

โพสต์ทูเดย์

Post Today
Circulation: 320,000
Ad Rate: 1,100

Section: @Weekly/-

วันที่: เสาร์ 9 กรกฎาคม 2559

ปีที่: 14

ฉบับที่: 4902

หน้า: 1 (เต็มหน้า), 8, 9

Col.Inch: 183.16

Ad Value: 201,476

PRValue (x3): 604,428

ศิลปิน: ลีลี

คอลัมน์: คมคน: นักวิจัยยอดเยี่ยมแตกต่างสู่ปฏิรูปมือหนึ่งนวัตกรรมด้านขนส่งเมืองไทย

8

นักวิจัยยอดเยี่ยม แตกต่างสู่ปฏิรูป มือหนึ่งนวัตกรรมด้านขนส่งเมืองไทย



คมคน



เรื่อง... กับศัพท์ ใจบุญ

ด้วยความคิดที่รวดเร็ว และมองเห็นว่าทุกปัญหาหากคิดให้เป็นและถูกหลักตามความรู้ของตนเอง ที่ถูกต้อง ทุกปัญหา ก็สามารถคลี่คลายได้ หากให้สะท้อนแนวคิดของนักวิจัย

นักวิจัยยอดเยี่ยม แตกต่างสู่ปฏิรูป มือหนึ่งนวัตกรรมด้านขนส่งเมืองไทย

รหัสข่าว: C-160709006088 (9 ก.ค. 59/08:17)

หน้า: 1/4

ชื่อดังของเมืองไทยอย่าง รศ.เอกชัย สุมาลี รองอธิการบดี ฝ่ายจราจรและขนส่งมวลชน สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ผู้ที่คิดค้น วิจัย และที่สำคัญคือ นำความคิดที่ตกผลึกของตนเองออกมา ในรูปแบบการปฏิบัติ ใช้ในเรื่องการจัดการขนส่งคมนาคมที่ถนัด จนทำให้ชื่อเสียงของนักวิจัยผู้นี้ทะยานไปในระดับโลกจะเห็นได้ถึงมุมมองความคิดของนักคิดนักทำผู้นี้

การันตีด้วยความสามารถจากรางวัลใหญ่ระดับโลกที่ รศ.เอกชัย ได้รับมาล่าสุด คือ ได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 2 คนของนักวิจัยประเทศไทยยอดเยี่ยม จาก The Asian Scientist magazine and includes และได้รับจัดอันดับเป็นลำดับที่ 2 จาก 5,000 นักวิจัยทั่วโลกในด้านผลงานทางวิจัยด้านระบบขนส่งโดย Microsoft Academic พ่วงด้วย รางวัล ASPIRE Prize (APEC Science Prize for Innovation, Research and Education) เป็นรางวัลสำหรับนักวิจัยยอดเยี่ยมที่มีอายุต่ำกว่า 40 ปี ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดย Asia-Pacific Economic Community (APEC)

Posttoday@weekly เปลี่ยความคิดของนักวิจัยอย่าง ศ.ดร.เอกชัย ที่ว่ากันว่าคือมือหนึ่งด้านนวัตกรรมขนส่งของเมืองไทย และอีกมุมคือผู้ประสพความรู้ที่ทันสมัยใหม่ใช้ต่อยอดพัฒนาชาติด้วยเทคโนโลยี

ย้อนกลับไปจะเห็นภาพเด็กหนุ่มวิศวกรที่ใฝ่รู้ ขำน้ำขำทะเลไปศึกษาทำวิจัยในระดับปริญญาโทและปริญญาเอก ยังประเทศอังกฤษ ตั้งแต่ปี 2543-2549 ก่อนที่มหาวิทยาลัยจากฮ่องกงจะขอตั้งตัวนักวิจัยสายเลือดไทยผู้นี้มาช่วยทำงานแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งจราจร กระทั่งเป็นผลสัมฤทธิ์ด้วยการสามารถพัฒนาวิเคราะห์ระยะเวลาในการใช้เดินทางด้วยระบบเทคโนโลยี

ก่อนที่ท้ายสุด ชีวิตในต่างประเทศรวม 12 ปีจะสิ้นสุด เมื่อ รศ.เอกชัย ขอลกลับมาเมืองไทยเพื่อมาแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งจราจร ด้วยผลงานอันโดดเด่นไม่ว่าจะเป็นผู้สร้างระบบติดตั้งจีพีเอสในรถบรรทุก

ทุกคันตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก หรือป้ายจราจรอัจฉริยะบนทางด่วนที่คำนวณสภาพการจราจรได้แม่นยำ หรือการพัฒนาแอปพลิเคชัน All Thai Taxi ที่สำเร็จออกมา ก็เพราะฝีมือนักวิจัยผู้นี้และทีมงาน

รศ.เอกชัย บอกว่า ผมเป็นเหมือนผู้ใช้หลักคณิตศาสตร์มาแก้ไขปัญหารถจราจรขนส่ง คือ สร้างปัญหาให้ออกมาในรูปแบบสมการคณิตศาสตร์ สร้างความเข้าใจว่าทำไมรถถึงติด และติดเพราะอะไร และหาจุดที่เหมาะสมที่สุดเพื่อแก้ไขปัญหานั้น แต่วิธีแก้คือผมคิดในรูปแบบของสมการ ก็ทำให้สามารถวิเคราะห์ได้ว่าจะแก้จากตรงไหน แก้อย่างไร ก็เหมือนผมแก้ไขโจทย์คณิตศาสตร์

ด้วยผลงานที่ทำเรื่องที่ซับซ้อนของระบบขนส่งจราจร ผมสามารถทำให้กลายเป็นสมการได้ง่ายๆ จากนั้นก็หาคำตอบจากสมการเมื่อได้มาแล้วก็นำมาปรับใช้กับสังคมจริงๆ

ดังนั้น รูปแบบของงานวิจัยขนส่งจราจรที่ทำจะเป็นรูปแบบสมการที่เชื่อมโยงกันหมด ทั้งเรื่องการขนส่งสินค้า การจราจร ในมุมมองของผมจะวิเคราะห์สภาพปัญหาด้วยสมการก่อน จะไม่นำความคิดเข้าไปใส่ว่าทำไมถึงเป็นแบบนั้นแบบนี้ เป็นลักษณะของการปรับใช้ คือปัญหาที่อยู่ตรงหน้าเรา ก็คิดและวิเคราะห์ และสร้างสมการ จากนั้นก็นำมาใช้จริง

อาจจะฟังดูเหมือนง่าย แต่กว่าที่ รศ.เอกชัย จะประสบความสำเร็จเช่นทุกวันนี้ ทุกอย่างก็ผ่านการลองผิดลองถูก แต่ทุกครั้งก็ใช้ความคิดที่เป็นตรรกะเพื่อสังเคราะห์ปัญหา และด้วยความคิดที่ว่าของเจ้าตัวจนนำไปสู่การปฏิบัติที่สัมฤทธิ์ผลต่างประเทศก็ทำให้ชื่อเสียงพอกพูนมากขึ้น กระทั่งมีการทาบทามจากหลายหน่วยงานในเมืองไทยว่าอยากขอตัว “อาจารย์” ผู้นี้มาพัฒนาบ้านเมืองเสียที

“เมื่อกลับมาทำงานที่เมืองไทย ทำให้เห็นภาพชัดว่าระบบขนส่งจราจรในประเทศไทยเราต้องการผู้เชี่ยวชาญอย่างจริงๆ ที่ไม่ใช่

แค่เก่งในเรื่องนโยบาย แต่ต้องเก่งในเรื่องการปฏิบัติแก้ไขปัญหาด้วย ซึ่งเป็นเชิงของตรรกะความคิด

หรืออย่าง All Thai Taxi ต้องการหารถแท็กซี่ที่ควบคุมได้ด้วยคนแค่ 1-2 คน รถยนต์มีทั้งหมด 500 คัน แต่มีคนขับกว่า 1,000 คน จะทำอย่างไรให้สามารถเดินระบบควบคุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผมจึงได้พัฒนาซอฟต์แวร์ขึ้นมาเพื่อให้ใช้งานและทำให้กับผู้ประกอบการ รวมถึงกรมการขนส่งทางบกที่ต้องติดจีพีเอสรถบรรทุกทุกคันเพื่อให้สามารถติดตาม ควบคุมความเร็วและสามารถบริหารจัดการด้านขนส่งจราจรได้ด้วย ผมก็ได้เข้าไปพัฒนาสร้างซอฟต์แวร์ให้ใช้งาน ตามโจทย์ที่เรียลไทม์ที่ต้องสามารถประมวลผลข้อมูลรถบรรทุกนับแสนคันได้อย่างรวดเร็ว และควบคุมได้ทั้งหมด” รศ.เอกชัย ย้ำ

