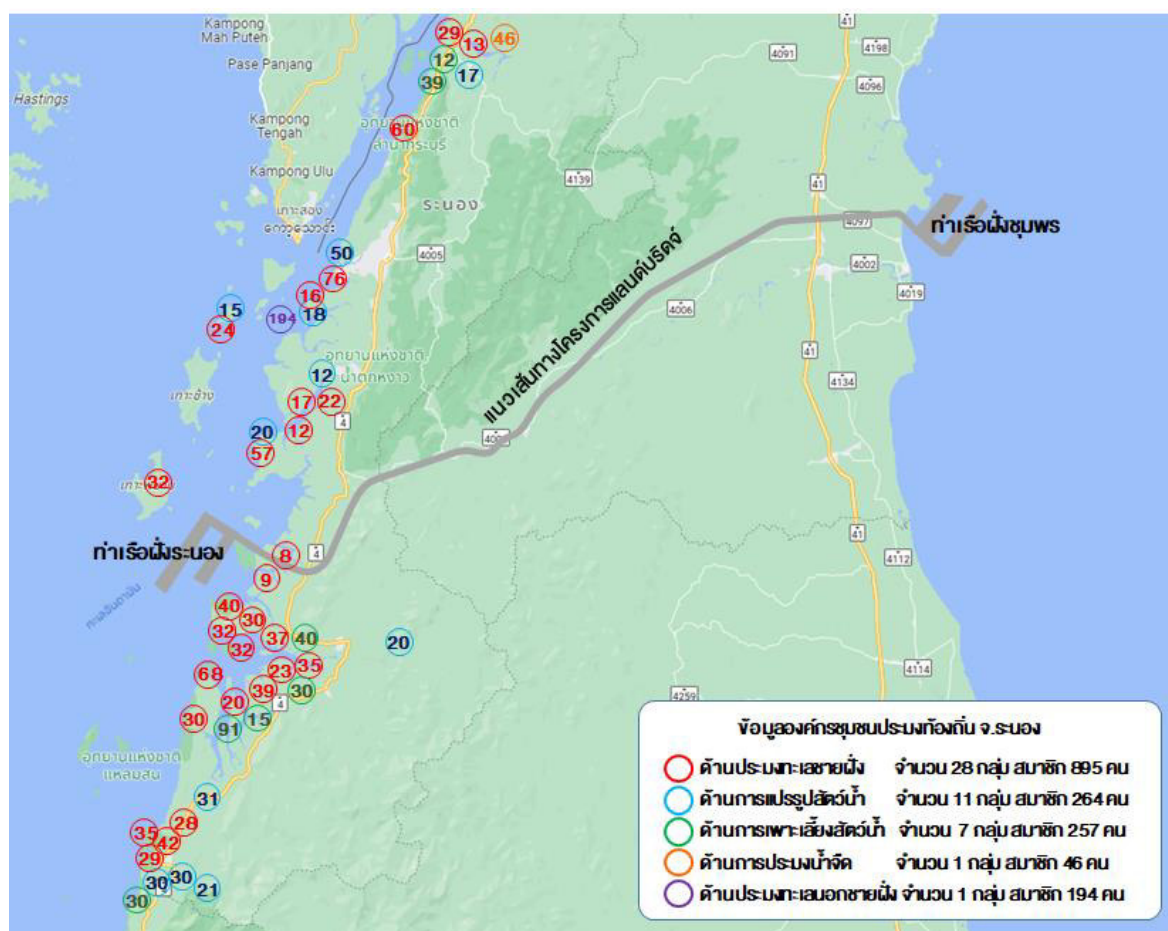
ดังนั้น ในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ จึงจำเป็นต้องมีการดำเนินการให้ข้อมูลข้อเท็จจริง และภาพรวมของการพัฒนาโครงการในทุกมิติ รวมถึงจะต้องมีแนวทางการพัฒนา แนวทางการประเมินผลกระทบ และกำหนดแผนงานการลดผลกระทบที่ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้มีข้อมูลข้อเท็จจริง ประกอบการตัดสินใจ และสามารถใช้กำหนดบทบาท และท่าทีในการสนับสนุนโครงการภาครัฐต่อไป

2.1.2 สภาพของปัญหาที่ผ่านมา

จากข้อมูลแผนพัฒนาจังหวัดระนอง (พ.ศ. 2566-2570) โดยคณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ (ก.บ.จ.) จังหวัดระนอง (2564) กล่าวว่า จังหวัดระนอง เป็นจังหวัดที่ติดกับชายฝั่งทะเลอันดามัน มีพื้นที่ชายฝั่งทะเลยาว 137.92 กิโลเมตร มีเกาะในทะเลอันดามัน จำนวน 62 เกาะ พื้นที่มีลักษณะรูปร่างเรียวยาวและแคบ ระยะทางจากทิศเหนือจรดทิศใต้ยาว 169 กิโลเมตร มีส่วนที่กว้างที่สุดที่เป็นพื้นดินประมาณ 25 กิโลเมตร และมีส่วนที่แคบที่สุด 9 กิโลเมตร มีแม่น้ำกระบุรีกั้นพรมแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเมียนมา มีทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่หลากหลาย ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง มีความอุดมสมบูรณ์เนื่องจากมีป่าชายเลนที่สมบูรณ์ มีภูมิประเทศเป็นป่าเขาและมีฝนตกชุก จึงเกิดแม่น้ำลำคลองและแหล่งน้ำผิวดินจำนวนมาก เช่น แม่น้ำกระบุรี คลองลำเลียง คลองปากจั่น คลองวัน คลองกระบุรี คลองละอุน คลองหาดสมแปน คลองบางรี้น คลองกะเปอร์ คลองกำพวน คลองละออง คลองราชกรุต มีศักยภาพด้านการประมงทั้งน้ำจืด น้ำกร่อย และน้ำทะเล

การประมงทะเลในจังหวัดระนอง จำแนกได้เป็น 2 กลุ่มตามขนาดของเครื่องมือทำการประมง คือ กลุ่มประมงพื้นบ้านและกลุ่มประมงพาณิชย์ โดยกลุ่มประมงพื้นบ้าน ชาวประมงจะอยู่อาศัยกันเป็นชุมชนหรือหมู่บ้านซึ่งตั้งอยู่บริเวณเกาะต่าง ๆ ริมคลอง หรือปากแม่น้ำที่มีเขตติดต่อกับชายฝั่งทะเลโดยพื้นที่จังหวัดระนองมีเรือประมงพื้นบ้านอยู่ จำนวน 2,938 ลำ

จังหวัดระนองมีองค์กรชุมชนประมงท้องถิ่น ที่ขึ้นได้แจ้งขึ้นทะเบียนไว้กับกรมประมงโดยข้อมูลจากสำนักงานประมงจังหวัดระนอง ปีพ.ศ.2565 มีจำนวนทั้งหมดทั้งสิ้น 48 กลุ่ม จำนวนสมาชิก 1,657 คน โดยแบ่งองค์กรด้านประมงทะเลชายฝั่งจำนวน 28 กลุ่ม จำนวนสมาชิก 895 คน ด้านการแปรรูปสัตว์น้ำจำนวน 11 กลุ่ม จำนวนสมาชิก 264 คน ด้านการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ 7 กลุ่ม จำนวนสมาชิก 257 คน ด้านการประมงน้ำจืด 1 กลุ่ม จำนวนสมาชิก 46 คน และด้านการประมงทะเลนอกชายฝั่ง จำนวน 1 กลุ่ม จำนวนสมาชิก 194 คน โดยมีรายละเอียดดังภาพที่ 2.3 และตารางที่ 2.1



ภาพที่ 2.3 องค์กรชุมชนประมงท้องถิ่นในจังหวัดระนอง และแนวโครงการแลนด์บริดจ์

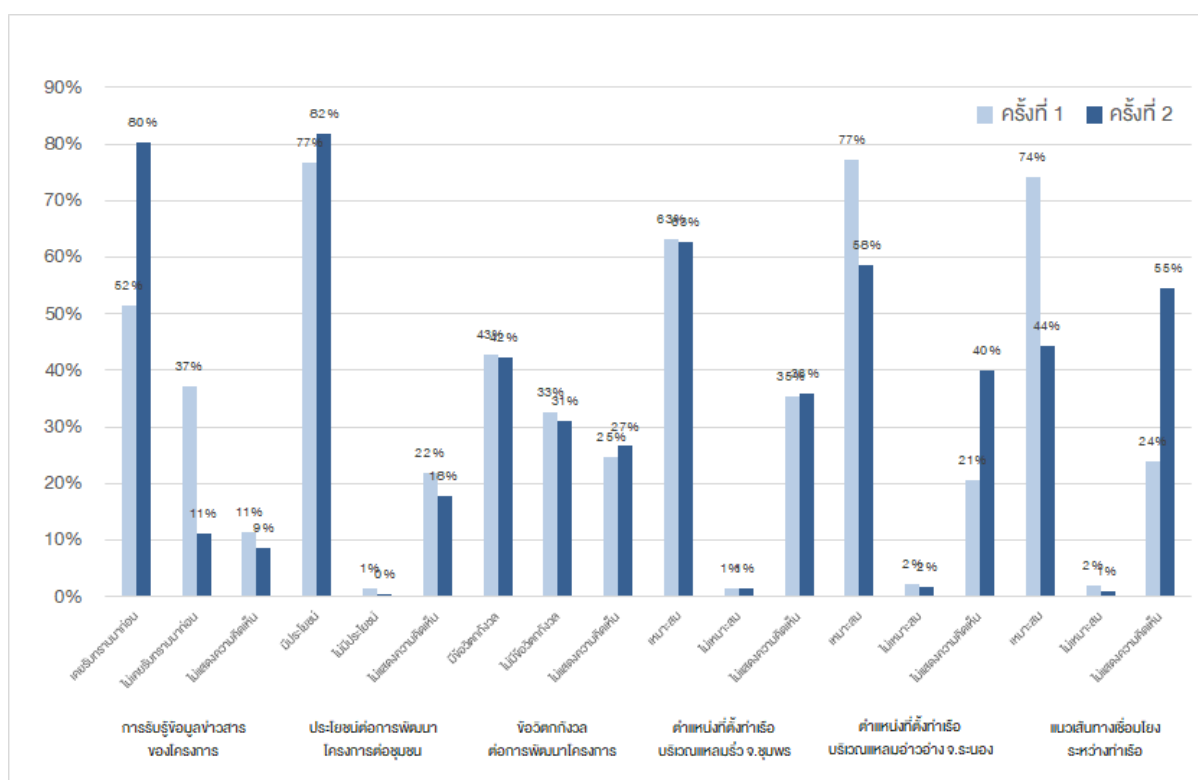
(จัดทำโดยผู้ศึกษา จากข้อมูลแผนพัฒนาจังหวัดระนอง พ.ศ.2566-2570)

