

ยุทธศาสตร์การพัฒนารoad การเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ เพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ระยอง เศรษฐกิจภาคตะวันออก

วันที่รับบทความ: 2 กรกฎาคม 2562

สาขา ภูมิเงินดา^{1*} และ ปรียานารถ สดการ²

วันแก้ไขบทความ: 12 กันยายน 2562

วันตอบรับบทความ: 7 พฤศจิกายน 2562

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อการพัฒนารoad การเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว และเสนอยุทธศาสตร์การพัฒนารoad การเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน โดยทำการเก็บข้อมูลสัมภาษณ์เชิงลึกกับตัวแทนผู้กำหนดนโยบายทั้งระดับประเทศและท้องถิ่น ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว หน่วยงานละ 1 คนจากจังหวัดชลบุรี ระยอง และเชิงเทรา และสนทนากลุ่มกับกับตัวแทนผู้กำหนดนโยบายทั้งระดับประเทศและท้องถิ่น ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ผู้นำชุมชน (อบต.หรือผู้ใหญ่บ้าน) และประชาชนในพื้นที่รวมทุกหน่วยงานจำนวนจังหวัดละ 30 คน โดยแบ่งกลุ่มละ 6 คน จำนวน 5 กลุ่ม และวิเคราะห์ข้อมูลโดยวิเคราะห์เชิงเนื้อหาและการจับกลุ่มประเด็น วิเคราะห์ปัจจัยภายในและภายนอกเพื่อกำหนดร่างยุทธศาสตร์ ผลการศึกษาเสนอประเด็นยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ด้าน ตามหลัก บาลานซ์ สกอร์การ์ด (Balanced Scorecard) ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางroad การเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเชื่อมโยงสู่แหล่งท่องเที่ยวอย่างสมบูรณ์แบบ (มิติประสิทธิภาพ) การสร้างและสนับสนุนชุมชนท้องถิ่นและภาคีเครือข่ายให้มีส่วนร่วมออกแบบ พัฒนาและใช้ประโยชน์ด้านการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว (มิติกลุ่มเป้าหมาย) การพัฒนาระบบและกลไกการบริหารจัดการเส้นทางroad การเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวที่มั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืน (มิติการบริหารจัดการ) การสร้างและสนับสนุนการใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่น องค์ความรู้ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการพัฒนารoad การเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (มิติการเรียนรู้และพัฒนา) และการพัฒนาศักยภาพของคนในพื้นที่รวมถึงเครือข่ายในการพัฒนารoad การเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (มิติการเรียนรู้และพัฒนา)

คำสำคัญ: การเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ, การท่องเที่ยว, พื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก

*Corresponding author e-mail: wisakha.p@nida.ac.th

¹ ศาสตราจารย์ประจำหลักสูตรการจัดการสิ่งแวดล้อม คณะบริหารการพัฒนาสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
e-mail: wisakha.p@nida.ac.th

² ผู้ช่วยวิจัยประจำคณะบริหารการพัฒนาสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
e-mail: preeyanart.sad@stu.nida.ac.th



Strategies for Smart Mobility Development for Tourism in the Eastern Economic Corridor Area

Received: 2 July 2019

Revised: 12 September 2019

Accepted: 7 November 2019

Wisakha Phoochinda^{1*} and Preeyanart Sadakorn²

Abstract

This study aimed to analyze internal and external factors affecting the tourism development in term of strategies smart mobility and to propose sustainable smart mobility in the Eastern Economic Corridor (EEC). In depth interview and focus group to policy makers in national and local levels, tourism entrepreneurs, community leaders and villagers in the EEC area covering Rayong, Chonburi and Chachoengsao for 30 people each province. Data obtained was analyzed by using content analysis and main point summary. SWOT analysis and TOWS Matrix were used to propose smart mobility for tourism strategies. Internal factors used for the SWOT analysis include man, money, materials, management, information and technology and external factors involve PESTLE (politic, economic, social, technology, legal and environment. Balanced Scorecard was used as a concept to construct the strategies. There are five strategies for the smart mobility for tourism: to develop traffic route access to tourist attractions (effectiveness), to encourage local community to design smart mobility for tourism with participation (Stakeholder), to develop system and mechanism for managing smart mobility for tourism (Internal Management), to encourage use of local wisdom, knowledge, innovation and technology for developing smart mobility for tourism (Learning & Growth) and to improve local people competencies as well as networks for smart mobility for tourism (Learning & Growth)

Keywords: Smart mobility, Tourism, Eastern Economic Corridor: EEC

*Corresponding author e-mail: wisakha.p@nida.ac.th

¹ Professor, Graduate School of Environmental, Development Administration e-mail: wisakha.p@nida.ac.th

² Research Assistant, Graduate School of Environmental, Development Administration e-mail: preeyanart.sad@stu.nida.ac.th

บทนำ

ปัจจุบันภาคตะวันออกของประเทศไทย มีความพร้อมต่อการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในฐานะเป็น จุดยุทธศาสตร์ที่ดีที่สุดแห่งหนึ่งสำหรับการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน มีฐานอุตสาหกรรมที่แข็งแกร่งสามารถ รองรับการผลิตขนาดใหญ่ และมีความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมกับกรุงเทพมหานครอย่างใกล้ชิด ดังนั้นจึงมีขีด ความสามารถที่จะถูกพัฒนาสู่เมืองการท่องเที่ยวระดับโลกคู่ขนานกันไป การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในด้าน การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเป็นหนึ่งในแผนงานย่อยภายใต้แผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, ม.ป.ป.) เพื่อให้สามารถบรรลุ วัตถุประสงค์ในการยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยวในพื้นที่สามจังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ผู้การท่องเที่ยวระดับโลกรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี และกลุ่มเชิงสุขภาพ โดยมี พัทยา สัตหีบ และระยอง เป็นวงแหวนการท่องเที่ยวหลัก ขยายสู่ฉะเชิงเทรา เพื่อสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวให้ประชาชนในพื้นที่ ให้สูงขึ้น โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงระบบขนส่งและสถานที่ท่องเที่ยวใน พื้นที่ สนับสนุนการค้า การบริการ การท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้น อำนวยความสะดวกในการเดินทางได้สะดวกรวดเร็วและ ปลอดภัย รวมทั้งสร้างความมั่นใจและภาพลักษณ์ด้านการขนส่งและการท่องเที่ยวให้แก่ประชาชน นักท่องเที่ยว และ นักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ ดังนั้นกลยุทธ์ที่สำคัญในการพัฒนาเมืองในพื้นที่ EEC นี้ คือการมุ่งสู่การเป็นชุมชน เมืองเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน ครอบคลุมมิติการพัฒนาชุมชนเมืองที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน

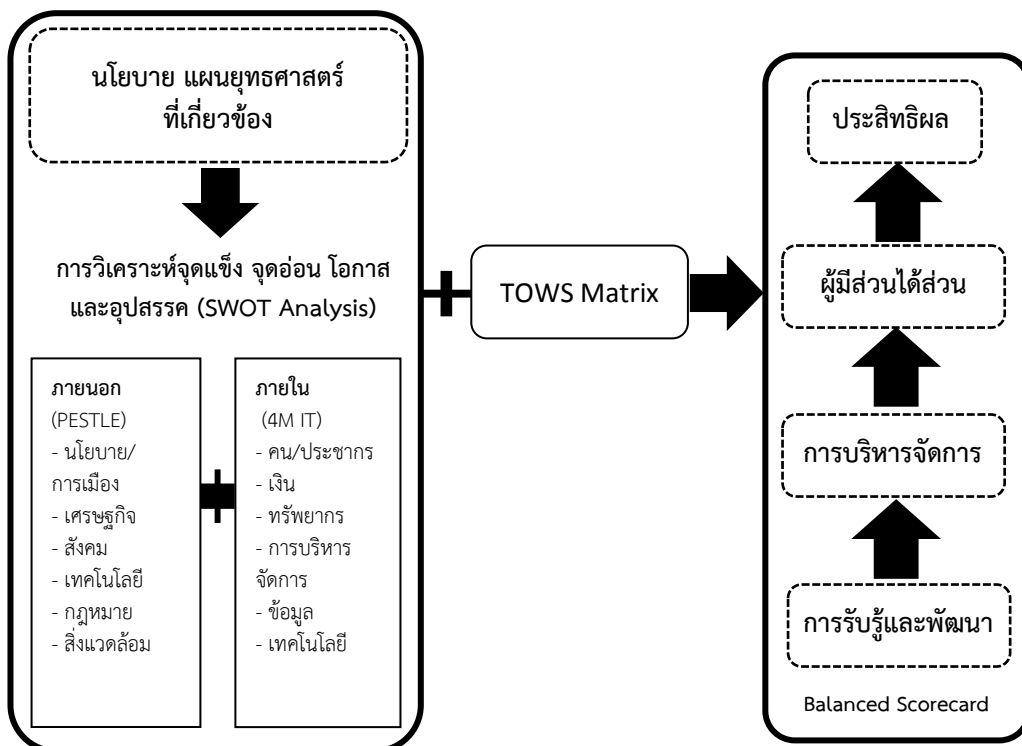
การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีการวางผังยุทธศาสตร์การพัฒนา เมือง หากขาดการวางผังยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองจะทำให้เมืองเจริญเติบโตเฉพาะบางส่วนในลักษณะขยาย ออกไปเฉพาะด้าน ไปตามส่วนที่เป็นเส้นทางการคมนาคม (The Sector Theory) หรือเฉพาะพื้นที่ซึ่งได้รับการ ส่งเสริมการลงทุน ซึ่งไม่ใช่ลักษณะของการแผ่ขยายออกไปโดยรอบทุกด้านอย่างสมดุล ผู้วิจัยจึงได้เห็นถึงศักยภาพ การท่องเที่ยวหลากหลายรูปแบบของพื้นที่ EEC ประกอบด้วยการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม สีสันตะวันออก ตลอดจนการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและนิเวศน์อันสมบูรณ์ มีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานในระดับสูงสุด ของประเทศ ทั้งด้านการคมนาคมขนส่ง (ถนน รถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน) สาธารณูปโภคสาธารณูปการ และนิคม อุตสาหกรรม ซึ่งมีพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมพร้อมรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมประมาณ 30,000 ไร่ (สำนักงานสภา พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) อีกทั้งยังมีความหลากหลายระดับราคาและรูปแบบ ซึ่งทาง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้จัดทำแผนปฏิบัติการและแผนภาพรวมในการ ดำเนินงานแล้วแต่ยังขาดการจัดทำผังยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาศักยภาพชุมชนเมืองท่องเที่ยวอันมีสีสันบรรยากาศ วัฒนธรรมที่ดี (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561) ให้เป็นพื้นที่เข้าถึงได้ สะดวกจากการเดินทางโดยระบบขนส่ง เช่น การขาดระบบขนส่งทางรางที่ดีเชื่อมต่อจากสนามบินสู่เมือง ถึงแหล่ง ท่องเที่ยวที่พัก อาหารและกิจกรรมอันเป็นที่ต้องการและดึงดูดนักท่องเที่ยว ทำให้ขาดแผนผังยุทธศาสตร์ที่จะ เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายประเภท ทั้งธรรมชาติป่าเขา น้ำตก อ่าว ชายหาดและทะเล แหล่งวัฒนธรรม ชุมชน ตลาด ห้างร้านทันสมัย ตลอดจนพื้นที่ต้องห้ามพลาดหรือ Unseen Destination เข้าด้วยกันโดยเฉพาะด้วย โครงข่ายสัญญาณที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูงตามแนวทางการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) ซึ่งเป็นหนึ่งหัวใจสำคัญของเมืองท่องเที่ยวที่ยั่งยืน (Sustainable Tourism Town)

จากที่กล่าวมาข้างต้น คณะผู้วิจัยได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมตามหลักธรรมาภิบาลและความโปร่งใสของภาครัฐที่มีต่อการพัฒนาชุมชน รวมถึงให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับการเติบโตของเมืองต่าง ๆ ในพื้นที่ รวมทั้งส่งเสริมความเข้มแข็งให้กับชุมชนด้านการพัฒนาศักยภาพดิจิทัลและความรู้ด้านเทคโนโลยีที่จำเป็น ส่งเสริมบทบาทเครือข่ายประชารัฐสู่ธรรมาภิบาลการท่องเที่ยวในพื้นที่ ดังนั้น ระเบียบวิธีและขั้นตอนการวิจัยเชิงพื้นที่นี้จะใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหาและการจับกลุ่มประเด็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและภายนอกเพื่อกำหนด ร่ายยุทธศาสตร์และพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวเพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่ยั่งยืนของคนในชุมชน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้านนโยบาย เศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี กฎหมาย และสิ่งแวดล้อม และปัจจัยภายในด้านประชากร ทรัพยากร การบริหารจัดการ ข้อมูล เทคโนโลยี ที่มีผลต่อการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว
2. เพื่อเสนอแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากภาพที่ 1 กรอบการศึกษาวิจัย อธิบายถึงภาพรวมและวิธีการศึกษาของงานวิจัยนี้ โดยเป็นการศึกษานโยบายและแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ ร่วมกับการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกและการวิเคราะห์ TOWS Matrix เพื่อสร้างเป็นประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะตามหลัก Balanced Scorecard ซึ่งในงานวิจัยนี้ได้พิจารณาประเด็นตามมิติต่าง ๆ ทั้ง 4 มิติ คือ มิติประสิทธิผล มิติผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มิติการบริหารจัดการ และมิติการรับรู้และพัฒนา

ทบทวนวรรณกรรม

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่ามีแนวคิดที่เกี่ยวข้องในการศึกษาคือแนวคิดเกี่ยวกับระบบโครงข่ายเส้นทางสัญจรเพื่อพัฒนาสู่การเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) โดยพัฒนาให้เป็นเมืองที่มุ่งเน้นพัฒนาระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อขับเคลื่อนประเทศ โดยเพิ่มประสิทธิภาพและความเชื่อมโยงของระบบขนส่งที่หลากหลาย ดังตัวอย่างงานวิจัยของ ฌักทร ญาโนภาส (2562) ที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับระบบ Smart Tourism ซึ่งเป็นหนึ่งในรูปแบบ Smart City โดยวิเคราะห์แนวความคิดพื้นฐาน ข้อดี ผลกระทบ สาเหตุ ตัวอย่างการนำไปใช้ของ Smart Tourism ของประเทศใกล้เคียงไปใช้ในการพัฒนาระบบท่องเที่ยวอัจฉริยะในประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่าการพัฒนาการให้บริการระบบท่องเที่ยวและการตอบสนองความต้องการของลูกค้าในปัจจุบันช่วยส่งเสริมการทำระบบ Smart Tourism ให้ประสบความสำเร็จ นอกจากนี้การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งอัจฉริยะจะต้องมีกระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ (สำนักงานเมืองอัจฉริยะประเทศไทย, ม.ป.ป.) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์การเข้าถึงพื้นที่ ศึกษาลักษณะการเข้าออกของพื้นที่ด้วยถนนแต่ละสาย ประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อย รวมถึงการคมนาคมระบบราง เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน รถไฟความเร็วสูง จะต้องผ่านการวิเคราะห์อย่างเป็นระบบและทั้งโครงข่าย เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่โครงการ ดังตัวอย่างงานวิจัยของ วรลักษณ์ รักไคร้ และ ปันตดา กสิกิจวิวัฒน์ (2561) ที่ศึกษาความสามารถของโครงข่ายการขนส่งในการรองรับการเปลี่ยนแปลงความต้องการด้านการจราจร ในขณะที่ยังคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพของโครงข่ายการขนส่งทางหลวงในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าโครงข่ายปัจจุบันไม่มีความจุสำรองและพบว่าโครงข่ายสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ 1.16 เท่าของความต้องการเดินทางปัจจุบัน แนวคิดที่เกี่ยวข้องถัดมาคือการวิเคราะห์นโยบาย ซึ่งเป็นขั้นตอนการจำแนกและประเมินทางเลือกของนโยบายหรือแผนงานที่เราต้องการใช้แก้ไขปัญหาต่าง ๆ ทางด้านสังคม เศรษฐกิจหรือกายภาพ ดังตัวอย่างงานวิจัยของ นันทวัน วงศ์ขจรกิตติ, (2559) ที่ศึกษาการให้บริการจังหวัดอัจฉริยะในประเทศไทย รวมไปถึงผลของการนำนโยบายจังหวัดอัจฉริยะไปปฏิบัติซึ่งพบว่าจุดเริ่มต้นของโครงการจังหวัดอัจฉริยะ หรือจังหวัดอัจฉริยะต้นแบบที่จังหวัดนครนายก เป็นโครงการที่ดำเนินการโดยการนำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) รวมทั้งระบบบริหารจัดการที่มุ่งเน้นคุณภาพ โดยการนำเทคโนโลยี ICT มาปรับใช้ ซึ่งมีแบบอย่างจากแนวคิดเมืองอัจฉริยะจากต่างประเทศเป็นแม่แบบ และเมื่อนำมาใช้แล้วพบว่ามีปัญหาและอุปสรรคในด้านมีนโยบายไม่ชัดเจน ไม่มีความพร้อม ขาดความเข้าใจ งบประมาณไม่เพียงพอ โครงสร้างพื้นฐานไม่พร้อม แนวทางปฏิบัติไม่เป็นรูปธรรม และเมื่อโครงการสิ้นสุดลงได้มีการกลายร่างของนโยบายไปเป็น สมาร์ทซิตี (Smart City) จังหวัดภูเก็ต เชียงใหม่ และ บางแสน ซึ่งการวิเคราะห์นโยบายมีจุดเน้นแตกต่างและหลากหลายขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของนักวิเคราะห์ในแต่ละแนวทางเป็นสำคัญ ดังนั้นการทำความเข้าใจเกี่ยวกับความหมายของการวิเคราะห์นโยบายอย่างกว้างขวาง จะทำให้ผู้ศึกษามีความเข้าใจชัดเจนยิ่งขึ้น (เชิญ ไกรนรา, 2556) และผู้วิจัยยังต้องทบทวนร่วมกับ

หลักการการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ซึ่งตามนิยามของ สำนักงานนโยบายและแผน สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย กล่าวว่า การวางแผนยุทธศาสตร์ เป็นการวางแผนที่มีการกำหนดวิสัยทัศน์มีการกำหนดเป้าหมายระยะยาวที่แน่ชัด มีการวิเคราะห์อนาคตและคิดเชิงการแข่งขันที่ต้องการระบบการทำงานที่มีความสามารถในการปรับตัวสูงสำหรับการทำงานในสิ่งแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เพื่อให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ต้องการระบบการทำงานที่คล่องตัว และการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพสูงในการนำไปสู่เป้าหมายในอนาคต โดยสามารถเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคตเพื่อความอยู่รอดและความก้าวหน้าของหน่วยงาน โดยมีกระบวนการในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ คือ 1) การวิเคราะห์ปัจจัยทางยุทธศาสตร์ โดยอาศัยเครื่องมือที่เรียกว่า SWOT Analysis เพื่อทำการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก (จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคามหรืออุปสรรค) ของแต่ละหน่วยงาน นอกจากนี้อาจใช้เครื่องมืออื่น ๆ ในการวิเคราะห์ทางยุทธศาสตร์ขององค์กรได้อีกด้วย เช่น Key Success Factors/ Stakeholder Analysis เป็นต้น 2) การกำหนดทิศทางของหน่วยงาน เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ และพันธกิจของหน่วยงานที่ต้องการจะให้เป็น 3) การวิเคราะห์ประเด็นสำคัญที่จะต้องมุ่งเน้นให้ความสำคัญ เพื่อให้เกิดการบรรลุวิสัยทัศน์ของหน่วยงาน ตามประเด็นยุทธศาสตร์นั้น ๆ 4) การกำหนดเป้าประสงค์ในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ เพื่อให้ทราบว่าจะมุ่งหมาย หรือ Goals ของแต่ละยุทธศาสตร์คืออะไร แล้วจะต้องดำเนินการอย่างไร เพื่อให้ไปถึงเป้าหมายนั้น 5) การกำหนดตัวชี้วัดและเป้าหมายของแต่ละเป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์ เพื่อกำหนดตัววัดผลของความสำเร็จของแต่ละเป้าหมาย 6) การกำหนดกลยุทธ์ของยุทธศาสตร์ เพื่อกำหนดถึงสิ่งที่จะต้องดำเนินการ ตามตัวชี้วัดและเป้าหมาย ที่จะให้ผลลัพธ์ในการบรรลุเป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์ สอดคล้องกับการนำหลัก PEST ร่วมกับการวิเคราะห์ SWOT มาใช้ในการจัดทำแผนสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ระยอง เศรษฐกิจภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 – 2565 โดยการวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นการพิจารณาจากบริบทการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างรอบด้านโดยเฉพาะบริบทของการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นจากแรงกดดันของกระแสแนวคิดและสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกประเทศ ซึ่งใช้หลักการวิเคราะห์แบบ PEST (Political Economic Sociocultural Technological Components) ซึ่งครอบคลุมประเด็นด้านการเมืองและนโยบายรัฐ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมและวัฒนธรรม และด้านเทคโนโลยีร่วมกับการวิเคราะห์โดยวิธี SWOT (Strengths Weaknesses Opportunities Threats) จากผลกระทบที่เป็นโอกาส ข้อจำกัด จุดแข็ง และจุดอ่อน และใช้วิธีการวิเคราะห์แบบ TOWS Matrix เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการจัดทำยุทธศาสตร์และมาตรการทั้งการส่งเสริมและพัฒนาจุดแข็ง การปรับปรุงแก้ไขจุดอ่อน การเสริมสร้างโอกาส และการลดวิกฤตและภัยคุกคาม (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2561) ร่วมกับการกำหนดแผนยุทธศาสตร์โดยใช้ Balanced Scorecard ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ใช้ประเมินกิจกรรมต่างๆ ขององค์กร รวมถึงใช้ในการกำหนดกลยุทธ์และประเมินการดำเนินงาน (Kaplan & Norton, 2012) ประกอบด้วย 1) มุมมองด้านการเงิน (Financial Perspective) โดยในงานวิจัยนี้มองด้านประสิทธิผลหรือทรัพยากรที่ได้จากการดำเนินการ 2) มุมมองด้านลูกค้า (Customer Perspective) ในงานวิจัยนี้มองด้านกลุ่มเป้าหมายหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 3) มุมมองด้านกระบวนการภายใน (Internal Process Perspective) ในงานวิจัยนี้มองด้านการบริหารจัดการภายในของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ 4) มุมมองด้านการเรียนรู้และการพัฒนา (Learning and Growth Perspective) ในการวางกรอบประเด็นยุทธศาสตร์นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังมีการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, ไอศูรย์ เรืองรัตนอัมพร และภัทธิตา ชินพิริยะ (2560) ได้ศึกษากรอบการวิเคราะห์นโยบายการวางแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนเพื่อการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน โดยการสอบถามทัศนคติต่อการดำเนินการตามกรอบนโยบายการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีประกอบกับการพิจารณา ด้านประสิทธิภาพ ความเป็นไปได้ ความสนใจ และความพร้อมในการนำนโยบายไปปรับใช้ สามารถสังเคราะห์ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย 5 มิติการ พัฒนา อันประกอบด้วย 1) ด้านกรอบนโยบาย 2) ด้านการพัฒนาเชิงพื้นที่ 3) ด้านการพัฒนาระบบคมนาคม 4) ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ 5) ด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยและพื้นที่ สาธารณะ ผลการศึกษายังพบช่องว่างในการดำเนินการประยุกต์ใช้นโยบายสู่การปฏิบัติ อันมีสาเหตุจากความไม่ สอดคล้องของขอบเขตการดำเนินการในแต่ละภาคส่วน อีกทั้งยังขาดการพิจารณาถึงนโยบายสนับสนุนต่าง ๆ อันประกอบด้วย กรอบนโยบายของการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจเชิงพื้นที่และนโยบายในการกำหนดกรอบการ พัฒนาในระดับพื้นที่หรือบริเวณสถานีโดยรอบ ส่งผลให้ลักษณะการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนในปัจจุบัน มิใช่การกำหนดกรอบการพัฒนาแต่เป็นการพัฒนาตามการเปลี่ยนแปลงของตลาด ซึ่งไม่สามารถชี้นำสู่การพัฒนา เมืองอย่างยั่งยืนได้

ธนภูมิ วงษ์บำหุ, ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และจิรวรรณ คล้ายลี. (2562). ได้ศึกษาแนวทางการกำหนด นโยบายที่เป็นไปได้สำหรับรถโดยสารโทรลลีส้อย่าง กรณีศึกษาเมืองพัทยา โดยทบทวนแผนงาน นโยบาย หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เมืองพัทยาด้วยการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (content analysis) และการวิเคราะห์ ข้อมูลจากการสังเกตและสัมภาษณ์เชิงลึก ผลการศึกษาพบว่าเมืองพัทยามีความคล่องตัวเนื่องจากเป็นหน่วยงาน ท้องถิ่นที่สามารถวางนโยบายการเดินทางโดยสารไฟฟ้าโทรลลีส้อย่างได้ด้วยตนเองจากอำนาจหน้าที่ในการบริหาร โครงสร้างพื้นฐานของเมืองให้มีประสิทธิภาพ โดยครอบคลุม 6 ประเด็น หลักได้แก่ 1) สนับสนุนการใช้รูปแบบการ เดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่เมืองโดยเชื่อมโยงเส้นทางรถโดยสารโทรลลีส้อย่างกับโครงข่าย เส้นทางคมนาคมหลักหรือรูปแบบอื่นๆ 2) วางแผนลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวในพื้นที่เลียบชายหาดพัทยาหรือพื้นที่ สิทธิพิเศษ เพื่อหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยที่รัฐต้องสนับสนุนขั้นพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพรองรับไว้ให้ ประชาชน เชื่อมโยงได้ทุกรูปแบบ 3) วางแผนการจัดการจุดรับ-ส่งผู้โดยสารรถโทรลลีส้อย่าง 4) ใช้กลไกการจัดเก็บ ที่จอดรถยนต์ในราคาสูง หรือจัดพื้นที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่เขตเมืองพัทยาให้น้อยลง 5) เตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้บริการรถโดยสารโทรลลีส้อย่าง และ 6) สร้างความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชนทุกกลุ่ม ให้หันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนต้องสร้างความรู้ ความเข้าใจ ซึ่งนโยบายดังกล่าว ต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนเพื่อยกระดับระบบโครงสร้างพื้นฐานและคุณภาพชีวิตของประชาชน พร้อมทั้งยกระดับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนตามยุทธศาสตร์ที่วางไว้

