

## การศึกษาระบบขนส่ง: จากภูมิศาสตร์การขนส่งถึงมานุษยวิทยาการขนส่ง

การเคลื่อนย้ายศึกษาชี้ให้เห็นนัยสำคัญของการเคลื่อนที่ซึ่งมนุษย์และสิ่งต่าง ๆ มิได้ดำรงอยู่แบบหยุดนิ่งในสังคม โดยเฉพาะในแง่ของประสบการณ์และปฏิบัติการ อย่างไรก็ตาม แม้การเคลื่อนย้ายศึกษาและกระบวนการเคลื่อนย้ายเพียงจะเริ่มขึ้นเมื่อไม่กี่ทศวรรษที่ผ่านมา แต่ก็อาจกล่าวได้ว่าการศึกษาในประเด็นการเคลื่อนย้ายเกิดขึ้นมานานแล้วภายใต้อภิปรายแบบติดที่ หนึ่งในแนวทางการศึกษาการเคลื่อนย้ายแบบเดิมภายใต้อภิปรายดังกล่าวคือการศึกษาด้านภูมิศาสตร์การขนส่ง (transport geography) ซึ่งภายหลังการศึกษาบางแนวทางกลายเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการเคลื่อนย้ายศึกษา และนักมานุษยวิทยาได้เข้ามามีส่วนร่วมในการศึกษาตามแนวทางดังกล่าวด้วย

ภูมิศาสตร์ขนส่งถูกอธิบายว่าเป็นการศึกษาเชิงพื้นที่ว่าด้วยระบบขนส่ง อันหมายรวมถึงสถานที่ โครงสร้าง สภาพแวดล้อม พัฒนาการของเครือข่าย ตลอดจนการวิเคราะห์และอธิบายปฏิสัมพันธ์ของการเคลื่อนย้ายของทั้งผู้คนและสิ่งของ (Goetz et al. 2003) นอกจากนี้ ขอบข่ายของการศึกษายังขยายไปถึงกฎระเบียบเชิงสถาบัน สิ่งอำนวยความสะดวก การสร้างนโยบาย และผลกระทบ การบริหารจัดการระบบต่าง ๆ ตลอดจนบริบทอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เครือข่ายของระบบขนส่งและผลกระทบต่อเครือข่ายเหล่านี้จะเป็นตัวกำหนดภูมิศาสตร์มนุษย์ (human geography)<sup>1</sup> ที่กว้างขึ้น (Rodrigue et al. 2009) อย่างไรก็ตาม ภาพจำและวิธีคิดของภูมิศาสตร์การขนส่งยังคงติดหล่มในวิธีคิดตามอภิปรายแบบติดที่ ผ่านการใช้แนวการวิเคราะห์แบบศาสตร์เชิงพื้นที่ (spatial science) ซึ่งมองพื้นที่แบบหยุดนิ่ง และอาศัยมุมมองแบบกว้างซึ่งตรึงการเคลื่อนย้ายเอาไว้ในฐานะที่เป็นส่วนประกอบภายในพื้นที่เอง ระบุลักษณะของภูมิศาสตร์ขนส่งในฐานะส่วนหนึ่งของศาสตร์เชิงพื้นที่นำไปสู่การผลิตสร้างแนวการวิเคราะห์เชิงอรรถประโยชน์ของมนุษย์ผู้เคลื่อนย้ายอย่างมีเหตุผล (rational mobile man) (Shaw & Docherty 2014)

การศึกษาในระบบขนส่งในยุคแรกเริ่มพร่องไปจากการพูดถึงประสบการณ์และปฏิบัติการของการเคลื่อนย้าย (Keeling 2007) ซึ่งเป็นผลมาจากวิธีการศึกษาแบบปฏิฐานนิยม (positivism) และหลักคิดเรื่องทางเลือกอย่างมีเหตุผล (rational choice) ทิม แครสเวล (Tim Cresswell) และปีเตอร์ เมอร์ริแมน (Peter Merriman) (2011) อธิบายว่าความตระหนักรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายในภูมิศาสตร์มนุษย์เริ่มขึ้นอย่างรวดเร็วที่สุดคือช่วงทศวรรษ 1930 เมื่อมุมมองภูมิศาสตร์แบบพลวัต (dynamic geography) กลายเป็นศูนย์กลางความคิดว่าด้วยการเคลื่อนย้ายของ