ตารางที่ 2.1 ข้อมูลองค์กรชุมชนประมงท้องถิ่น ปี พ.ศ.2565 (ข้อมูลสำนักงานประมงจังหวัดระนอง)

ลำดับที่	ประเภท	ชุมชน	อำเภอ	ตำบล	จำนวนสมาชิก
1	ประมงสัตว์น้ำ	กลุ่มแปรรูปผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำบ้านย่านยาว	กะเปอร์	เขี้ยวเหยียง	20
2	ประมงสัตว์น้ำ	กลุ่มแม่บ้านแปรรูปผลิตภัณฑ์จากสัตว์น้ำ (เกาะสินไห)	เมืองระนอง	ปากน้ำ	15
3	ประมงสัตว์น้ำ	กลุ่มแม่บ้านกะปิ (เกาะเหลา)	เมืองระนอง	ปากน้ำ	18
4	ประมงสัตว์น้ำ	ชมรมแปรรูปปลาจังหวัดระนอง	เมืองระนอง	ปากน้ำ	50
5	ประมงสัตว์น้ำ	กลุ่มแปรรูปอาหารทะเลบ้านเกาะหาดทรายดำ	เมืองระนอง	หงาว	20
6	ประมงสัตว์น้ำ	กลุ่มแปรรูปประมงบ้านท่าฉาง	เมืองระนอง	หงาว	12
7	ประมงสัตว์น้ำ	กลุ่มประมงพื้นบ้านแปรรูปสัตว์น้ำ (บ้านหินกอง)	ละอุ่น	บางแก้ว	17
8	ประมงสัตว์น้ำ	กลุ่มประมงท้องถิ่นบ้านโตนดลอย	สูงสำราญ	ท่าพวน	21
9	ประมงสัตว์น้ำ	กลุ่มสินค้าซีพีแปรรูปอาหารทะเลบ้านภูเขากอง	สูงสำราญ	ท่าพวน	30
10	ประมงสัตว์น้ำ	กลุ่มสตรีแปรรูปอาหารทะเลบ้านทะเลนอก	สูงสำราญ	ท่าพวน	30
11	ประมงสัตว์น้ำ	กลุ่มชุมชนประมงท้องถิ่นบ้านบางบัน	สูงสำราญ	นาคา	31
12	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงบ้านกษิ	กะเปอร์	กะเปอร์	23
13	ประมงชายฝั่ง	ประมงพื้นบ้านซีบี	กะเปอร์	กะเปอร์	35
14	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงบางหินสร้างสรรค์	กะเปอร์	บางหิน	39
15	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงอนุรักษ์ชายฝั่ง	กะเปอร์	ม่วงกลวง	32
16	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มชาวประมงบ้านบางเบน	กะเปอร์	ม่วงกลวง	40
17	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มชาวประมงบ้านอ่าวเคย	กะเปอร์	ม่วงกลวง	37
18	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงพื้นบ้านท่ายาง	กะเปอร์	ม่วงกลวง	30
19	ประมงชายฝั่ง	ประมงชายฝั่งพื้นบ้านสำน้ำกระบุรี	กระบุรี	บางใหญ่	29
20	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มธนาคารปูม้าเกาะพยาม	เมืองระนอง	เกาะพยาม	32
21	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงพื้นบ้านท่าเรือยางคด	เมืองระนอง	ราชกรูด	9
22	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงพื้นบ้านหมู่บ้านห้วยปลิง	เมืองระนอง	ราชกรูด	8
23	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มอนุรักษ์และกองทุนชุมชนเครื่องมือประมงพื้นบ้าน (บ้านเกาะเหลา)	เมืองระนอง	ปากน้ำ	16
24	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงพื้นบ้านบ้านหินช้าง	เมืองระนอง	ปากน้ำ	60
25	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงพื้นบ้านบ้านเกาะสินไห	เมืองระนอง	ปากน้ำ	24
26	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มเกษตรกรทำการประมงปากน้ำระนอง	เมืองระนอง	ปากน้ำ	76
27	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงพื้นบ้าน (ชาวบ้านล่าง)	เมืองระนอง	หงาว	17
28	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงทะเลชายฝั่งพื้นบ้านเกาะหาดทรายดำ	เมืองระนอง	หงาว	57
29	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงพื้นบ้านบ้านท่าฉาง	เมืองระนอง	หงาว	12
30	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงพื้นบ้านบ้านท่าฉาง (ท่าต้นสน)	เมืองระนอง	หงาว	22
31	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มทำการประมงพื้นบ้าน บ้านบางแก้วน้อย	ละอุ่น	บางแก้ว	13
32	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงพื้นบ้าน บ้านท่ากลาง	สูงสำราญ	ท่าพวน	42
33	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงพื้นบ้าน บ้านทะเลนอก	สูงสำราญ	ท่าพวน	30
34	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มทำการประมงเรือพื้นบ้านบ้านท่าพวน	สูงสำราญ	ท่าพวน	29
35	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงพื้นบ้านหาดทรายขาว	สูงสำราญ	ท่าพวน	35
36	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงพื้นบ้านเชิงอนุรักษ์คลองเจายั่ว	สูงสำราญ	นาคา	20
37	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงพื้นบ้าน บ้านบางกล้วยนอก	สูงสำราญ	นาคา	28
38	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มชาวประมงบ้านแหลมนาว	สูงสำราญ	นาคา	68
39	ประมงชายฝั่ง	กลุ่มประมงพื้นบ้านท่าเทียบเรือบางกล้วยนอก	สูงสำราญ	นาคา	32
40	ประมงน้ำจืด	กลุ่มธนาคารปลาหนองใหญ่ร่วมใจ	กระบุรี	ปากจั่น	46
41	เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	กลุ่มเลี้ยงปลาทั้งในกระชังตาบสปากจั่น	กระบุรี	ปากจั่น	12
42	เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	เพาะเลี้ยงปลาน้ำจืดในกระชังอำเภอกระบุรี	กระบุรี	ปากจั่น	39
43	เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	กลุ่มเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำอำเภอกะเปอร์	กะเปอร์	กะเปอร์	30
44	เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	ชมรมผู้เลี้ยงกุ้งระนอง	กะเปอร์	บางหิน	40
45	เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	กลุ่มศูนย์การเรียนรู้ธนาคารปูม้าและการท่องเที่ยว	สูงสำราญ	ท่าพวน	30
46	เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	กลุ่มเลี้ยงปลากระชังตำบลนาคา	สูงสำราญ	นาคา	91
47	เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	กลุ่มเลี้ยงปลาในบ่อดินบ้านนาพรุ	สูงสำราญ	นาคา	15
48	ประมงนอกชายฝั่ง	สมาคมประมงระนอง	เมืองระนอง	ปากน้ำ	194
รวม					1,657

การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ให้ประสบความสำเร็จ ต้องอาศัยกระบวนการการมีส่วนร่วมกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยการสื่อสารให้เกิดพื้นฐานความเข้าใจที่ตรงกัน พร้อมปรึกษาหารือ รับฟังข้อมูลความต้องการ ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น เพื่อสร้างการยอมรับ ลดแรงต้าน และสร้างแนวร่วมในการพัฒนาโครงการให้เกิดผลเป็นรูปธรรมได้จริงในทางปฏิบัติ ที่เกิดจากภาคเอกชนและภาคประชาชนให้ร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับภาครัฐทั้งส่วนกลางและท้องถิ่น ผ่านกระบวนการที่โปร่งใส คำนึงถึงประโยชน์ต่อท้องถิ่น เมือง และประเทศชาติเป็นสำคัญ พร้อมรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการอันเป็นประโยชน์สำหรับนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาเพื่อดำเนินการโครงการให้เกิดประสิทธิภาพ

สนช. ได้ดำเนินงานจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในพื้นที่ศึกษา จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 6-11 มิถุนายน พ.ศ. 2565 ประกอบด้วย พื้นที่ฝั่งอ่าวไทย จังหวัดชุมพร จำนวน 1 เวที พื้นที่ตามแนวเส้นทางแลนด์บริดจ์ จำนวน 3 เวที และพื้นที่ฝั่งอันดามัน จังหวัดระนอง จำนวน 4 เวที รวมทั้งหมด จำนวน 8 เวที มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 636 คน และ ระหว่างวันที่ 7-12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 และวันที่ 6-7 ธันวาคม พ.ศ. 2565 ประกอบด้วย พื้นที่ฝั่งอ่าวไทย จังหวัดชุมพร จำนวน 5 เวที พื้นที่ตามแนวเส้นทางแลนด์บริดจ์ จำนวน 3 เวที พื้นที่ฝั่งอันดามัน จังหวัดระนอง จำนวน 4 เวที รวมทั้งหมด 12 เวที มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 744 คน โดยมีผลการสำรวจความคิดเห็นต่อโครงการในด้านต่าง ๆ ดังภาพที่ 2.4



ภาพที่ 2.4 ผลการสำรวจการรับรู้ข้อมูลและข้อวิตกกังวล ของประชาชนในพื้นที่โครงการ

โดยจากผลการสำรวจพบประเด็นความวิตกกังวลของกลุ่มตัวอย่างในด้านผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของชุมชนสูงถึง 42%-43% ของจำนวนกลุ่มตัวอย่างในการสำรวจทั้ง 2 ครั้ง ซึ่งเป็นประเด็นที่จะต้องให้ความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาโครงการ

นอกจากนี้ สนข. ยังได้ดำเนินการลงพื้นที่เพื่อให้ข้อมูลรายละเอียดโครงการ ขั้นตอน แนวทาง และวิธีการศึกษา แนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่จังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง เป็นระยะ ๆ โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานระดับจังหวัด ระดับอำเภอ ระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กลุ่มผู้ประกอบการ ผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่จังหวัดระนอง 5 อำเภอ 30 ตำบล 178 หมู่บ้าน และในพื้นที่จังหวัดชุมพร อำเภอหลังสวน และอำเภอพะโต๊ะ รวม 15 ตำบล 187 หมู่บ้าน ดังนี้

(1) การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการระดับจังหวัด เพื่อให้ข้อมูลรายละเอียดโครงการ รับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์โครงการ พร้อมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ในพื้นที่จังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง โดยดำเนินการในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2565

(2) การลงพื้นที่เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ (ช่วงที่ 1) เพื่อดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์โครงการ จำนวน 3 ครั้ง ระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565 ในพื้นที่จังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง

(3) การลงพื้นที่เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ (ช่วงที่ 2) เพื่อแจ้งความก้าวหน้าของโครงการ และรับฟังความคิดเห็น ข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับตำแหน่งพื้นที่ท่าเรือน้ำลึก แนวเส้นทางของโครงการ ระหว่างวันที่ 2-24 มิถุนายน พ.ศ. 2565 ในพื้นที่จังหวัดระนอง 5 อำเภอ 30 ตำบล 178 หมู่บ้าน และ ระหว่างวันที่ 2-26 สิงหาคม พ.ศ. 2565 ในพื้นที่จังหวัดชุมพร อำเภอหลังสวน และอำเภอพะโต๊ะ รวม 15 ตำบล 187 หมู่บ้าน รวมถึงการเข้าร่วมการประชุมประจำเดือนของอำเภอ ร่วมกับหัวหน้าส่วนราชการและกำนันผู้ใหญ่บ้าน จำนวน 7 อำเภอของจังหวัดชุมพร

2.1.3 แนวโน้มของปัญหาในอนาคต

การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน จึงจำเป็นต้องรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของทุกภาคส่วนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง ปัญหา อุปสรรค ข้อจำกัด และความต้องการของพื้นที่ที่จะช่วยสนับสนุนการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป็นรูปธรรมนำไปปฏิบัติได้จริง โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation) เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีความสำคัญซึ่งประชาชนหรือผู้มีส่วนได้เสียได้มีโอกาสแสดงทัศนะ แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็น เสนอแนะแนวทาง รูปแบบการพัฒนาเพื่อแสวงหาทางเลือกและการตัดสินใจต่าง ๆ เกี่ยวกับโครงการที่เหมาะสม โดยสร้างการรับรู้ผ่านกระบวนการประชาสัมพันธ์ในแต่ละขั้นตอนตามแบบแผนอย่างเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ โดยทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องควรเข้า

ร่วมในกระบวนการนี้ตั้งแต่เริ่มแรกเพื่อให้เกิดความเข้าใจ การรับรู้ การเรียนรู้ และการปรับเปลี่ยนโครงการร่วมกันที่เป็นประโยชน์กับทุกฝ่าย ซึ่งจำเป็นต้องมีช่องทางการสื่อสารและประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ ควบคู่กับกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนให้ครอบคลุมทุกขั้นตอนการศึกษาเพื่อเปิดโอกาสให้ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจ สามารถเข้าร่วมแสดงความคิดเห็น นำเสนอข้อมูลหรือข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของโครงการได้

กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ จึงนับเป็นกระบวนการและขั้นตอนที่สำคัญยิ่งในการศึกษาโครงการ เพื่อให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้รับทราบแนวทางการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ระหว่างอ่าวไทยและอันดามันในพื้นที่ระยอง เศรษฐกิจภาคใต้ การจัดทำรูปแบบโมเดลการพัฒนาและการลงทุน (Business Development Model) การจัดทำแผนการขับเคลื่อนโครงการ โดยมีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อโครงการในด้านการพัฒนาโครงการ เพื่อสนับสนุนและผลักดันให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระบบเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ให้เกิดเป็นรูปธรรม ซึ่งจะช่วยส่งเสริมทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทั้งในระดับภูมิภาค และระดับประเทศต่อไป

2.2 การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบาย

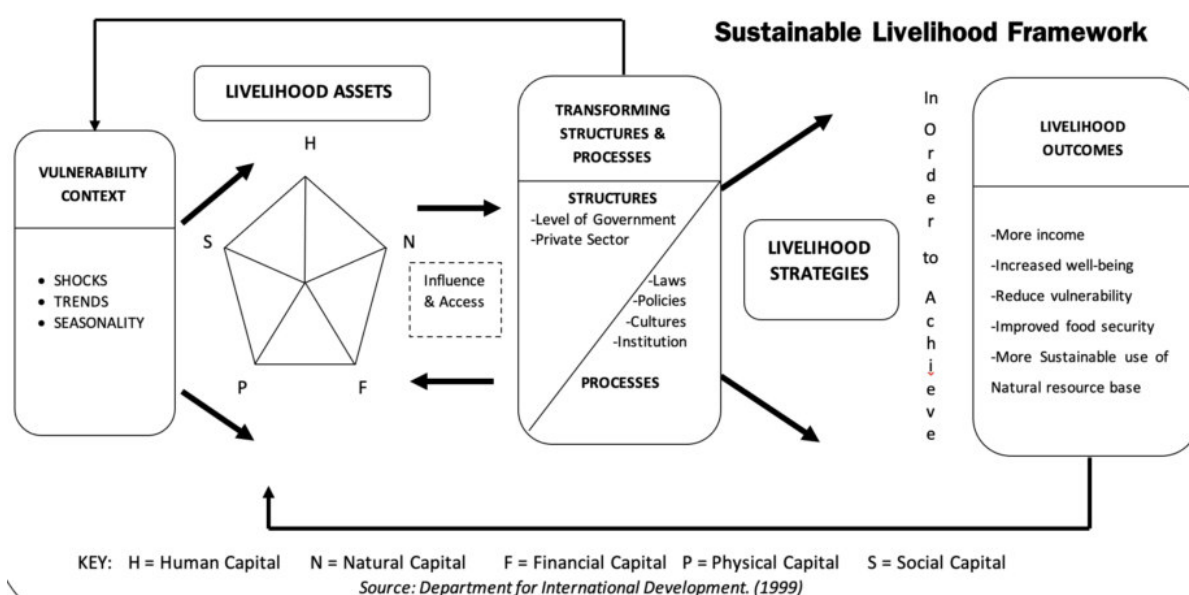
2.2.1 หลักการและแนวทางคิดที่ใช้ในการจัดทำข้อเสนอ

โครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nations Development Program: UNDP) ได้ออกรายงานการประเมินผลกระทบต่อมนุษย์ (Human Impact Assessment, HIA) (UNDP, 2016) ซึ่งได้จากการประเมินผลกระทบจากสงครามรัสเซีย-ยูเครนที่มีต่อประชาชน โดยพิจารณาจากสภาพการอยู่อาศัย (Living Condition) สุขภาพ (Health) การเข้าถึงการศึกษา (Access to Education) ความเป็นอยู่ (Livelihoods) ความมั่นคงทางอาหาร (Food Security) สถานะทางสังคม (Social Status) ความเท่าเทียมกันทางเพศ (Gender Equality) และบทบาทสตรี (Women's Empowerment) ซึ่งเป็นกรอบแนวคิดในการพัฒนาการประเมินผลกระทบของโครงการลงทุนภาครัฐ ที่จะมีผลต่อสภาพการดำรงอยู่ของผู้ได้รับผลกระทบที่มีความเปราะบาง

หนึ่งในหลักการของการประเมินผลกระทบต่อมนุษย์ด้านความเป็นอยู่ (Livelihoods) จึงได้ถูกนำมาศึกษาและกำหนดเป็นกรอบแนวทางการประเมินผลกระทบต่อประชาชน และเศรษฐกิจชุมชนของกลุ่มชาวประมงพื้นบ้าน จังหวัดระนอง ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการแลนด์บริดจ์ โดยมีการประยุกต์กรอบแนวคิดระบบการดำรงชีพที่ยั่งยืน (Sustainable Livelihoods Frameworks)

กรอบแนวคิดระบบการดำรงชีพ คือเครื่องมือที่จะใช้ปรับปรุง และพัฒนาความเข้าใจเกี่ยวกับการดำรงชีพ โดยเฉพาะการดำรงชีพของกลุ่มคนเปราะบาง โดยกรอบแนวคิดนี้ถูกพัฒนาขึ้นโดยคณะทำงานการ

พัฒนาชนบทในทุกภูมิภาคระดับโลกและจากฐานความรู้เดิมของสถาบันการศึกษาด้านการพัฒนา โดยนำเสนอปัจจัยหลักที่จะมีผลกระทบต่อการดำรงชีพของผู้คนและความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงของปัจจัยหลักเหล่านี้ โดยอาศัยแนวความคิด 6 ประการ ดังภาพที่ 2.5 ประกอบด้วย (1) **ใช้หลักการประชาชนเป็นศูนย์กลาง** (People-Centric Approach) (2) **มีความเป็นองค์รวม** (Holistic Approach) โดยทุกอย่างมีความเกี่ยวเนื่องกันและมีอิทธิพลและผลกระทบที่เชื่อมโยงกันกับการดำเนินชีวิต (3) **มีความเป็นพลวัต** (Dynamic Approach) โดยการเรียนรู้จากการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้สามารถรองรับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบจากการเปลี่ยนแปลงได้ (4) **การสร้างบนความเข้มแข็ง** (Building on Strength Approach) โดยวิเคราะห์ด้านความเข้มแข็งของชุมชนมากกว่าความต้องการของชุมชน (5) **มีการเชื่อมโยงมหภาคและจุลภาค** (Macro-Micro Links Approach) โดยวิเคราะห์ด้านการเชื่อมโยงระหว่างระดับนโยบาย สถาบัน ถึงระดับชุมชน และรายบุคคล และ (6) **มีความยั่งยืน** (Sustainability) โดยการประเมินความยั่งยืนจากทุนด้านต่างๆ ที่มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตของคนในชุมชน



ภาพที่ 2.5 Sustainable Livelihoods Frameworks (DFID, 2000)

กรอบแนวคิดนี้นำไปใช้ได้ทั้งการวางแผนกิจกรรมการพัฒนาใหม่ ๆ และการประเมินผลลัพธ์ของกิจกรรมที่ทำอยู่เพื่อสนับสนุนระบบการดำรงชีพที่ยั่งยืน ซึ่งประกอบด้วยองค์ประกอบต่างๆ ดังนี้

1) **ความเสี่ยงและความเปราะบาง (Vulnerability Context)** ปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นองค์ประกอบของบริบทของความเปราะบางเป็นเรื่องสำคัญ เพราะจะสามารถส่งผลกระทบโดยตรงต่อสถานะ

ทางสินทรัพย์ของกลุ่มเป้าหมาย และแนวทางเลือกที่จะเปิดโอกาสให้ผู้คนที่สามารถที่จะมีการดำรงชีพที่เกิดผลประโยชน์ในทางรายรับได้ ประกอบด้วย

ผลกระทบรุนแรงที่เกิดขึ้นทันทีทันใด (Shocks) รูปแบบต่างๆ สามารถทำลายทรัพย์สินได้โดยตรง เช่น ในกรณีของการเกิดพิบัติภัยต่าง ๆ เช่น น้ำท่วม พายุ หรือสงครามกลางเมือง อาจจะบังคับให้ผู้คนที่ต้องละทิ้งบ้านเรือนที่อยู่อาศัยหรือสินทรัพย์ต่าง ๆ เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าผลกระทบทางเศรษฐกิจระดับโลก รวมถึงการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของการเกิดภัยคุกคามอย่างเช่น โรคระบาด อาจส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ ทั้งการแลกเปลี่ยนเงินตราและการค้าซึ่งมีผลกระทบอย่างมากต่อคนจน

แนวโน้ม (Trend) ที่เกิดขึ้นอาจจะหรืออาจจะไม่รุนแรง ถึงแม้ว่าเราอาจคาดการณ์ได้ แต่จะมีอิทธิพลสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงต่ออัตราผลตอบแทนหรือผลได้ทางเศรษฐกิจ รวมทั้งแนวทางในการที่จะเลือกกลยุทธ์ในการดำรงชีพของกลุ่มเป้าหมายได้

ฤดูกาล (Seasonality) ราคาขึ้นลงของผลผลิต ตามฤดูกาลมีผลต่อการได้รับการจ้างงาน และการมีความมั่นคงทางอาหารของครัวเรือนคนจน ฯลฯ ประเด็นเหล่านี้มีผลสำคัญยิ่งต่อการดำรงชีพของคนจนในประเทศกำลังพัฒนา

2) ต้นทุนในการดำรงชีวิต (Livelihood Assets) กรอบแนวคิดระบบการดำรงชีพอย่างยั่งยืนให้ความสำคัญกับคนเป็นที่สุด มุ่งหาความเข้าใจที่ตรงและถูกต้องตามความเป็นจริงในเรื่องศักยภาพของคน ในการแปลงสินทรัพย์หรือต้นทุนที่มีอยู่เพื่อผลลัพธ์ในการดำรงชีพที่ดีขึ้น แนวทางนี้ขึ้นอยู่กับความเชื่อที่ว่าคนต้องการทุนหรือสินทรัพย์หลากหลายด้านที่จะสามารถประสพผลดีในระบบการดำรงชีพอย่างยั่งยืน ถ้ามีทุนหรือสินทรัพย์เพียงด้านใดด้านเดียวก็ไม่เพียงพอที่จะทำให้เกิดผลลัพธ์ตามที่คนต้องการ ผู้ประธาบางจึงต้องพยายามหาทางที่จะรักษาและเชื่อมโยงต้นทุนหรือสินทรัพย์ทั้งหมดที่มีเพื่อหาหนทางใหม่ในการที่จะอยู่รอดได้ในสภาวะยากลำบาก

กรอบแนวคิดระบบการดำรงชีพอย่างยั่งยืนระบุทุนหรือสินทรัพย์หลักที่สำคัญไว้ 5 หมวด ประกอบด้วย **(1) ทุนทางมนุษย์ (Human Capital)** ได้แก่ ทักษะ ความรู้ ความสามารถและคุณภาพด้านแรงงาน และความสุขภาวะที่ดีทั้งทางร่างกายและจิตใจ ศักยภาพในด้านต่างๆ ซึ่งจะมีส่วนช่วยให้คนสามารถดำเนินยุทธศาสตร์การดำรงชีพและบรรลุผลตามเป้าหมายในการดำรงชีพได้ **(2) ทุนทางสังคม (Social Capital)** หมายถึง กลุ่ม เครือข่ายประชาสังคม รวมถึงการเป็นสมาชิกและการมีบทบาทและหน้าที่ในสังคม และสภาวะการเป็นผู้นำที่จะสามารถสร้างความไว้วางใจในการสร้างความร่วมมือทางสังคม **(3) ทุนทางทรัพยากรธรรมชาติ (Natural Capital)** ได้แก่ ทรัพยากรธรรมชาติ รวมถึงสภาวะอากาศ ที่มีอิทธิพลต่อการดำรงชีพ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นทรัพยากรที่ใช้ร่วมกันในพื้นที่ โดยเป็นแหล่งที่มาของการดำรงชีพและบริบทของความเปราะบาง โดยทุนทางทรัพยากรธรรมชาติจะช่วยส่งเสริมทุนมนุษย์ในการดำรงชีวิต **(4) ทุนทางกายภาพ (Physical Capital)** หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกและวัสดุที่ใช้ในการผลิต เป็นโครงสร้างพื้นฐานและสินค้าที่จำเป็นต่อการดำรงชีพ เช่น ความมั่นคงทางที่อยู่อาศัย การคมนาคม และสาธารณูปโภค

เป็นต้น และ (5) **ทุนทางการเงิน (Financial Capital)** หมายถึง เงินทุนที่ใช้ในการบรรลุเป้าประสงค์ในการดำรงชีพ ได้แก่ เงินออม และเงินไหลเวียน หรืออาจจะเป็นทรัพยากรอื่น ๆ ที่สามารถแปลงเป็นเงินได้ ซึ่งมีความยืดหยุ่นในการที่จะใช้แปลงเป็นทุนในด้านอื่น ๆ เพื่อบรรลุเป้าหมายในการดำรงชีพได้โดยตรง

3) การเปลี่ยนผ่านโครงสร้างและกระบวนการ (Transforming Structures and Process)

เกิดจากการดำเนินการของภาครัฐ และภาคเอกชนที่มีผลกระทบโดยตรงที่ทำให้เกิดความเปราะบาง และส่งผลต่อการเลือกวิถีการดำรงชีพ ประกอบด้วย โครงสร้าง (Structures) ในระดับของภาครัฐ และภาคเอกชน และกระบวนการ (Process) ได้แก่ การขับเคลื่อนของโครงสร้างต่าง ๆ ที่เป็นด้านกฎ ระเบียบ การดำเนินการ เช่น นโยบาย ข้อกำหนดของสถาบัน และวัฒนธรรม ซึ่งจะทำให้เกิดความสามารถในการใช้ทุนต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ในการดำรงชีพ

4) กลยุทธ์ในการดำรงชีพ (Livelihood Strategies) เป็นทางเลือกหรือโอกาสที่กลุ่ม

เปราะบางใช้เป็นกลยุทธ์ในการดำเนินชีวิต ซึ่งมีลักษณะของความหลากหลาย (Diversity) ตามลักษณะที่ต่างไปตามพื้นที่ ภูมิประเทศ และช่วงเวลา ซึ่งมีลักษณะที่เปลี่ยนแปลงไปตามเวลา (Dynamic) และมีการกระจายหลายสถานที่ (Straddling) และมีความเชื่อมโยงกัน (Linkage)

5) ผลลัพธ์ (Livelihood Outcomes) เป็นผลลัพธ์ที่ได้จากการเลือกวิถีในการดำรงชีพที่

แสดงออกถึงการดำรงชีพอย่างยั่งยืน โดยมีตัวชี้วัด ได้แก่ การมีรายได้เพิ่มขึ้น (More Income) การมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น (Increased Well-Being) การลดความเปราะบาง (Reduced Vulnerability) การเพิ่มความมั่นคงด้านอาหาร (Improved Food Security) และเกิดความยั่งยืนในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ (Sustainable Use of Natural Resource Base)