จากอังกฤษ สู่อังกฤษ และทุกวันนี้ที่เมืองไทย ในแง่ของงานวิจัยและการแก้ไข



ปัญหาด้านขนส่งจราจรที่ได้ รศ.เอกชัย ประสบมา แน่นอาน่าย่อมมีความแตกต่างกัน รศ.เอกชัย เล่าว่า อย่างที่อังกฤษณ์อยู่ในฐานะนักวิจัยอย่างเต็มตัว คือ มีปัญหาที่ชัดเจน ลงรายละเอียดให้เห็นถึงทฤษฎีของมัน แต่ไม่ได้สนใจเชิงปฏิบัติว่าจะมีผลออกมา

เป็นอย่างไร แต่เมื่อมาทำงานที่ฮ่องกงแล้ว จะเน้นในเรื่องการวิจัยที่สามารถนำไปปฏิบัติ และเห็นผลได้ด้วย จะต้องตอบโจทย์ให้ได้ อย่างรวดเร็วภายในระยะเวลา 1-2 ปี ไม่ใช่เป็นสิบๆ ปี ดังนั้น ความยากง่ายก็ต่างกัน

“แต่เมืองไทยบทบาทของเราก็เปลี่ยนไป อีก เพราะมีองค์ประกอบภายในประเทศที่แตกต่างกันออกไป จากคนที่เป็นนักคิด เข้าสู่การเป็นคนที่ต้องทำ แต่กระบวนการบ้านเรามีความซับซ้อนมากพอสมควร เพราะบางครั้งเราพูดถึงปัญหาที่ไม่ใช่ปัญหา แต่เราละเลยเรื่องที่ต้องแก้ไขจริงๆ”

สิ่งที่ รศ.เอกชัย กำลังทำอยู่ และทำมาแล้ว อาจเรียกได้อีกอย่างก็คือ “นวัตกรรมขนส่ง” ที่มีเทคโนโลยีมาเกี่ยวข้องในการจัดการ และหากพูดถึงเรื่องเทคโนโลยีแล้ว รศ.เอกชัย นิยามเรื่องนี้ว่า คนไทย “เก่ง” แต่เก่งในเรื่องการใช้เทคโนโลยี ไม่ใช่คนที่คิดค้นขึ้นมา และสะท้อนให้เห็นว่า เทคโนโลยีบางอย่างของต่างประเทศ ไม่เหมาะกับปัญหาในเมืองไทย เพราะต่างประเทศผลิตเทคโนโลยีออกมาเพื่อแก้ปัญหาของพวกเขา

สิ่งที่นักวิจัยผู้หนึ่งมองเห็นเกี่ยวกับปัญหาจราจร คือ การแก้ไขปัญหานั้นต้องมี 3E คือ 1.Education องค์ความรู้ วินัยจราจรต้องทำให้คนเห็นว่าควรที่ควรจอดรถไว้ชั่วคราวแต่หลายคันก็ทำให้รถติดยาวได้ 2.Engineering หลักวิศวกรรม ทำอย่างไรให้ประสิทธิภาพการจัดการสูงขึ้น การถ่ายรถไปในแต่ละเส้นทาง และ 3.Enforcement คือการนำความเข้มงวดในการปรับใช้กฎหมาย

“ทุกอย่างสามารถนำเทคโนโลยีมาใช้ได้ทั้งหมด แต่ผลที่ต้องการคือการปรับวิธีของผู้ใช้รถใช้ถนน ผมมั่นใจว่าคนไทยปรับได้ และเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้น และการปรับเปลี่ยนพัฒนาในแต่ละประเทศก็ก้าวข้ามในรูปแบบที่เหมือนกัน ประเทศไทยทุกวันนี้อาจเป็นประเทศญี่ปุ่นในอดีตเมื่อ 10 ปีที่ผ่านมาได้ ดังนั้นเราพัฒนาไปอยู่แต่อาจจะช้าหน่อย” รศ.เอกชัย ย้ำ

ปัญหาที่พบ ‘เพราะอาจารย์คืออาจารย์’