<sup>1</sup> ภูมิศาสตร์มนุษย์เป็นสาขาหนึ่งของวิชาภูมิศาสตร์ที่ศึกษาการใช้งานพื้นที่ผิวโลก ตลอดจนความสัมพันธ์เชิงพื้นที่ระหว่างสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม

ผู้คนและสิ่งต่าง ๆ เอ็ดเวิร์ด อัลแมน (Edward Ullman) (1954) วิจารณ์ว่าความคิดทางภูมิศาสตร์ที่ให้ความสำคัญกับพื้นที่และขอบเขตพื้นที่มากเกินไป ทำให้มองไม่เห็นผลกระทบสืบเนื่องที่พื้นที่หนึ่งมีต่อพื้นที่อื่น ๆ การศึกษาระบบขนส่งจึงเริ่มมีความสำคัญต่อการศึกษาภูมิศาสตร์ในฐานะมาตรวัดและสิ่งเชื่อมต่อความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ ทั้งในทางสังคมและเศรษฐกิจ ภายใต้ความคิดเช่นนี้ พัฒนาการของการศึกษาการขนส่งในช่วงทศวรรษ 1960 นับได้ว่าเป็นความล้ำหน้าและโดดเด่นไม่ต่างไปจากกระบวนทัศน์การเคลื่อนย้ายศึกษาในสังคมศาสตร์ปัจจุบัน (Shaw & Docherty 2014)

ถึงแม้จะล้ำหน้าและโดดเด่น การศึกษาระบบขนส่งยังคงเป็นแบบปฏิฐานนิยม<sup>2</sup>และอาศัยหลักคิดเรื่องการเลือกอย่างมีเหตุผล<sup>3</sup> ซึ่งให้ความสำคัญกับความคุ้มค่าในความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับมิติทางเศรษฐกิจ รวมไปถึงระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง การศึกษาระบบขนส่งในแง่นี้เป็นไปเพื่อช่วยย่อยระยะทางระหว่างที่อยู่อาศัยและโรงงานอุตสาหกรรม นักเศรษฐศาสตร์และวิศวกรมีอิทธิพลอย่างมากต่อการศึกษาระบบขนส่งและการศึกษาเพื่อสร้างนโยบาย จนกระทั่งทศวรรษ 1980 ไมเคิล เอลเลียต-เฮิร์สต์ (Michael Eliot-Hurst) (1974) เห็นว่าแนวการศึกษาแบบปฏิฐานนิยมที่ศึกษาระบบขนส่งอย่างเป็นวัตถุวิสัยไม่เพียงพอต่อการศึกษาที่ครบถ้วนรอบด้าน อัตวิสัยของผู้คนเป็นสิ่งจำเป็นในการศึกษาการตัดสินใจ การเมือง และการจัดการของรัฐบาล การศึกษาระบบขนส่งต้องมีความเป็นมนุษยนิยมมากกว่าที่เป็นอยู่ และขยับขยายความสนใจไปที่ผู้คนจริง ๆ อย่างไม่ก็ตาม ในช่วงเวลาหลังจากนั้น การศึกษาภูมิศาสตร์การขนส่งกระแสหลักก็ไม่ได้มีความเปลี่ยนแปลงมากเท่าที่ควร อีกทั้งในภาพรวมยังถดถอยลงจนกลายเป็นชายขอบของวิชาภูมิศาสตร์ไป (Hanson 2003)

ในฝ่ายมานุษยวิทยาเอง เดิมทีแล้วระบบขนส่งแทบไม่ถูกพิจารณาว่ามีความเกี่ยวข้องกับการศึกษาสังคมวัฒนธรรมของมนุษย์ ทว่าในปัจจุบัน นักมานุษยวิทยาเริ่มหันมาสนใจระบบขนส่งในหลายแง่มุม อาทิ นิเวศวิทยาการเมือง การเมืองเชิงเทคโนโลยี ความยุติธรรมทางสังคม อารมณ์ความรู้สึก ตลอดจนจนการให้ความหมายต่อสิ่งต่าง ๆ ผ่านการเคลื่อนย้าย พื้นที่เพียงอย่างหนึ่งของการกลับมาสนใจสิ่งที่ไม่เคยเป็นที่สนใจเช่นนี้ เกิดขึ้นทั้งบนฐานของกระบวนทัศน์การเคลื่อนย้ายและประสบการณ์การใช้งานระบบขนส่งของนักมานุษยวิทยาเอง (Clarke 2020) ไม่ว่าจะการศึกษาระบบขนส่งในมานุษยวิทยาจะถูกเรียกว่ามานุษยวิทยาการขนส่ง (transport anthropology)