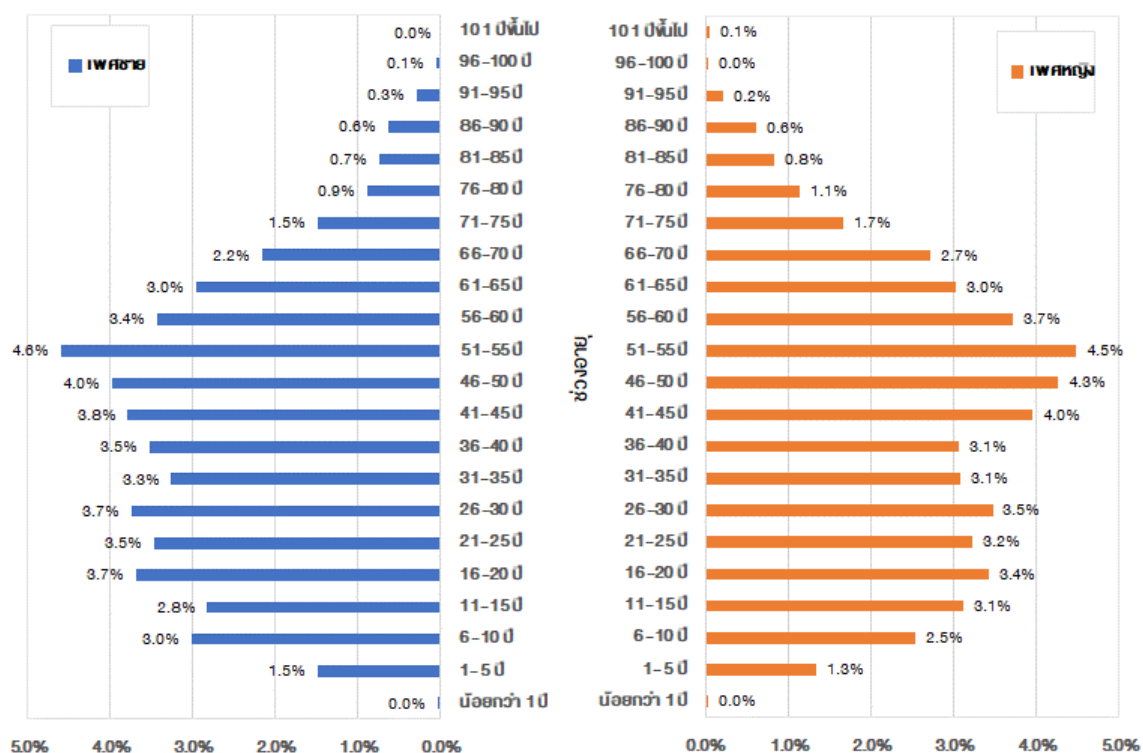
2.2.2 การวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการจัดทำข้อเสนอ

ในการศึกษานี้ ได้กำหนดตัวอย่างพื้นที่ศึกษาจากขอบเขตผลกระทบจากโครงการแลนด์บริดจ์ ซึ่งพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากโครงการมากที่สุด คือ ตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ซึ่งเป็นพื้นที่ตั้งของโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันของโครงการแลนด์บริดจ์ โดยผู้ศึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องในด้านต้นทุนในการดำรงชีวิต จากเทศบาลตำบลราชกรูด (<https://ratchakrudcity.go.th>) ซึ่งสามารถสรุปการประเมินตามกรอบแนวคิดระบบการดำรงชีพที่ยั่งยืน (Sustainable Livelihoods) ดังนี้

(1) ทุนทางมนุษย์ (Human Capital)

เทศบาลตำบลราชกรูดประกอบด้วย หมู่บ้านจำนวน 8 หมู่บ้าน 12 ชุมชน มีจำนวนครัวเรือน 3,423 หลัง และมีประชากรทั้งสิ้น 9,798 คน แบ่งเป็นเพศชาย 5,364 คน เพศหญิง 4,434 คน โดยมีข้อมูลการกระจายตัวของประชากรตามช่วงอายุเป็นไปดังภาพที่ 2.6 โดยมีประชากรอยู่ในวัยทำงาน คิดเป็นร้อยละ 59 แบ่งเป็น วัยทำงานตอนต้น (21-30 ปี) ร้อยละ 13.9 วัยทำงานตอนกลาง (31-45 ปี) ร้อยละ 20.7 และวัยทำงานตอนปลาย (46-60 ปี) ร้อยละ 24.4

พื้นฐานการศึกษาของประชากรในชุมชนตำบลอยู่ในเกณฑ์ที่ดี แต่ปัญหาด้านคุณภาพของการศึกษา ยังไม่สามารถที่จะแข่งขันกับนักเรียนที่ได้รับการศึกษาจากเมืองใหญ่ได้ จำนวนสถานศึกษาในพื้นที่ตำบลราชกรุเดิมมีเพียงพอ ประกอบด้วย ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 2 แห่ง โรงเรียนในสังกัด สพฐ. 5 แห่ง โรงเรียนสังกัดพิเศษ จำนวน 1 แห่ง และมีวิทยาลัยระดับอาชีวศึกษา จำนวน 1 แห่ง



ภาพที่ 2.6 การกระจายตัวของประชากรในชุมชนตำบลราชกรุ อำเภอมืองระนอง จังหวัดระนอง
(จัดทำโดยผู้ศึกษา จากข้อมูลพื้นฐานเทศบาลตำบลราชกรุ)

ในด้านการสาธารณสุข จากการสำรวจข้อมูลพื้นฐานพบว่า ประชาชนส่วนมากมีสุขภาพที่ดี มีการคัดกรองสุขภาพให้กับประชาชนกลุ่มเสี่ยง โรคที่มักเกิดแก่ประชากรในชุมชน ได้แก่ โรคความดัน เบาหวาน โรคเอดส์ โรคไข้เลือดออก มือ-ปาก-เท้าในเด็ก โดยมีหน่วยงานด้านสาธารณสุข ประกอบด้วย โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพประจำตำบลจำนวน 2 แห่ง

ข้อมูลด้านแรงงานในตำบลราชกรุ มีจำนวน 5,665 คน กระจายในการประกอบอาชีพด้านต่าง ๆ โดยแรงงานที่เป็นแรงงานที่ใช้ทักษะและฝีมือแรงงานเป็นประชากรในท้องถิ่นร้อยละ 80 และแรงงานที่เป็นแรงงานไร้ฝีมือส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างด้าว สัญชาติเมียนมา ร้อยละ 80 แรงงานท้องถิ่น ร้อยละ 10 และแรงงานต่างถิ่น ร้อยละ 10

(2) ทุนทางสังคม (Social Capital)

ในชุมชนตำบลราชกรุ มีการรวมกลุ่มอาชีพ จำนวน 15 กลุ่ม โดยแบ่งตามประเภท ได้แก่ ประเภทเกษตรกรรม เช่น กลุ่มปทุมหมักชีวภาพ กลุ่มปุ๋ยเกษตรอินทรีย์ชีวภาพ กลุ่มเลี้ยงหอยแมลงภู

กลุ่มแม่บ้านเกษตรกรบ้านคลองของ กลุ่มอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ได้แก่ กลุ่มตู้น้ำหยอดเหรียญ กลุ่มผลิตน้ำดื่ม น้ำแร่ชุมชน กลุ่มวิสาหกิจมัจจุชมนตำบลราชกรูด กลุ่มสตรีอิสลามพัฒนาอาชีพบ้านห้วยปลิง กลุ่มบริการ ได้แก่ กลุ่มแพทย์แผนไทย กลุ่มท่องเที่ยววันตากโตนเพชร กลุ่มกองทุน ได้แก่ กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน ม.5 กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน ม.6 กลุ่มกองทุนพื้นฟูอาชีพ ม.6 กลุ่มกองทุนหมุนเวียน ม.8 และกลุ่มอื่นๆ ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้น้ำบ้านละออง กลุ่มอนุรักษ์อาหารไทย

(3) ทูทางทรัพยากรธรรมชาติ (Natural Capital)

ภูมิประเทศมีลักษณะเป็นที่ราบเชิงเขา สภาพพื้นที่ทั่วไปเป็นภูเขาทางทิศตะวันตกประมาณ 75% ของพื้นที่ทั้งหมดและลาดเอียงไปยังทิศตะวันตก โดยมีแม่น้ำลำคลองไหลผ่าน มีพื้นที่ประมาณ 152.41 ตารางกิโลเมตร หรือ 95,257 ไร่ เป็นพื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัยประมาณ 5% เป็นพื้นที่สำหรับการเกษตร 10% และมีพื้นที่ชายฝั่ง 10% เป็นพื้นที่ป่าไม้-ป่าบก-ป่าชายเลน ป่าสงวน อุทยาน ราชพัสดุ อื่นๆ อีก 75% โดยลักษณะดินของตำบลราชกรูด เป็นดินลักษณะดินเหนียวปนทรายติดทะเล และดินเหนียวในเขตภูเขา เหมาะสมกับการเพาะปลูกพืชชนิดทนแล้ง เช่น มะพร้าว ปาล์มน้ำมัน หมาก เป็นต้น

ลำน้ำสำคัญในตำบลราชกรูด ได้แก่ คลองละออง และ คลองราชกรูด และมีแหล่งน้ำจากใต้ดิน และสระน้ำจากการขุด เพื่อใช้ในการบริโภค และการเกษตร

ทุนทรัพยากรด้านป่าไม้ ในพื้นที่ประกอบด้วยป่าบก มีสัดส่วนร้อยละ 49.80 ของพื้นที่ตำบล และป่าชายเลน ในชายฝั่งมีน้ำทะเลท่วมถึง เมื่อรวมพื้นที่ป่าชายเลนแล้วจะมีพื้นที่ป่าทั้งสิ้น คิดเป็นร้อยละกว่า 60 ของพื้นที่ทั้งหมด

(4) ทูทางกายภาพ (Physical Capital)

ในเขตเทศบาลตำบลราชกรูด มีเส้นทางคมนาคมในพื้นที่เทศบาลที่เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ร้อยละ 70 จำนวน 46 สาย ระยะทาง 89 กม. เป็นถนนลูกรัง จำนวน 49 สาย ระยะทาง 65 กม. และถนนอื่น ๆ จำนวน 16 สาย ระยะทาง 19 กม. ในส่วนของระบบสาธารณูปโภคด้านไฟฟ้า ปัจจุบันมีไฟฟ้าใช้เกือบทุกครัวเรือน แต่ไฟฟ้าส่องสว่างทางหรือที่สาธารณะยังไม่สามารถดำเนินการครอบคลุมพื้นที่ได้ทั้งหมด ปัจจุบันมีจำนวนครัวเรือนที่ใช้ไฟฟ้า ร้อยละ 99 หลังคาเรือน มีไฟฟ้าสาธารณะ จำนวน 75 จุด