นันทวัน วงศ์ขจรกิตติ (2559) ได้ศึกษาการให้บริการจังหวัดอัจฉริยะในประเทศไทย ซึ่งกล่าวถึงความ เป็นมาจุดเริ่มต้นของแนวคิดที่นำมาประยุกต์เพื่อกำหนดนโยบาย รวมไปถึงผลของการนำนโยบายจังหวัดอัจฉริยะ ไปปฏิบัติซึ่งพบว่าจุดเริ่มต้นของโครงการจังหวัดอัจฉริยะหรือจังหวัดอัจฉริยะต้นแบบที่จังหวัดนครนายก เป็น โครงการที่ดำเนินการโดยการนำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) รวมทั้งระบบการบริหารจัดการที่ มุ่งเน้นคุณภาพ โดยการนำเทคโนโลยี ICT มาปรับใช้ทั่วทั้งจังหวัด ซึ่งมีแบบอย่างจากแนวคิดเมืองอัจฉริยะจาก ต่างประเทศเป็นแม่แบบ และเมื่อนำมาใช้แล้วพบว่ามีปัญหาและอุปสรรคในด้านมีนโยบายไม่ชัดเจน ไม่มีความ พร้อม ขาดความเข้าใจ งบประมาณไม่เพียงพอ โครงสร้างพื้นฐานไม่พร้อม แนวทางปฏิบัติไม่เป็นรูปธรรม เมื่อ โครงการสิ้นสุดลงได้มีการกลายร่างของนโยบายไปเป็น Smart City จังหวัดภูเก็ต เชียงใหม่ และ บางแสน

วิทยา กิริยาลีลากุล และคณะ (2562) ได้ศึกษาการจัดเส้นทางท่องเที่ยวเชิงนิเวศโดยจักรยานในเขตเทศบาลตำบลแสนสุข โดยการสำรวจ ค้นคว้าข้อมูล เก็บข้อมูล จัดการให้ความรู้แก่มัคคุเทศก์ท้องถิ่น และจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และจัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจและประสิทธิภาพของการให้ความรู้ของมัคคุเทศก์ท้องถิ่น ผลที่ได้จากการศึกษาคือ เส้นทางท่องเที่ยวเชิงนิเวศโดยจักรยานในเขตเทศบาลตำบลแสนสุข จังหวัดชลบุรี นิสิตที่เข้ารับฟังการบรรยายสามารถนำความรู้ในการพัฒนาศักยภาพในการเป็นมัคคุเทศก์ท้องถิ่น และทราบถึงระดับการประเมินคุณภาพบริการของกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงนิเวศโดยจักรยานทั้งในแง่เส้นทางท่องเที่ยวและการให้บริการของมัคคุเทศก์ท้องถิ่น

ระเบียบวิธีวิจัย

การเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจงจากการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ในจังหวัดระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา โดยแบ่งเป็นตัวแทนผู้กำหนดนโยบายทั้งระดับประเทศและท้องถิ่น ผู้ประกอบการที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ การสัมภาษณ์เชิงลึกกับตัวแทนผู้กำหนดนโยบายระดับประเทศ 1 ท่าน (ตัวแทนของเลขาธิการสายงานนโยบายและแผนกลุ่มพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก ระดับท้องถิ่น (ตัวแทน อบจ.) จังหวัดละ 1 ท่าน และผู้ประกอบการที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวจังหวัดละ 1 ท่าน จากจังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา รวม 7 ท่าน และจัดการสนทนากลุ่มและการประชุมเชิงปฏิบัติการกับตัวแทนผู้กำหนดนโยบายทั้งระดับประเทศและท้องถิ่น ผู้ประกอบการที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว ผู้นำชุมชน (อบต. หรือผู้ใหญ่บ้าน) และประชาชนในพื้นที่รวมทุกหน่วยงานจำนวนจังหวัดละ 30 คนโดยแบ่งกลุ่มละ 6 คน จำนวน 5 กลุ่ม รวมถึงศึกษาข้อมูลทุติยภูมิด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร โครงข่ายการคมนาคม ระบบขนส่งสาธารณะ และข้อกำหนดทางผังเมือง เป็นต้น และในส่วนของ การวิเคราะห์ข้อมูลของการวิจัยครั้งนี้ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานเพื่อจัดทำร่างแผนที่ยุทธศาสตร์โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ทั้งนี้การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปสู่การจัดทำผังยุทธศาสตร์การพัฒนา ศักยภาพชุมชนเมืองท่องเที่ยวเพื่อการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ ซึ่งทางคณะผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการดำเนินการวิจัยตามรายละเอียด 4 ขั้นตอนได้แก่ 1) จัดประชุมชี้แจงการดำเนินงานเพื่อวางแผนและรวบรวมข้อมูล เพื่อเป็นการกำหนดแนวทางการดำเนินงาน และการชี้แจงให้กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้ทราบถึงแนวทางการศึกษา และข้อมูลสำหรับการวางแผนผังยุทธศาสตร์ 2) วิเคราะห์พื้นที่ศึกษา จากเกณฑ์และตัวชี้วัด ที่เกี่ยวข้อง เช่น ด้านจำนวนประชากรต่อพื้นที่ (ตารางกิโลเมตร) ด้านการใช้ประโยชน์ของที่ดิน และการใช้ประโยชน์ของอาคาร ด้านความหลากหลายของชนิดรถโดยสารในพื้นที่ ด้านนโยบาย ด้านขนาดของพื้นที่ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจ เป็นต้น 3) กระบวนการจัดทำร่างยุทธศาสตร์ (ร่างแผนที่ยุทธศาสตร์) การวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกตาม การศึกษา SWOT Analysis และ BSC (Balanced Scorecard) เพื่อสร้าง TOWS Matrix เพื่อเป็นแนวทางใน กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์

ผลการวิจัย

1. ผลการวิเคราะห์ประเด็นการวางผังเมือง ผังเมืองรวม และสถานการณ์ ผลกระทบด้านเส้นทางคมนาคม การท่องเที่ยว และชุมชนเมืองท่องเที่ยวจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ตัวแทนผู้ร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 86.67 (จำนวน 78 คนใน 90 คนที่ร่วมประชุมจาก 3 จังหวัด) มีความคิดเห็นว่าควรให้มีการปรับผังเมืองใหม่ โดยไม่ส่งผลกระทบต่อคนในชุมชน และจะต้องส่งผลดีต่อส่วนรวม เป็นประโยชน์ในการพัฒนาเมืองอย่างมีทิศทาง โดยเฉพาะการกำหนดผังเมืองรวมกลุ่มจังหวัดเป็นนโยบายที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นอย่างมากและการวางผังเมืองต้องมุ่งส่งเสริมประชาชนให้มีส่วนร่วมในการพัฒนา จะทำให้มีความยั่งยืนมากกว่าการพัฒนาโดยสั่งการจากเบื้องบน นอกจากนี้การวางผังเมืองรวมที่ดี ควรคำนึงถึงเรื่องของการสัญจรและการวางระบบสาธารณูปโภคที่ดี เพื่อรองรับผังเมืองใหม่ในอนาคต โดยพบว่าผลกระทบด้านบวกจากโครงการในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทำให้เกิดการลงทุนในด้านต่าง ๆ กระตุ้นเศรษฐกิจ มีเงินทุนหมุนเวียนภายในพื้นที่จากการขยายระบบการคมนาคม แหล่งรายได้เพิ่มมากขึ้น มีการสร้างงาน มีความสะดวกสบาย ความสะดวกรวดเร็ว ที่เอื้อประโยชน์ต่อสถานที่ท่องเที่ยว แต่อีกข้อให้ก่อผลกระทบด้านลบ คือการขยายของเส้นทางคมนาคมที่ต้องการการรองรับปัญหาด้านการจราจรและการจราจรแออัด อาจเกิดผลกระทบความแออัดของเมือง ประชากรจะล้นเมือง ความแออัดของประชากรคนต่างด้าวในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดความวุ่นวายจากการเจริญที่เกิดขึ้น และการเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมา

สถานการณ์และปัญหาในภาพรวมของพื้นที่พบว่ามีปัญหาทางเท้าในพื้นที่ยังไม่เหมาะสมคือ พุตบาททางเท้าถูกรุกกล้า ทำเป็นร้านค้าจนไม่สามารถใช้งานได้ รวมทั้งการปลูกต้นไม้บริเวณทางเท้าทำให้พื้นที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากมีวัชพืชและสิ่งกีดขวางอยู่ จึงไม่สะดวกและไม่ปลอดภัยสำหรับการใช้สอย รองลงมาคือปัญหาระบบขนส่งสาธารณะยังไม่เชื่อมโยงสู่แหล่งท่องเที่ยว และไม่เป็นที่สะดวกเดียวกัน เช่น การให้บริการ มีรถสองแถวของสหกรณ์เดินรถ มี TAXI หรือ Grab เป็นในลักษณะต่างคนต่างให้บริการ ยังไม่มีมาตรฐานการให้บริการและค่าใช้จ่าย ระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดไม่เพียงพอ ไม่ทันสมัย ไม่สอดคล้องกับการใช้ชีวิตประจำวันของคนในพื้นที่เท่าที่ควร และปัญหาเรื่องของ Service Mind ของผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะ จึงควรส่งเสริมการคมนาคมที่ไร้มลภาวะ คือ จักรยาน โดยมีการกำหนดเส้นทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ (ห้ามพาหนะอื่น ๆ) ภายในเขตเมืองชุมชน โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ปัญหาการขาดการบริหารจัดการพื้นที่ เช่น การจัดการพื้นที่ การจัดเก็บขยะ แหล่งท่องเที่ยวทิวทัศน์ การมีนโยบายโดยเฉพาะด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อรองรับการถูกทำลายจากนักท่องเที่ยว เช่น ขยะพลาสติก โฟม เข้าสู่พื้นที่ เป็นต้น แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งในจังหวัดห่างไกลกัน และไม่มีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการ ทำให้ประชาชนบางกลุ่มไม่ได้รับบริการการท่องเที่ยว ปัญหาเรื่องของความปลอดภัยในการท่องเที่ยว และปัญหาการให้บริการของพนักงาน นอกจากนี้ยังมีปัญหาวินัยการจราจรและการจราจรติดขัดในพื้นที่ (รถติด) ปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ส่งผลต่อปริมาณการจราจรติดขัดในเขตเมือง โดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน ปัญหาเส้นทางสัญจรทางถนนยังไม่เพียงพอต่อการใช้งาน และระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อเดินทางไม่เพียงพอ ทำให้เกิดความแออัดของการสัญจรในเมืองและสถานที่สำคัญต่าง ๆ ปัญหาผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผลประโยชน์แอบแฝงในพื้นที่ และปัญหา เรื่องการพัฒนาลงทุนในด้านการพัฒนาสนามบิน ท่าเรือ การขนส่งทางราง ทั้งรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง ทางถนน และการพัฒนาอุตสาหกรรม เพื่อรองรับต่อความเจริญทางเศรษฐกิจ

2. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและภายนอกที่มีผลต่อการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ

การวิเคราะห์ปัจจัยภายในและภายนอกที่มีผลต่อการสัญจรใช้ข้อมูลจากการศึกษาพื้นที่ การวิเคราะห์สถานการณ์และความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยใช้หลักพิจารณาจากปัจจัย 6 ด้าน (PESTLE) ประกอบด้วย ด้านนโยบาย/การเมือง (Political/Policy : P) ด้านเศรษฐกิจ (Economic : E) ด้านสังคม (Social : S) ด้านเทคโนโลยี (Technology : T) ด้านกฎหมาย (Legal : L) และด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental : E) ในการวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรค (ภายนอก) และใช้หลักพิจารณาปัจจัย 6 ด้าน (4M IT) ประกอบด้วย คน/ประชากร (Man : M) งบประมาณ (Money : M) ทรัพยากร (Material : M) การบริหารจัดการ (Management : M) ข้อมูล (Information : I) และเทคโนโลยี (Technology : T) ในการวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อน (ภายใน) ดังภาพที่ 2

<p>จุดแข็ง</p> <p>จากการสัมภาษณ์ สันทนาการ และประชุมเชิงปฏิบัติการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ชุมชนให้ความร่วมมือในการติดตามข่าวสารและเสนอความคิดเห็นในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่มากขึ้น - มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการสัญจร เช่น พยายามใช้ระบบควบคุมอัตโนมัติในการควบคุมสัญญาณไฟจราจร - ชุมชนมีความเข้มแข็งสามารถรวมกลุ่มพัฒนาเป็นการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม <p>จากการทบทวนวรรณกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีระบบคมนาคมขนส่งที่ดี ทั้งระบบถนน ท่าเรือ รถไฟ และสนามบิน - มีความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว เช่น แหล่ง แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเชิงนันทนาการ แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรกรรม และการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (Business tourism) หรือธุรกิจไมซ์ (MICE) - ทรัพยากรในพื้นที่อุดมสมบูรณ์ เช่น เป็นแหล่งผลไม้ขึ้นชื่อของประเทศไทย มีแหล่งน้ำธรรมชาติที่สำคัญ เป็นต้น 	<p>จุดอ่อน</p> <p>จากการสัมภาษณ์ สันทนาการ และประชุมเชิงปฏิบัติการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ชาวบ้านในบางพื้นที่ยังไม่มีความพร้อมในการปรับตัวต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในพื้นที่ - โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและโลจิสติกส์บางพื้นที่ยังไม่สะดวกและไม่เชื่อมโยงถึงแหล่งท่องเที่ยว - ปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ท่องเที่ยวอดนียมอย่างเมืองพัทยา - ระบบขนส่งมวลชนมีการให้บริการที่ยังไม่ครอบคลุมและเชื่อมโยงถึงแหล่งท่องเที่ยว - การขาดการประชาสัมพันธ์จากภาครัฐ ที่ทำอย่างจริงจังเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ทราบถึงบทบาทและการเข้าร่วมในพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก อย่างเข้าใจและทั่วถึง <p>จากการทบทวนวรรณกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> - แรงงานที่มีอยู่ในพื้นที่ยังขาดทักษะและไม่ตรงกับความต้องการของภาคธุรกิจท่องเที่ยวในทุกสาขาและกิจกรรม - ปัญหาการกระจุกตัว ในตัวเมืองและแหล่งท่องเที่ยวหลัก ขาดการจัดระเบียบ
<p>โอกาส</p> <p>จากการสัมภาษณ์ สันทนาการ และประชุมเชิงปฏิบัติการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีหน่วยงานนำร่องในการใช้เทคโนโลยีกับระบบโดยสาร โดยมีการติดตั้ง GPS กล้องวงจรปิดภายในรถโดยสารเพื่อความปลอดภัย - ภาครัฐช่วยพัฒนาเว็บไซต์ และมีการให้ข้อมูลการท่องเที่ยวของแต่ละจังหวัดในพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก - แหล่งท่องเที่ยวมีความเป็นมาตรฐาน มีความปลอดภัยและเป็นระบบมากขึ้น - มีผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการจากหน่วยงานภาครัฐในการดำเนินงานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว <p>จากการทบทวนวรรณกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ภาครัฐมีโครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่ เพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ ให้สะดวก และได้มาตรฐานความปลอดภัย - มีนโยบายและแผนพัฒนาเมืองของท้องถิ่น เช่น แผนพัฒนาท้องถิ่น แผนประจำปี/แผน 3 ปี ที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ - ภาครัฐมีโครงการสนับสนุนการลงทุนพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ภายใต้แผนงาน เช่น ระบบขนส่งจากสนามบินสู่เกาะสู่เมืองหลัก และจัดทำแผนพิจารณาการกระจายตัวของนักท่องเที่ยว เพื่อแก้ปัญหาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะภายในจังหวัด 	<p>อุปสรรค</p> <p>จากการสัมภาษณ์ สันทนาการ และประชุมเชิงปฏิบัติการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - นโยบายและแผนพัฒนาเมืองท้องถิ่นยังไม่สอดคล้องกับความต้องการชุมชน - ธรรมชาติในการดำเนินงานด้านการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศยังไม่เข้มแข็ง - สภาพทางเศรษฐกิจที่มีความแปรปรวนในระดับประเทศและระดับโลก ส่งผลต่อการเงินที่จะนำมาลงทุนในโครงการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ - เกิดการต่อต้านของชุมชนในการก่อสร้างหรือดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคม และการท่องเที่ยวของประเทศ <p>จากการทบทวนวรรณกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> - การบริหารจัดการฝั่งเมืองเดิมยังเป็นปัญหาในการพัฒนาในบางพื้นที่ เช่น ฉะเชิงเทรายังเป็นฝั่งเมืองสีเขียว ทำให้การพัฒนาเพื่อรองรับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทำได้ไม่เต็มที่ - ใช้ต้นทุนในการดำเนินการด้านการพัฒนาพื้นที่ เศรษฐกิจอุตสาหกรรมท่องเที่ยวสูงขึ้น - การขยายตัวด้านอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และกิจการอสังหาริมทรัพย์ ทำให้การควบคุมและบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีการดำเนินการมากขึ้น

ภาพที่ 2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและภายนอก

จากผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ สามารถนำมาวิเคราะห์ TOWS Matrix ได้ผลดังภาพที่ 3

<p>SO (กลยุทธ์เชิงรุก)</p> <ol style="list-style-type: none"> ส่งเสริมและพัฒนาเมืองนวัตกรรมการท่องเที่ยวโดยพัฒนาระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ สนับสนุนการลงทุนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวอย่างสมบูรณ์แบบ เพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวและผู้มาเยือนในพื้นที่โครงการในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวและพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะอย่างยั่งยืน สนับสนุนชุมชนในพื้นที่ที่มีความตื่นตัวให้ความเข้าใจ และรับทราบถึงนโยบายและแผนพัฒนาเมืองอัจฉริยะของท้องถิ่น 	<p>WO (กลยุทธ์เชิงแก้ไข)</p> <ol style="list-style-type: none"> ส่งเสริมความร่วมมือกับภาคธุรกิจ โรงแรม สายการบิน จัดกิจกรรมที่ส่งเสริมข่าวสาร โฆษณา ประชาสัมพันธ์ และเปิดตลาดการท่องเที่ยวในพื้นที่ พัฒนาเทคโนโลยีและฐานข้อมูลด้านการท่องเที่ยวเพื่อให้บริการประชาสัมพันธ์เข้าถึงง่ายและเป็นระบบ ส่งเสริมความร่วมมือ หรือทำข้อตกลงร่วมกับสถาบันการศึกษา กรมจัดหางาน เพื่อดึงดูดและพัฒนาศักยภาพ/จำนวนแรงงานด้านการท่องเที่ยว สนับสนุนชุมชนให้มีความรู้ความเข้าใจและการปรับตัวเพื่อรองรับการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ
<p>WT (กลยุทธ์เชิงรับ)</p> <ol style="list-style-type: none"> ปลูกจิตสำนึกการมีส่วนร่วมรักษาทรัพยากร หรือการบริโภคทรัพยากรในแหล่งท่องเที่ยวอย่างรู้คุณค่า ประสานความร่วมมือหน่วยงานภาครัฐ องค์กรอิสระ ภาคธุรกิจ ที่เกี่ยวข้องด้านการจ้างงานประชากรในพื้นที่ เพื่อรองรับตลาดการท่องเที่ยว สร้างมาตรการและข้อกำหนดที่ชัดเจนและเหมาะสมเป็นที่ยอมรับสำหรับภาคประชาชนในพื้นที่ดั้งเดิมกับภาคธุรกิจท่องเที่ยว ในการจัดการประโยชน์การใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมือง พัฒนาสื่อและช่องทางการให้ข้อมูลประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ พัฒนาด้านเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์และการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะในพื้นที่อย่างทั่วถึง 	<p>ST (กลยุทธ์เชิงป้องกัน)</p> <ol style="list-style-type: none"> พัฒนาระบบการสัญจรบนฐานของความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเพื่อหาแนวทางในการจัดการปัญหามลพิษและการใช้พลังงานในพื้นที่เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ส่งเสริมการรวมกลุ่มและรับฟังความคิดเห็นของชาวบ้านในชุมชนเพื่อลดปัญหาความขัดแย้งและการต่อต้านในพื้นที่พัฒนาโครงการการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะในพื้นที่อย่างทั่วถึง

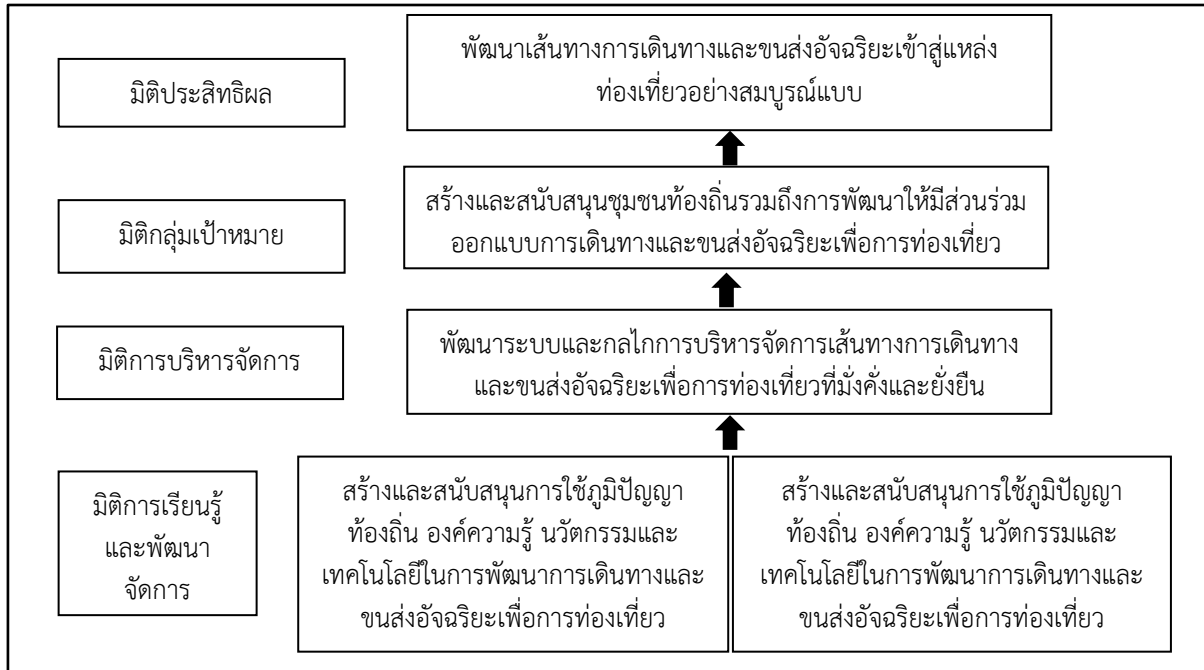
ภาพที่ 3 แผนภาพผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix จากการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและภายนอก

จากการทำ TOWS Matrix สามารถกำหนดประเด็นเชิงนโยบายที่เป็นไปตามหลัก Balanced Scorecard โดยวิเคราะห์มุมมองทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ มุมมองด้านการเงิน (Financial Perspective) โดยในงานวิจัยนี้มองทรัพยากรและประสิทธิผลที่ได้จากการดำเนินการ มุมมองด้านลูกค้า (Customer Perspective) ในงานวิจัยนี้มองด้านกลุ่มเป้าหมายหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มุมมองด้านกระบวนการภายใน (Internal Process Perspective) ในงานวิจัยนี้มองด้านการบริหารจัดการภายในของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ มุมมองด้านการเรียนรู้และการพัฒนา (Learning and Growth Perspective) ทำให้ได้ประเด็นยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ด้าน ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 การสร้างประเด็นยุทธศาสตร์จากการวิเคราะห์ TOWS Matrix โดยใช้เครื่องมือ Balanced Scorecard