<sup>2</sup> การศึกษาที่อาศัยหลักคิดเชิงเหตุผลแบบวิทยาศาสตร์ มองสิ่งต่าง ๆ อย่างเป็นวัตถุวิสัยและไม่นำค่านิยมเข้าไปปะปนกับผลการศึกษา

<sup>3</sup> ความคิดเรื่องมนุษย์ผู้เคลื่อนย้ายอย่างมีเหตุผลล้ามาจากหลักการดังกล่าวซึ่งในทางเศรษฐศาสตร์เรียกว่ามนุษย์ผู้เลือกอย่างมีเหตุผล (rational economic man)

หรือชื่ออื่นอย่างไร หัวใจสำคัญของการทำงานมานุษยวิทยาที่ศึกษาระบบขนส่ง คือปฏิสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับวัตถุภาวะ การเมือง และความเป็นระบบของการเคลื่อนย้าย

ในขณะที่การทำงานมานุษยวิทยาในยุคแรก ๆ มักเป็นการเดินทางไปยังพื้นที่ห่างไกลเพื่อมองหาวัฒนธรรมที่น่าตื่นตาตื่นใจในพื้นที่แยกขาด (isolated) โครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งที่นักมานุษยวิทยาอาศัยเดินทางไปก็ทำให้พื้นที่และวัฒนธรรมดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปตามไปด้วย แม้มานุษยวิทยาจะเริ่มมีการศึกษาระบบขนส่งมาตั้งแต่ช่วงกลางศตวรรษที่ 20 แต่ในช่วง 2 ทศวรรษให้หลังจากที่ภูมิศาสตร์ขนส่งพยายามมองหาแนวทางแบบมนุษยนิยมมากขึ้นและตกต่ำลงจนกลายเป็นชายขอบไป นักมานุษยวิทยาเริ่มตระหนักว่าการมาถึงของระบบการเคลื่อนย้ายได้ส่งสัญญาณถึงจุดจบของการศึกษาวัฒนธรรมแบบเดิม ๆ การรับรู้ถึงผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจ เกิดขึ้นพร้อมกับการเคลื่อนย้ายข้ามพื้นที่ของผู้คนด้วยระบบขนส่งต่าง ๆ ที่แผ่กว้างมากขึ้นทุกขณะ การศึกษาระบบการเคลื่อนย้ายช่วยตั้งคำถามใหม่ ๆ และท้าทายต่อความเข้าใจเดิม ๆ อัตวิสัยของผู้คนจริง ๆ ที่เอเลียต-เอิร์สต์เสนอให้นักภูมิศาสตร์ขนส่งทำการศึกษา ถูกรับช่วงต่อโดยนักมานุษยวิทยารุ่นหลัง ๆ โดยเฉพาะภายใต้กระบวนการทัศน์การเคลื่อนย้ายใหม่ การจัดเรียงตัวใหม่ของการสร้างความรู้เกี่ยวกับระบบขนส่งและกระแสความสนใจเรื่องการเคลื่อนย้ายนี้ ช่วยให้นักมานุษยวิทยาขยายมุมมองต่อวิถีชีวิตของผู้คน ตลอดจนสังคมและวัฒนธรรมที่ไม่หยุดนิ่งให้กว้างขวางขึ้น (Sadana 2022)