ด้านการประปา เทศบาลมีกิจการประปาเป็นของตนเอง สามารถให้บริการได้ครอบคลุม 4 หมู่บ้าน 5 ชุมชน คิดเป็นร้อยละ 40 และมีน้ำใช้เกือบตลอดทั้งปี ปัญหา คือ มีข้อร้องเรียนเรื่องน้ำประปาขุ่นบ่อยครั้ง สาเหตุเนื่องจากไม่ผ่านกระบวนการผลิตน้ำประปาที่ได้มาตรฐานเนื่องจากไม่มีแหล่งน้ำดิบในการผลิตประปา และยังไม่สามารถที่จะผลิตเป็นน้ำประปาสำหรับบริโภค ปัจจุบันจำนวนครัวเรือนที่ใช้น้ำประปา 1,075 หลังคาเรือน โดยมีปริมาณการใช้น้ำประปาเฉลี่ย 500-550 ลบ.ม. ต่อวัน

ด้านการสื่อสาร เขตเทศบาลตำบลราชกรูด มีสายโทรศัพท์ของ TT&T และ TOT พาดผ่านตลอดเส้นทางเพชรเกษม และมีสัญญาณโทรศัพท์มือถือครอบคลุมตลอดตำบล ระบบเครือข่าย (Internet) ผ่านระบบมือถือ ครอบคลุมทั้งตำบล

(5) ทุนทางการเงิน (Financial Capital)

จากข้อมูลความจำเป็นพื้นฐานระดับตำบล ประจำปีพ.ศ. 2565 ของตำบลราชกรูดด้านรายได้เฉลี่ยครัวเรือนและรายจ่ายเฉลี่ยครัวเรือน ดังตารางที่ 2.2 สรุปได้ว่า ชุมชนตำบลราชกรูดมีรายได้หลักจากการทำอาชีพหลัก ซึ่งได้แก่ อาชีพเกษตรกรรม ประมง ได้แก่ ทำนาทำไร่ และประมงชายฝั่งพื้นบ้าน การปศุสัตว์ และรายจ่ายของครัวเรือนส่วนใหญ่จะใช้จ่ายกับการอุปโภคและบริโภคที่จำเป็น และใช้เป็นต้นทุนการผลิต โดยรายได้ครัวเรือนของชุมชนตำบลราชกรูดเฉลี่ย 196,876.75 บาทต่อปี หรือคิดเป็นรายได้บุคคลเฉลี่ย 74,332.46 บาทต่อปี ในขณะที่รายจ่ายครัวเรือนเฉลี่ย 120,362.14 บาทต่อปี หรือคิดเป็นรายจ่ายบุคคลเฉลี่ย 45,443.73 บาทต่อปี รวมรายได้สุทธิของบุคคลเฉลี่ยหรือเงินออม ในชุมชนตำบลราชกรูด เฉลี่ย 28,888.73 บาทต่อปี

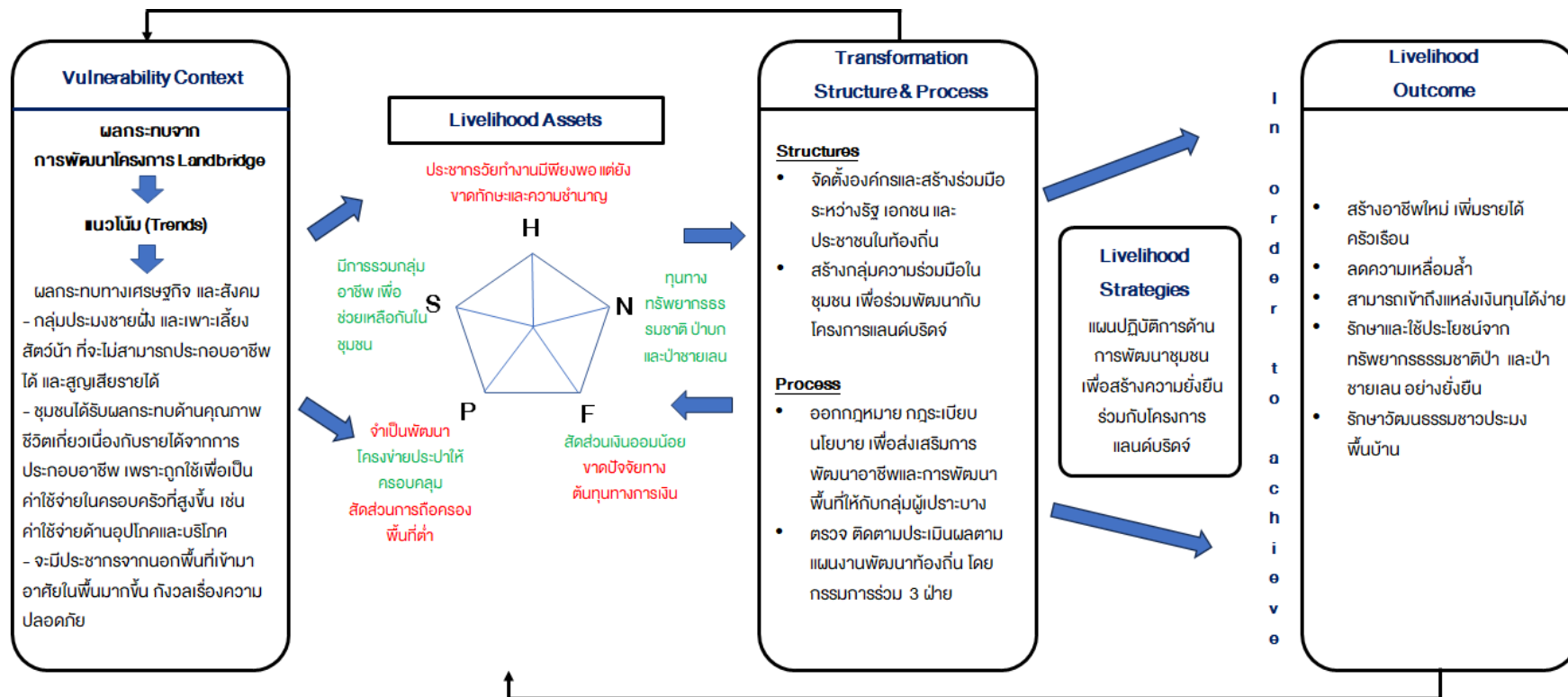
ตารางที่ 2.2 ข้อมูลรายได้และรายจ่ายเฉลี่ยของครัวเรือนในชุมชนตำบลราชกรูด

แหล่งรายได้ของครัวเรือน (บาท/ปี)				รายได้ครัวเรือนเฉลี่ย (บาท/ปี)	รายได้บุคคลเฉลี่ย (บาท/ปี)
อาชีพหลัก	อาชีพรอง	รายได้อื่น	ทำ-หาเอง		
179,843.92	5,676.99	5,032.72	6,323.12	196,876.75	74,332.46
แหล่งรายจ่ายของครัวเรือน (บาท/ปี)				รายจ่ายครัวเรือนเฉลี่ย (บาท/ปี)	รายจ่ายบุคคลเฉลี่ย (บาท/ปี)
ต้นทุนการผลิต	อุปโภคบริโภคที่จำเป็น	อุปโภคบริโภคที่ไม่จำเป็น	ชำระหนี้สิน		
13,600.14	91,097.99	10,823.88	4,840.13	120,362.14	45,443.73

2.2.3 แนวทางในการพัฒนานโยบาย

ผู้ศึกษาได้นำกรอบแนวคิดระบบการดำรงชีพมาประเมินความสามารถในการดำรงชีวิตของคนในชุมชนจากโครงการแลนด์บริดจ์ ซึ่งถือเป็นแนวโน้ม หรือ Trend มีอิทธิพลสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงต่ออัตราผลตอบแทนหรือผลได้ทางเศรษฐกิจ รวมทั้งแนวทางในการที่จะเลือกกลยุทธ์ในการดำรงชีพของกลุ่มเป้าหมายได้ จึงได้จัดทำแผนผังการวิเคราะห์ผลกระทบต่อกลุ่มเปราะบาง ตาม Sustainable Livelihood Frameworks เป็นได้ดังภาพที่ 2.7 ซึ่งแสดงตัวอย่างการวิเคราะห์ชุมชนตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง

โดยแนวทางการพัฒนานโยบายและแผนงานเพื่อสร้างการดำรงชีพที่ยั่งยืนจะประกอบด้วยโครงการที่จะดำเนินการในช่วงระยะเวลา 5 ปีก่อนโครงการแลนด์บริดจ์เปิดให้บริการ โดยเน้นการส่งเสริมทุนด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย ประกอบด้วย (1) ทุนทางมนุษย์ (Human Capital) ที่เน้นโครงการฝึกทักษะเดิม เช่น การประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์ทะเล ให้มีผลผลิตที่มากขึ้น และเพิ่มทักษะใหม่เพื่อรองรับอาชีพใหม่ที่จะเกิดขึ้นในโครงการแลนด์บริดจ์ (2) ทุนทางสังคม (Social Capital) โดยเน้นการรวมกลุ่มในชุมชนเพื่อการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน (3) ทุนทางทรัพยากรธรรมชาติ (Natural Capital) ที่เน้นการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ป่าบก และป่าชายเลนในการประกอบอาชีพไปพร้อมกับการอนุรักษ์ (4) ทุนทางกายภาพ (Physical Capital) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคม และโครงข่ายสาธารณูปโภคให้ครอบคลุมและทั่วถึง (5) ทุนทางการเงิน (Financial Capital) ที่เน้นการเข้าถึงแหล่งเงินทุน และการรวมกลุ่มสหกรณ์เพื่อสร้างความเข้มแข็งทางการเงิน โดยมีร่างแผนงานโครงการต่าง ๆ หน่วยงานรับผิดชอบ และระยะเวลาดำเนินการดังตารางที่ 2.3