ประเด็นที่ 1 พัฒนาเส้นทางเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวอย่างสมบูรณ์แบบ (มิติประสิทธิภาพ)	ประเด็นที่ 2 สร้างและสนับสนุนชุมชนท้องถิ่นรวมถึงการพัฒนาให้มีส่วนร่วมออกแบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว (มิติกลุ่มเป้าหมาย)	ประเด็นที่ 3 พัฒนาระบบและกลไกการบริหารจัดการเส้นทางเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวที่มั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืน (มิติการบริหารจัดการ)	ประเด็นที่ 4 สร้างและสนับสนุนการใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่น องค์ความรู้ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว (มิติการเรียนรู้และพัฒนา)	ประเด็นที่ 5 พัฒนาศักยภาพของคนในพื้นที่รวมถึงเครือข่ายในการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว (มิติการเรียนรู้และพัฒนา)
<ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมและพัฒนาเมืองนวัตกรรมการท่องเที่ยวโดยพัฒนาระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ - ส่งเสริมและพัฒนาเมืองนวัตกรรมการท่องเที่ยวโดยพัฒนาระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ 	<ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมความร่วมมือกับภาคธุรกิจ โรงแรม สายการบิน จัดกิจกรรมที่ส่งเสริมชาว สาร โฆษณาประชาสัมพันธ์ และเปิดตลาดการท่องเที่ยวในพื้นที่ - ส่งเสริมความร่วมมือ หรือทำข้อตกลงร่วมกับสถาบันการศึกษา กรมจัดงาน เพื่อดึงดูดและพัฒนาศักยภาพจำนวนแรงงานด้านการท่องเที่ยว - ส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเพื่อหาแนวทางในการจัดการปัญหาอุปสรรคและการใช้พลังงานในพื้นที่เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน - ส่งเสริมการรวมกลุ่มและรับฟังความคิดเห็นของชาวบ้านในชุมชน เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งและการต่อต้านในพื้นที่ - ประสานความร่วมมือหน่วยงานภาครัฐ องค์กรอิสระภาคธุรกิจ ที่เกี่ยวข้องด้านการจ้างงานประชากรในพื้นที่ เพื่อรองรับตลาดการท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> - สนับสนุนการลงทุนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว - เพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวและผู้มาเยือนในพื้นที่โครงการในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวและพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ - สร้างมาตรการและข้อกำหนดที่ชัดเจนและเหมาะสมเป็นที่ยอมรับสำหรับภาคประชาชนในพื้นที่ดั้งเดิมกับภาคธุรกิจท่องเที่ยว ในการจัดการประโยชน์การใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมือง 	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาเทคโนโลยีและฐานข้อมูลด้านการท่องเที่ยว เพื่อให้การประชาสัมพันธ์เข้าถึงง่ายและเป็นระบบ - พัฒนาสื่อและช่องทางการให้ข้อมูลประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ - พัฒนาด้านเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์และการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะในพื้นที่อย่างทั่วถึง 	<ul style="list-style-type: none"> - สนับสนุนชุมชนในพื้นที่ที่มีความตื่นตัวให้มีความเข้าใจ และรับทราบถึง นโยบาย และแผนพัฒนาเมืองอัจฉริยะของท้องถิ่น - สนับสนุนชุมชนให้มีความรู้ความเข้าใจและการปรับตัวเพื่อรองรับการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ - ปลูกจิตสำนึกการมีส่วนร่วมรักษาทรัพยากร หรือการบริโภคทรัพยากรในแหล่งท่องเที่ยวอย่างรู้คุณค่า

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ได้จากการวิเคราะห์ TOWS Matrix โดยใช้เครื่องมือ Balanced Scorecard ทั้ง 5 ด้าน ประกอบด้วย ประเด็นที่ 1 พัฒนาเส้นทางเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวอย่างสมบูรณ์แบบ (มิติประสิทธิภาพ) ประเด็นที่ 2 สร้างและสนับสนุนชุมชนท้องถิ่นรวมถึงการพัฒนาให้มีส่วนร่วมออกแบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว (มิติกลุ่มเป้าหมาย) ประเด็นที่ 3 พัฒนาระบบและกลไกการบริหารจัดการเส้นทางเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวที่มั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืน (มิติการบริหารจัดการ) ประเด็นที่ 4 สร้างและสนับสนุนการใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่น องค์ความรู้ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว (มิติการเรียนรู้และพัฒนา) และประเด็นที่ 5 พัฒนาศักยภาพของคนในพื้นที่รวมถึงเครือข่ายในการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว (มิติการเรียนรู้และพัฒนา) สามารถเขียนเป็น Strategy Map ได้ดังภาพที่ 4



ภาพที่ 4 แผนภาพ Strategy Map

อภิปรายผล

จากการศึกษาปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวพบว่าจุดแข็งของชุมชนคือ มีความเข้มแข็งสามารถรวมกลุ่มพัฒนาเป็นการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมได้ รวมทั้งชุมชนยังให้ความร่วมมือในด้านการติดตามข่าวสารและเสนอความคิดเห็นในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ สอดคล้องกับงานวิจัยของ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (2560) นอกจากนี้ยังพบว่ามีจุดแข็งด้านทรัพยากรในพื้นที่อุดมสมบูรณ์ เช่น เป็นแหล่งผลไม้ขึ้นชื่อของประเทศ ไทย มีแหล่งน้ำธรรมชาติที่สำคัญ เป็นต้น มีความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว เช่น แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเชิงนันทนาการ แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรกรรม และการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (Business tourism) หรือธุรกิจไมซ์ (MICE) มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการสัญจร แต่ก็พบว่ามีจุดอ่อนคือชาวบ้านในบางพื้นที่ยังไม่มีความพร้อมในการปรับตัวต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในพื้นที่ แรงงานที่มีอยู่ในพื้นที่ยังขาดทักษะและไม่ตรงกับความต้องการของภาคธุรกิจท่องเที่ยวในทุกสาขาและกิจกรรม โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและโลจิสติกส์บางพื้นที่ยังไม่สะดวกและไม่เชื่อมโยงถึงแหล่งท่องเที่ยว และปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ท่องเที่ยวอดนียมอย่าง นอกจากนี้ผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกยังพบว่าพื้นที่มีโอกาสคือ ภาครัฐมีนโยบายและแผนพัฒนาเมืองของและโครงการสนับสนุนการลงทุนพัฒนามาคมนาคมและโลจิสติกส์ภายใต้แผนงานในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เช่น ระบบขนส่งจากสนามบินอู่ตะเภาสู่เมืองหลัก และจัดทำแผนพิจารณาการกระจายตัวของนักท่องเที่ยว เพื่อแก้ปัญหาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะภายในจังหวัดมีหน่วยงานนำร่องในการใช้เทคโนโลยีกับระบบโดยสาร รวมถึงภาครัฐช่วยพัฒนาเว็บไซต์ และมีการให้ข้อมูลการท่องเที่ยวของแต่ละจังหวัดในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก มีการบังคับใช้กฎหมายด้านการท่องเที่ยวในประเทศไทยที่มีความครอบคลุมและจริงจังมากขึ้น ทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีความเป็นมาตรฐาน มีความปลอดภัยและ

เป็นระบบ ตลอดจนมีผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการจากหน่วยงานภาครัฐในการดำเนินงานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว แต่ก็พบว่ามียุทธศาสตร์คือ การบริหารจัดการผังเมืองเดิมยังเป็นปัญหาในการพัฒนาในบางพื้นที่ เช่น ฉะเชิงเทรายังเป็นผังเมืองสีเขียวทำให้การพัฒนาเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทำได้ไม่เต็มที่ การบริหารของหน่วยงานจากภาครัฐมีระบบการจัดการที่ยังไม่เหมาะสมโดยการทำงานเป็นแค่ช่วงที่รัฐบาลมีนโยบายหรือคำสั่งลงมาเท่านั้น และยังไม่ตอบสนองความต้องการของประชาชน การขยายตัวด้านอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และกิจการอสังหาริมทรัพย์ทำให้การควบคุมและบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีการดำเนินการมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ คณิงภรณ์วงเวียน และคณะ, (2555) จากผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix ทำให้แนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนารoadmap และขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน โดยนำเสนอเป็นร่างประเด็นยุทธศาสตร์จากการวิเคราะห์นโยบายที่สอดคล้องทั้ง 5 ประเด็น โดยในประเด็นที่ 5 พัฒนาศักยภาพของคนในพื้นที่รวมถึงเครือข่ายในการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว (มิติการเรียนรู้และพัฒนา) และประเด็นที่ 4 สร้างและสนับสนุนการใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่น องค์ความรู้ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว (มิติการเรียนรู้และพัฒนา) สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560 – 2564 ในยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืนสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวชุมชนอย่างต่อเนื่อง โดยสอดคล้องกับเป้าหมาย ที่ 4 ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นและมีขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวสูงขึ้น สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, (2559) ที่มีการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจให้มีเส้นทางสายเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงสู่แหล่งท่องเที่ยว และการพัฒนาประชาชนในพื้นที่ให้มีรายได้ มีทักษะตรงตามความต้องการของแรงงานในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และจากการวิเคราะห์ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พบว่ามีความสอดคล้องของประเด็นที่ประเด็นที่ 1 พัฒนาเส้นทางเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวอย่างสมบูรณ์แบบ (มิติประสิทธิภาพ) ประเด็นที่ 2 สร้างและสนับสนุนชุมชนท้องถิ่นรวมถึงการพัฒนาให้มีส่วนร่วมออกแบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว (มิติกลุ่มเป้าหมาย) และประเด็นที่ 3 พัฒนาระบบและกลไกการบริหารจัดการเส้นทางเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวที่มั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืน (มิติการบริหารจัดการ) โดยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาสังคมผู้ประกอบการ (Entrepreneurial Society) เพื่อสร้างผู้ประกอบการทางธุรกิจและเศรษฐกิจชุมชน มีความสอดคล้องกับการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560) จึงทำให้ได้ประเด็นแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนารoadmap และขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน 5 ประเด็น ประกอบด้วย ประเด็นที่ 1 พัฒนาเส้นทางเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวอย่างสมบูรณ์แบบ (มิติประสิทธิภาพ) ประเด็นที่ 2 สร้างและสนับสนุนชุมชนท้องถิ่นรวมถึงการพัฒนาให้มีส่วนร่วมออกแบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว (มิติกลุ่มเป้าหมาย) ประเด็นที่ 3 พัฒนาระบบและกลไกการบริหารจัดการเส้นทางเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยวที่มั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืน (มิติการบริหารจัดการ) ประเด็นที่ 4 สร้างและสนับสนุนการใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่น องค์ความรู้ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว (มิติการเรียนรู้และพัฒนา) และประเด็นที่ 5 พัฒนาศักยภาพของคนในพื้นที่รวมถึงเครือข่ายในการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเพื่อการท่องเที่ยว (มิติการเรียนรู้และพัฒนา) โดยส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจร่วมกับการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชน จากการ