รศ.เอกชัย ให้ความเห็นเกี่ยวกับงานวิจัยของเมืองไทยว่า การถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับคนรุ่นใหม่ เพื่อให้ขึ้นมาต่อยอดเป็นนักวิจัยได้ถือว่ามีไม่น้อยทีเดียว แต่การต่อเนื่องจะติดหล่มความคิดอยู่เพียงนิดเดียว คือคำว่า “อาจารย์ก็คืออาจารย์”

“เมืองไทยติดภาพว่า อาจารย์จะไม่ทำอะไรอย่างอื่นนอกจากงานวิจัย อย่าลืมว่าองค์ความรู้ต่างๆ ในการพัฒนานั้นอยู่ในมหาวิทยาลัยทั้งหมด อาจารย์ก็สามารถทำธุรกิจได้นะ แต่เมื่อเราพูดคำนี้คนไทยก็จะมองว่าอะไรเนี่ยอาจารย์มาทำมาหากิน แต่ต่างชาติถือว่าเป็นเรื่องปกติเพราะอาจารย์ก็เรียนมา วิจัยมา กระทั่งนำไปต่อยอดได้ด้วย ประเทศไทยก็จะเป็นลักษณะนี้ เมื่อมาถึงขั้นตอนที่จะเอางานวิจัยไปพัฒนาต่อยอดก็ไปต่อไม่ได้ คือสูตรที่นักวิจัยไทยต้องก้าวข้ามให้ได้”

รศ.เอกชัย เสริมว่า เพราะการพัฒนาวิจัยจนนำไปสู่การใช้ได้จริง จะเป็นการส่งผลดีต่อการแข่งขันในเวทีโลกด้วย ซึ่งถือเป็นอีกบทบาทที่เมืองไทยต้องคาดหวังว่าจะให้เกิดขึ้น

“ซึ่งหากอาจารย์ที่เป็นคนสอนไม่สามารถทำได้เอง เราจะสร้างลูกศิษย์ที่เป็น

นักบริหารเศรษฐกิจยุคใหม่ๆ ออกมาได้ยังไง” รศ.เอกชัย ย้ำ และว่า แบ่งตัวตนของตนเองออกเป็นสองรูปแบบ คือ เป็นทั้งนักคิดและนักทำ โดยทุกครั้งที่มีปัญหาจะมองสองด้าน ด้านหนึ่งคืองานวิจัยที่ต้องรู้ ขณะที่อีกมุมก็คือโอกาสทางธุรกิจที่สามารถไปต่อยอดได้ แต่คำตอบสองอย่างอาจเป็นเรื่องเดียวกันหรือไม่ใช่เรื่องเดียวกันก็ได้

กรุงเทพฯ ไม่เหมาะกับระบบราง

รศ.เอกชัย มองการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครอย่างน่าสนใจด้วยคำพูดที่ว่า “กรุงเทพฯ ไม่เหมาะกับระบบราง” ซึ่งดูเหมือนจะขัดต่อรูปแบบการพัฒนาที่ภาครัฐกำลังดำเนินการ แต่แน่นอนว่านักวิจัยต้องมีคำอธิบาย

“ต้องเข้าใจว่าระบบรางเป็นเรื่องที่ลงทุนสูง และเมืองที่เหมาะสมกับระบบรางในการขนส่งคือเมืองที่มีความหนาแน่นของประชากร กรุงเทพฯ มีประชากรเยอะ แต่ไม่ถึงว่าหนาแน่นหากเทียบต่อตารางกิโลเมตร ภาพที่เห็นชัดคือในละแวกสถานีระบบราง จะต้องมีคนอยู่อาศัยจำนวนมาก เพื่อให้ระบบรางในการปล่อยถ่ายประชากรและเหมาะกับจุดกิจกรรมหรือที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานี

กรุงเทพฯ รอบสถานีรถไฟฟ้า ผมถามว่ามีคนอาศัยอยู่กี่คน หรือคนที่ “เดิน” มาใช้สถานีรถไฟฟ้ามีกี่คน เพราะว่ามันตามจริงทุกคนที่มาใช้รถไฟฟ้าก็นั่งรถโดยสารมาต่อ หรือขับรถมาจอดและใช้รถไฟฟ้า ดังนั้น กรุงเทพฯ สำหรับผมยังถือว่าไม่เหมาะที่จะเป็นเมืองระบบราง”