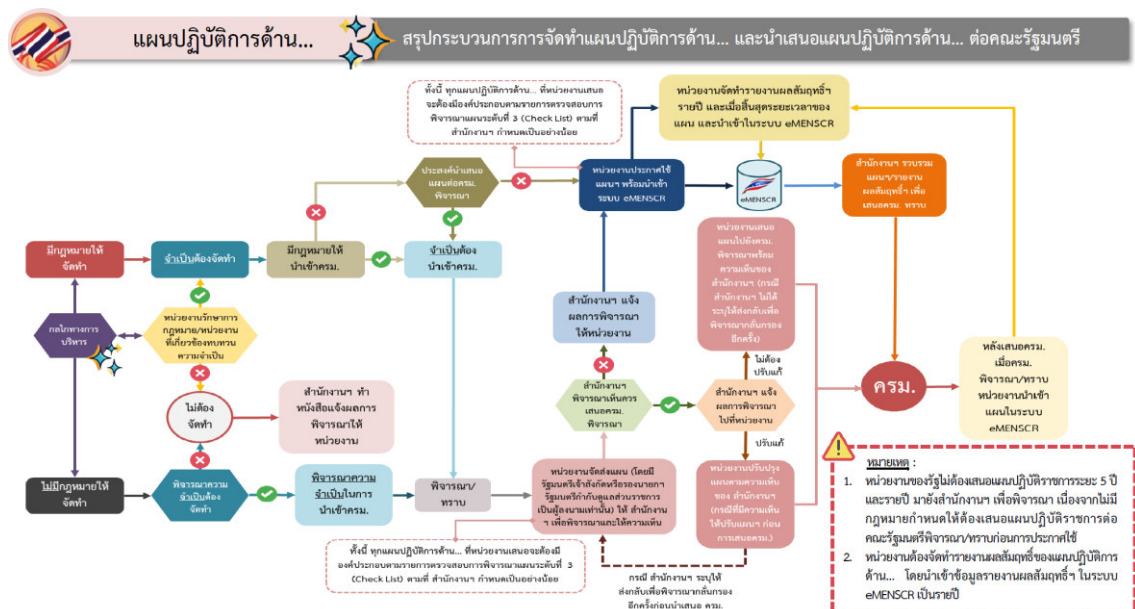


ภาพที่ 2.7 ตัวอย่าง Sustainable Livelihood Framework สำหรับการพัฒนาชุมชนตำบลราชครูด

ตารางที่ 2.3 (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืนเพื่อสนับสนุนโครงการแลนด์บริดจ์

ด้าน	โครงการ	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปี พ.ศ.				
				2568	2569	2570	2571	2572
ทุนทางมนุษย์ (Human Capital)	1. โครงการส่งเสริมพัฒนาอาชีพชุมชนด้านประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	กษ.	รง.					
	2. โครงการพัฒนาทักษะและส่งเสริมอาชีพเพื่อสนับสนุนโครงการแลนด์บริดจ์	ศธ.	อว.					
	3. โครงการอบรมส่งเสริมการเชื่อมโยงการค้าและบริการของชุมชนสู่ระดับประเทศ	พณ.	สภาหอการค้าฯ					
ทุนทางสังคม (Social Capital)	1. โครงการส่งเสริมชุมชนเข้มแข็งให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นอย่างยั่งยืน	พม.	พอช.					
ทุนทางทรัพยากรธรรมชาติ (Natural Capital)	1. โครงการปลูกป่าชายเลนเพื่อสร้างรายได้ชุมชนจากคาร์บอนเครดิต	ทส.	พน.					
	2. โครงการสร้างชุมชนเข้มแข็งโดยการใช้ประโยชน์จากป่าพร้อมการอนุรักษ์	ทส.						
	3. โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชนเชิงอนุรักษ์ในพื้นที่ทางทะเล	กก.	อพท.					
ทุนทางกายภาพ (Physical Capital)	1. โครงการพัฒนาระบบโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงชุมชน	ดศ.						
	2. โครงการพัฒนาโครงข่ายถนนส่งเสริมการขนส่งและจราจรเชื่อมโยงเข้าสู่ชุมชน	คค.	มท.					
	3. โครงการพัฒนาและจัดหาไฟฟ้าและประปาสู่ชุมชน	มท.	กปภ./กฟภ.					
ทุนทางการเงิน (Financial Capital)	1. โครงการจัดตั้งแหล่งเงินทุนภาครัฐเพื่อการพัฒนาชุมชน	กค.	ธกส.					
	2. โครงการจัดตั้งกองทุนและสวัสดิการชุมชนในพื้นที่พัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์	มท.	อปท.					

การขับเคลื่อนแผนงานตามแนวทางในการพัฒนานโยบายเป็นการบูรณาการงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ทั้งหน่วยงานที่อยู่ภายใต้การกำกับของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่จะต้องดำเนินการข้ามกระทรวง ซึ่งบทบาทและภารกิจของ สนข. เป็นหน่วยงานที่จะต้องดำเนินการด้านการจัดทำแผนงานและขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ ดังนั้น ในการผลักดันนโยบายและแผนงานให้เกิดเป็นรูปธรรม จะต้องใช้การดำเนินการผ่านการจัดทำแผนปฏิบัติการด้าน ซึ่งเป็นแผนเชิงประเด็น (Issue Based) ที่จัดทำขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะด้าน โดยบูรณาการการดำเนินการมากกว่า 1 กระทรวงขึ้นไป ในการดำเนินการกิจที่อยู่นอกเหนือความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐมากกว่า 1 หน่วยงาน ให้บรรลุตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและเป้าหมายของแผนระดับที่ 2 ตลอดจนแผนระดับที่ 3 อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยมีแนวทางในการดำเนินการตามแผนผังที่แสดงในภาพที่ 2.8



ภาพที่ 2.8 แนวทางการเสนอแผนปฏิบัติการด้าน เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี (สศช., 2565)

โดย (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืนเพื่อลดผลกระทบจากการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ นั้น ดำเนินการตามคู่มือการจัดทำแผนระดับที่ 3 และการเสนอแผนระดับที่ 3 ในส่วนของแผนปฏิบัติการด้านต่อคณะรัฐมนตรี (ฉบับปรับปรุง มีนาคม 2565) ที่กำหนดโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นแผนงานที่อยู่ภายใต้เงื่อนไขกรณีไม่มีกฎหมายกำหนด โดยให้จัดทำและเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา/ทราบแผนก่อนการประกาศใช้ โดยจะมีขั้นตอนในการผลักดันให้เป็นรูปธรรมดังนี้

(1) สนข. จะพิจารณาเหตุจำเป็นในการจัดทำแผน โดยหากไม่มีแผนปฏิบัติการนั้น ๆ จะก่อให้เกิดความเสียหายหรือผลกระทบวงกว้างต่อประเทศอย่างรุนแรง จึงจำเป็นจะต้องดำเนินการตามกรณีที่มี

ความจำเป็นต้องจัดทำและนำเสนอ ครม. เพื่อพิจารณา/ทราบ โดย สนข. จะเสนอกระทรวงคมนาคมตั้งคณะทำงานร่วมระหว่างกระทรวง โดยมี สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการ เพื่อดำเนินการพิจารณารายละเอียดของแผน และความรับผิดชอบ รวมถึงรายละเอียดของโครงการต่างๆ

(2) เมื่อคณะทำงานร่วมพิจารณารายละเอียดของแผนจนได้ข้อสรุปแล้ว สนข. จะดำเนินการจัดทำแผนโดยมีสาระสำคัญของแผนตามหลักเกณฑ์การจัดทำแผนปฏิบัติการด้าน ตามที่ สศช. กำหนด โดยมีรัฐมนตรีเจ้าสังกัดหรือรองนายกรัฐมนตรี ที่กำกับดูแลหน่วยงานของรัฐ เป็นผู้ลงนาม ให้นำเสนอแผนฯ เข้าสู่การพิจารณาของ ครม.

(3) สนข. เสนอแผนผ่านไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อให้ สศช. พิจารณากลับกรองตามขั้นตอน โดย สศช. จะกลับกรองแผน และแจ้งผลการพิจารณาไปที่หน่วยงานเจ้าของเรื่องเพื่อดำเนินการนำเสนอ ครม. เพื่อพิจารณา ตามขั้นตอนต่อไป

(4) เมื่อ ครม. เห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านฯ แล้ว สนข. จะนำแผนที่ผ่านการพิจารณาจาก ครม. เข้าสู่ระบบ eMENSUR เพื่อผลักดันแผนไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมต่อไป

นอกจากนี้ในการขับเคลื่อนโครงการแลนด์บริดจ์ของภาคเอกชนผู้ลงทุนโครงการ จะต้องจัดให้มีการดำเนินการจัดทำแผนงาน และจัดทำโครงการสนับสนุน ในช่วงการดำเนินการ (Operation Phase) รวมถึงการติดตามประเมินผลกระทบในด้านต่าง ๆ ต่อชุมชน (Impact Assessment) ซึ่งจะต้องมีการกำหนดในเงื่อนไขสัญญาการร่วมลงทุนของโครงการแลนด์บริดจ์ และมีตัวชี้วัดที่ชัดเจน เพื่อสนับสนุนความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของชุมชน และสร้างการมีส่วนร่วมอย่างยั่งยืนต่อไป

2.2.4 ปัจจัยที่อาจจะมีผลกระทบต่อความสำเร็จ

โครงการแลนด์บริดจ์ส่งผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพิจารณาถึงปัจจัยความเสี่ยงที่อาจจะมีผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการอย่างไรก็ตามการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์จะสำเร็จได้จำเป็นต้องมีแนวทางในการทำให้เกิดประโยชน์ร่วมกันทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชนในพื้นที่ เพื่อสร้างฐานรากเศรษฐกิจกับประเทศ สำหรับการพัฒนานับเป็นเรื่องของการยอมรับสิ่งใหม่ที่จะเปลี่ยนแปลงไปสู่การพัฒนาพื้นที่ และสร้างความเชื่อมั่นต่อภาครัฐ เป็นเรื่องของจิตวิทยาทางสังคม

การยอมรับโครงการแลนด์บริดจ์ในพื้นที่ชุมชนอาจจะยังไม่รับทราบข้อเท็จจริงถึงแนวทางและกระบวนการพัฒนา จึงอาจจะก่อให้เกิดการรับทราบข้อมูลเชิงลบ โดยเฉพาะปัญหาด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ปัญหาที่กระทบต่อการทำอาชีพ หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขาดโอกาสการทำประมง ปัญหาขาดแคลนช่องทางการสร้างรายได้ ซึ่งปัญหาการขาดความเข้าใจเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ ดังนั้นจึงควรมีแนวทางในการสร้างการยอมรับดังนี้