สร้างรายได้ให้กับคนในชุมชนในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก ซึ่งประเด็นดังกล่าวเป็นแนวทางนำเสนอที่จะนำไปสู่มาตรการและตัวชี้วัดของผังยุทธศาสตร์การพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ เพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออกต่อไป

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาพบว่าภาครัฐและเอกชนสามารถเข้ามาส่งเสริมการพัฒนาการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะเชิงนโยบาย: โดยการกำหนดแผนในการวางกรอบผังเมืองและแนวทางการบริหารจัดการด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและปลอดภัย รวมถึงการออกกฎหมายควบคุมมลพิษและการดูแลระบบจราจรให้มีความครอบคลุมและเคร่งครัด และเชิงปฏิบัติ: โดยการสนับสนุนงบประมาณในการทำกิจกรรมส่งเสริมความรู้และการปรับตัวให้กับคนในชุมชน และการพัฒนาพื้นที่ฟูแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และการให้บริการขนส่งสาธารณะให้มีความเชื่อมโยงสู่แหล่งท่องเที่ยว และข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งต่อไป ควรบันทึกและกำหนดรายละเอียดในการศึกษาแบบสังเกตการณ์เพิ่มเติมเพื่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูล เช่น กระทำในช่วงใด วัน เวลา ใด ทำเป็นระยะเวลานานเพียงใด สถานที่ที่ไป เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- เชิญ ไกรนรา. (2556). *ขั้นตอนการวิเคราะห์นโยบาย*. สืบค้นเมื่อ 20 เมษายน 2562, สืบค้นจาก https://www.researchgate.net/profile/Choen_Krainara2/publication.pdf
- ณภัทร ญาโนภาส. (2562). นวัตกรรมการท่องเที่ยวยุคดิจิทัล. *วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยราชภัฏกาญจนบุรี*, 7(2), 1-8.
- ธนภูมิ วงษ์บำรุง, ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และจิรวรรณ คล้ายลี. (2562). แนวทางการกำหนดนโยบายที่เป็นไปได้สำหรับรถโดยสาร กรณีศึกษาเมืองพัทยา. *วารสารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี*, 2019(3), 1-11.
- นันทวัน วงศ์จรกิตติ. (2559). นโยบายการให้บริการจังหวัดอัจฉริยะของประเทศไทย. *วารสารวิจัยและพัฒนา วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 11(3), 365-377.
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, ไอศูรย์ เรืองรัตนอัมพร และภัททียา ชินพิริยะ. (2560). กรอบการวิเคราะห์นโยบายการวางแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนเพื่อการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน. *วารสารวิจัยและสาระสถาปัตยกรรมและผังเมือง*, 10(2), 95-122.
- วิทยา กริยาสิลากุล และคณะ. (2562). การจัดเส้นทางท่องเที่ยวเชิงนิเวศโดยจักรยานในเขตเทศบาลตำบลแสนสุข. *วารสารการจัดการธุรกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา*, 2(2), 28-38.
- วรลักษณ์ รักไคร้ และ ปณิตดา กสิกิจวิวัฒน์. (2561). การประเมินความยืดหยุ่นความจุของโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก. *วารสารวิศวกรรมสาร มก*, 70(2), 33-44.



- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2561). *แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565*. สืบค้นเมื่อ 4 เมษายน 2562, สืบค้นจาก <https://www.eeco.or.th/sites/default/files>.
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (ม.ป.ป.). *ความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก*. สืบค้นเมื่อ 20 กันยายน 2562, สืบค้นจาก [https://www.eeco.or.th/%E %B2](https://www.eeco.or.th/%E%B2).
- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2561). *แผนสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561-2565*. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ:
- สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ. (2560). *รายงานการศึกษาความเหมาะสม การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก*. ม.ป.ท.
- สำนักงานเมืองอัจฉริยะประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *ประเภทของเมืองอัจฉริยะ*. สืบค้นเมื่อ 20 กันยายน 2562, สืบค้นจาก <https://www.smartcitythailand.or.th>.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560 – 2564*. สืบค้นเมื่อ 20 กันยายน 2562, สืบค้นจาก https://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6422.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). *แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564)*. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). *ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี พ.ศ.(2560-2579)*. สืบค้นเมื่อ 17 กันยายน 2562, สืบค้นจาก [https://www.nesdb.go.th %20-%202579\).pdf](https://www.nesdb.go.th/%20-%202579).pdf).
- R. Kaplan & D. Norton. (2012). *Balanced evaluation: balanced scorecard*. Retrieved in October 12 2019, from <https://www.moe.go.th/moe/th/news/detail.php>.

Translated Thai References

- Eastern Economic Corridor (EEC) Office (2019). *Integrated diagram for development of Eastern Economic Corridor in 2017-2023*. Retrieved in April 4 2019, from <https://www.eeco.or.th/sites/default/files>. (in Thai)
- Eastern Economic Corridor (EEC) Office. (n.d.). *Progress of project implementation for development of Eastern Economic Corridor*. Retrieved in September 20 2019, from [https://www.eeco.or.th/%E %B2](https://www.eeco.or.th/%E%B2). (in Thai)
- Eastern Economic Corridor (EEC) Office. (n.d.). *Type of Smart City*. Retrieved in September 20 2019, from <https://www.smartcitythailand.or.th>. (in Thai)



- Iamtrakul, P., Raungratanaamporn, I. & Shinpiriya, P. (2017). Framework of Planning and Policy Analysis for Transit Oriented Development (TOD) Towards Sustainable Urban Development. *Journal of Architectural/Planning Research and Studies*. 10(2), 95-122. (in Thai)
- Kraina, C. (2013). *Policy Analysis*. Retrieved in April 20 2019, from https://www.researchgate.net/profile/Choen_Krainara2/publication.pdf. (in Thai)
- Kriyakul, V. & others. (2562). Ecotourism Management by Riding Bicycle in Saensuk District. *Burapha Journal of Business Management Burapha University*, 2(2), 28-38. (in Thai)
- National Science and Technology Development Agency. (2017). *Suitability Study Report Establishment Promoting in Eastern Economic Corridor*. (n.p.). (in Thai)
- Office of Natural Resources and Environmental Policy and Planning. (2018). *Environmental Planning in Eastern Economic (2018-2022)*. Bangkok. (in Thai)
- Office of the National Economic and Social Development Council. (2016). *The Twelfth Plan (2017-2021)*. Retrieved in September 20 2019, from https://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6422. (in Thai)
- Office of the National Economic and Social Development Council. (2016). *Eastern Economic Corridor development plan (2017-2021)*. Bangkok. (in Thai)
- Office of the National Economic and Social Development Council. (2017). *Thailand's 20-Year National Strategy*. Retrieved in September 17 2019, from [https://www.nesdb.go.th %20-%202579\).pdf](https://www.nesdb.go.th/%20-%202579).pdf). (in Thai)
- Rakkrai, W. & Kasikijwiwat, P. (2018). Capacity Flexibility Assessment of Highway Network for the Eastern Economic Corridor Area. *Kasetsart Engineering Journal*, 70(2), 33-44. (in Thai)
- Wongbamru, T., Aumtrakul, P., & Klailee, J. (2019). Possible Policy Guidelines for Passenger, Case Study in Pattaya. *Walailak Procedia*, 2019(3), 1-11. (in Thai)
- Wongkachonkitti, N., (2016). The Policy of Smart Province in Thailand. *VRU Research and Development Journal Humanities and Social Science*. 11(3), 365-377. (in Thai)
- Yanopas, N. (2018). Digital Tourism Innovation. *Journal of Kanchanaburi Rajabhat University*, 7(2), 1-8. (in Thai)