รศ.เอกชัย ยกตัวอย่างเช่น ที่ฮ่องกงแต่ละสถานีรถไฟฟ้าจะกระจุกตัวไปด้วยผู้คนที่อยู่อาศัย เป็นสำนักงานจำนวนมาก หรือเป็นพื้นที่กิจกรรมที่รองรับคน ขณะที่โดยรอบนอกก็ยังมีพื้นที่สีเขียว มีป่าที่อนุรักษ์

เอาไว้ใกล้เมือง เพราะใช้พื้นที่เพียงแค่ 18% เพื่อพัฒนาเมือง แต่กรุงเทพฯ ถูกขยายตัวออกไปเรื่อยๆ และการสร้างระบบรางเพื่อรองรับคนออกไปนั้นก็ถือว่าไม่คุ้มค่า เพราะรถไฟฟ้าวิ่งส่งคน 1 คน หรือคน 100 คน ต้นทุนของการเดินทางก็เท่ากัน ดังนั้น นิกภาพตามว่าหากพื้นที่ชานเมืองมีคนใช้จำนวนน้อย ความคุ้มค่าก็ไม่เกิดขึ้นเนื่องจากเราไม่มีกลไกในพื้นที่เข้ามาจัดการเพื่อรองรับระบบรางที่จะมาบริการประชาชน กลายเป็นว่าเราทำรถไฟเพื่อไล่จับคน แทนที่จะจับคนมาอยู่กับรถไฟ

“โครงสร้างบ้านเราใช้รูปแบบคล้ายกับสหรัฐอเมริกา ที่ใช้ถนนเป็นตัวนำความเจริญ จะแตกต่างจากเมืองที่มีการกระจุกตัวของประชากรหนาแน่น เช่น ญี่ปุ่น ฮองกง เกาหลีใต้ ฯลฯ ที่มีการจัดการรองรับการขนส่งระบบรางที่ดีกว่า แต่ผมไม่ได้บอกว่าระบบรางไม่จำเป็นนะ เพียงแต่ขณะนี้ยังถือว่าไม่เหมาะสมนักที่จะพัฒนาเมืองให้กลายเป็นระบบรางทั้งหมด”

ความฝันและเป้าหมายที่ต้องทำ

ท้ายสุด รศ.เอกชัย มองถึงเป้าหมาย

ข้างหน้าที่ว่า เรื่องของการวิจัยผมถือว่ามาถึงที่สุดแล้วในชีวิต และผลวิจัยของผมคือไบเบิ้ลทางอันสำคัญที่ทำให้คนเชื่อในตัวผม เมื่อมีโอกาสแล้วผมอยากจะสร้าง “ทีม” ที่เก่งและเชี่ยวชาญในเรื่องเทคโนโลยีขนส่งเหมือนกับต่างชาติ ต้องมาคิดว่าทำอย่างไรเพื่อให้คนไทยสามารถทำระบบการเดินทาง การจัดการเรื่องการเดินทางให้เป็นระบบซอฟต์แวร์ที่สามารถส่งไปแข่งขันในระดับโลกได้ และผมกำลังดำเนินการทำอยู่ แต่ทั้งนี้ก็ต้องอาศัยความเชื่อ และใช้ผมเป็นตัวกลางเพื่อให้แผนที่ว่านี้เกิดขึ้นได้

“ผมอยากให้เทคโนโลยีการเดินทางสามารถเข้าถึงคนไทยได้ทุกคน เพื่อให้พวกเขาสามารถจัดระบบชีวิตประจำวันได้ง่ายขึ้น แม่นยำ ขณะเดียวกันก็ต้องสร้างชื่อเสียงให้กับประเทศไทยได้อีกด้วย ทุกอย่างที่กำลังดำเนินการก็มีทั้งที่เป็นไปได้และเป็นไปไม่ได้ และแน่นอนว่ามีทั้งคนที่สนับสนุนและคนที่ดูถูก แต่ผมจะพยายามทำทุกอย่างเพื่อให้แผนตรงนี้สำเร็จ และหากทำได้จริง งานชิ้นนี้จะถือเป็นไบเบิ้ลงานชิ้นสุดท้ายของผมในฐานะนักวิจัย และนักปฏิบัติด้วย” 