(1) สร้างการยอมรับ และสร้างความไว้วางใจและความเชื่อมั่นระหว่างชุมชนและภาครัฐ โดยให้มีการจัดกิจกรรมหรือโครงการเพื่อให้ชาวชุมชนมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยพิจารณาความเหมาะสมความหลากหลายระดับท้องถิ่น และสร้างการมีส่วนร่วมจากชุมชนเข้ามาเกี่ยวข้องหรือร่วมปฏิบัติ

(2) สร้างความเชื่อมั่นต่อชุมชน โดยการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์จำเป็นต้องสร้างความเชื่อมั่นที่เป็นรูปธรรม เช่น การนำเสนอแนวทางที่สามารถเพิ่มรายได้หรือทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนดีขึ้น สามารถแก้ปัญหาของชุมชนโดยให้ชุมชนมีส่วนร่วมทุกกระบวนการ เริ่มจากระบบปัญหาของชุมชนตั้งแต่เริ่มต้น โครงการจนถึงช่วงเปิดดำเนินการ หาสาเหตุของปัญหา กำหนดเป้าหมาย ระบุวิธีการดำเนินการ วัดประเมินผล งาน ปรับปรุงและพัฒนาแผนงาน เพราะชุมชนจะให้ความสนใจในเรื่องปัญหาที่เกิดขึ้นกับตนเองหรือชุมชนเป็นอันดับต้น ๆ มากกว่าปัญหาไกลตัว เพื่อการสร้างความเชื่อมั่นที่เป็นรูปธรรมต่อชุมชนอย่างต่อเนื่องในระยะยาว ภาครัฐจำเป็นต้องให้มีการจัดทำโครงการพร้อมแผนปฏิบัติการเพื่อเพิ่มรายได้หรือการทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนดีขึ้น มีการสร้างคุณภาพชีวิตที่ชัดเจน นำไปสู่การสร้างระบบเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) พร้อมทั้งให้มีการระบุถึง กระบวนการ ตัวชี้วัด ความรับผิดชอบ ภาระผูกพัน มาเป็นเงื่อนไขในการพิจารณาข้อเสนอการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) ของเอกชนผู้ดำเนินโครงการแลนด์บริดจ์

(3) สร้างการพัฒนาท้องถิ่นร่วมกับชุมชน โดยจัดกิจกรรมหรือโครงการที่สนับสนุนให้ชุมชนจัดกิจกรรมหรือโครงการตามความต้องการของชุมชน เช่น กลุ่มอาชีพต่าง ๆ รวมถึงการเรียนรู้และตระหนักให้เห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมว่าสามารถแก้ไขปัญหาของชุมชนได้ ทำให้การดำเนินชีวิตดีขึ้น เมื่อมีโครงการพัฒนาแลนด์บริดจ์ต่อไปในอนาคต

(4) สร้างการบูรณาการภาครัฐและเอกชน การพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์จำเป็นต้องมีโครงสร้างการบูรณาการความเชื่อมโยงให้ครบทุกมิติระหว่างหน่วยงานรัฐ หน่วยงานเอกชน องค์กรอิสระ หน่วยงานวิชาการ ชุมชน และนักลงทุน โดยให้ครอบคลุม ตั้งแต่การประชาสัมพันธ์เป้าหมายโครงการ ระดับการพัฒนาชุมชน การพัฒนาอาชีพ พร้อมทั้งการรับซื้อผลิตภัณฑ์และบริการสู่ระดับจังหวัด และระดับประเทศ การยกระดับคุณภาพชีวิต การพัฒนาบุคลากรในชุมชนเข้าสู่ตำแหน่งงานที่เหมาะสมในโครงการแลนด์บริดจ์ ตามแผนอัตรากำลัง และการติดตาม แก้ไข แผนบูรณาการเพื่อบรรลุเป้าหมายตามกรอบระยะเวลา

2.3 ภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอ

การที่จะขับเคลื่อนข้อเสนอเชิงนโยบายตามแนวทางที่ผู้จัดทำได้นำเสนอข้างต้น ต้องอาศัยผู้นำที่มีภาวะผู้นำในด้านต่างๆ เพื่อขับเคลื่อนข้อเสนอให้ประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรม ดังนี้

2.3.1 การคำนึงถึงคุณค่าและประโยชน์สุขของประชาชน (Citizen Centric) โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาโครงการภาครัฐ ตามหลักการการพัฒนาในแนวคิด Sustainable Livelihoods เพื่อสร้างความยอมรับ และนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน

2.3.2 การมองภาพเชิงยุทธศาสตร์ โดยการมองภาพแบบองค์รวม เพื่อสร้างกรอบความคิดการพัฒนาให้เป็นระบบ (Systematic Thinking) ให้เห็นความเชื่อมโยงของผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด (Stakeholders) ในการเชื่อมโยงภารกิจ รวมถึงการวิเคราะห์ผลกระทบ (Impact) และผลสัมฤทธิ์ (Outcome) เพื่อนำไปสู่กระบวนการ (Process) เพื่อขับเคลื่อนนโยบายและไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.3.3 การเป็นผู้นำแบบ Agile โดยจะต้องมีทักษะในการทำงานเพื่อเชื่อมโยงบุคลากรและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร รวมถึงความสามารถในการชี้เป้าหมายได้อย่างชัดเจน สร้างความไว้วางใจ มอบความรับผิดชอบ ในการตัดสินใจโดยการสร้าง Trust เน้นการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนด และสร้างองค์กรแห่งการเรียนรู้

2.3.4 การประสานสร้างความร่วมมือในการทำงานเป็นทีม (Collaboration Teamwork) รวมถึงการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานราชการ เพื่อสร้างเป้าหมายที่ตอบโจทย์ยุทธศาสตร์ของประเทศ (National Strategic Goal) ร่วมกัน เพื่อให้สามารถทำงานเป็นทีมร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุตามเป้าหมายภายในกำหนด

2.3.5 การมีทักษะโน้มน้าวและการเจรจาต่อรอง (Negotiation Skills) โดยจะต้องบูรณาการแนวทางการพัฒนาจากนโยบายไปสู่การปฏิบัติร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และองค์กรอิสระ ซึ่งอาจมีแรงต่อต้านจากหน่วยงานเหล่านั้นต่อการเปลี่ยนแปลง ดังนั้น ทักษะการโน้มน้าวและเจรจาต่อรองจึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับภาวะผู้นำในการประสานงานและสร้างความไว้วางใจให้การมีส่วนร่วมจากภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อกำหนดวัตถุประสงค์ร่วมกัน

3. แผนพัฒนาตนเอง

(ข้อมูลส่วนบุคคลไม่เผยแพร่)

บรรณานุกรม

คณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ (ก.บ.จ.) จังหวัดระนอง (2564) แผนพัฒนาจังหวัดระนอง (พ.ศ. 2566-2570) กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัดระนอง สำนักงานจังหวัดระนอง
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2565) คู่มือการจัดทำแผนระดับที่ 3 และการเสนอแผนระดับที่ 3 ในส่วนของแผนปฏิบัติการด้าน... ต่อคณะรัฐมนตรี มีนาคม 2565 (ฉบับปรับปรุง)
DFID (2000) Sustainable Livelihoods Guidance Sheets. Department for International Development.
http://www.livelihoods.org/info/info_guidancesheets.html
UNDP (2023) Human Impact Assessment Ukraine, June 2023

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

ทีมข่าวอิสรา"เซาท์เทิร์น ซิเบอร์" ความขัดแย้งระลอกใหม่กำลังก่อตัว. 11 พฤษภาคม 2554.
สืบค้นจาก <https://www.isranews.org/south-news/Academic-arena/item/1944-q-q.html> .
เทศบาลตำบลราชครูต ข้อมูลพื้นฐานเทศบาลตำบลราชครูต สืบค้นจาก <https://ratchakrudcity.go.th/>

ประวัติผู้เขียนเอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคล

นายจิรโรจน์ ศุภรัตน์

ประวัติการศึกษา

ระดับการศึกษา	ชื่อปริญญา/สาขา	สถาบัน	ประเทศ	ปีที่สำเร็จการศึกษา	ทุน
ปริญญาตรี	วศ.บ. (โยธา) เกียรตินิยมอันดับ 1	มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์	ไทย	2542	-
ปริญญาโท	M.Sc. (Geotechnical Engineering)	University of Newcastle upon Tyne	สหราชอาณาจักร	2544	ทุนรัฐบาลไทย
ปริญญาเอก	Ph.D. (Geotechnical Engineering)	University of Bristol	สหราชอาณาจักร	2550	ทุนรัฐบาลไทย

ประสบการณ์การรับราชการ

- 2550 - 2553 : วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักวิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง
- 2553 - 2557 : วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักวิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง
- 2555 - 2557 : ช่วยราชการ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม
- 2559 - 2560 : ช่วยราชการ สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม
- 2557 - 2564 : วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ กรมทางหลวง
- 2564 - ปัจจุบัน : ผู้อำนวยการ สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สนข.

รางวัลหรือทุนการศึกษา (เฉพาะที่สำคัญ)

หลักสูตร	ประเทศ	ระหว่างวันที่	แหล่งทุน
Effective Contractor Management in Maintenance and Technical Projects: Best Practices in Managing Contractors	สหราชอาณาจักร	22/10/61- 26/10/61	ก.พ.
การพัฒนาผู้นำคลื่นลูกใหม่ในราชการไทย (New Wave Leadership) รุ่นที่ 20	ไทย	04/08/58- 01/09/58	ก.พ.
หลักสูตรบริหารจัดการภัยพิบัติ	ญี่ปุ่น	20/08/55- 25/08/55	ก.พ.
หลักสูตรพัฒนาทักษะด้านการบริหารและการเป็นผู้นำ	สหราชอาณาจักร	16/08/53- 27/08/53	ก.พ.

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

ผู้อำนวยการ สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สนข.

35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400