ตัวอย่างร่วมสมัยที่น่าสนใจ เช่น ดัก บาล์คมาร์ (Dag Balkmar) และอัลฟ์ เมลสตรอม (Ulf Mellstrom) (2020) ให้ข้อเสนอที่น่าสนใจว่า แทนที่จะมองอารมณ์ในฐานะองค์ประกอบทางจิตวิทยา เราควรมองว่าอารมณ์ทำงานเป็นสื่อกลางระหว่างปัจเจกบุคคลและสังคมโดยรวม ในทางหนึ่ง อารมณ์และความรู้สึกจึงมีอิทธิพลต่อการเดินทางและการใช้ระบบขนส่งแบบต่าง ๆ ซึ่งประเด็นดังกล่าวนี้ยังเชื่อมโยงกับหมวดหมู่ของเพศ ชนชั้น และอายุ อันเกิดขึ้นภายใต้การหมุนเวียนอารมณ์ (affective economies)<sup>4</sup> ด้วย การพิจารณาความคิดเรื่องมนุษย์ผู้เคลื่อนย้ายอย่างมีเหตุผลอย่างที่เคยเป็นในภูมิศาสตร์การขนส่ง ถูกท้าทายด้วยวิธีคิดแบบอื่นที่พ้นไปจากปริมาตรของการใช้เหตุผลตายตัวเป็นเกณฑ์กำหนดการกระทำของมนุษย์ ในขณะที่รัศมี ซาดานา (Rashmi Sadana) (2022) ทำงานชาติพันธุ์วรรณนาว่าด้วยรถไฟไฟฟ้าในเดลีห์เพื่อศึกษาการต่อรองการใช้ชีวิตและการเดินทางผ่านระบบขนส่งในเมืองใหญ่ ทั้งในแง่ของพื้นที่ทางกายภาพและในแง่ของระบบราชการ เธอพบว่าเมืองและระบบขนส่งไม่ใช่ระบบที่หยุดนิ่ง แต่เปลี่ยนแปลงและขับเคลื่อนผู้คนไปในทิศทางต่าง ๆ อย่างมีพลัง

<sup>4</sup> การหมุนเวียนอารมณ์มองว่าอารมณ์ไม่ใช่แค่เรื่องส่วนตัวหรือกำเนิดขึ้นจากภายในปัจเจกบุคคลแล้วเคลื่อนออกไปสู่ผู้อื่น ทว่ามีลักษณะเป็นกลไกบางที่เชื่อมโยงร่างกายของผู้คนให้เป็นส่วนหนึ่งของสังคมด้วย

ปฏิบัติการทางมานุษยวิทยาท่ามกลางการศึกษาระบบขนส่งเช่นนี้ เรียกร้องให้ผู้ศึกษาพิจารณาความหมายใหม่ ๆ ของสถานที่และสิ่งรอบตัว ไม่ใช่แค่ให้ความสำคัญกับความคุ้มค่าในความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับมิติทางเศรษฐกิจ และระยะเวลาที่ในการเดินทางอย่างเช่น การศึกษาระบบขนส่งในอดีต ความรู้จากการทำงานมานุษยวิทยาในลักษณะนี้มีส่วนสำคัญต่อการนำไปสู่การใช้ประโยชน์ได้หลายรูปแบบ หากอนาคตของมานุษยวิทยาดำรงอยู่ในประเด็นทางทฤษฎีและวิธีการศึกษาในแนวหน้าของปฏิบัติการสร้างความรู้ (Baba & Hill 2006) ความพร้อมพร้อมของมานุษยวิทยาการขนส่งก็มีส่วนขับเคลื่อนไปสู่อนาคตดังกล่าวด้วย ไม่ว่าจะผ่านการสร้างความรู้ความเข้าใจพื้นฐานไปพร้อมกับการทำงานเชิงแนวคิดทฤษฎี การเปิดโอกาสให้นักมานุษยวิทยาร่วมวิเคราะห์ประเด็นปัญหาพร้อมสมัย แสวงหาทางออก ตลอดจนสร้างข้อเสนอและประเมินผลกระทบทางนโยบาย อันมีผลต่อสภาพชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนในสังคมต้องอาศัยระบบขนส่งในการเดินทางในชีวิตประจำวัน

---

## ผู้เขียน

วิสุทธิ์ เวชวารากรณ์

นักวิจัย ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน)

## รายการอ้างอิง

- Baba, M. L. & Hill C. E. 2006. What's in the Name "Applied Anthropology"?: An Encounter with Global Practice. *National Association for the Practice of Anthropology Bulletin* 25(1):176 – 207.
- Clarke, M. H. 2020. Transportation and Change through an Anthropological Lens. *Journal of Business Anthropology*. 9(2): 192-224.
- Eliot-Hurst, M. 1974. *Transportation Geography: Comments and Readings*. New York: McGraw-Hill.
- Goetz, A. et al. 2003. *Transportation Geography*. In Gaile, G. et al. (Eds.), *Geography in America at the Dawn of the 21<sup>st</sup> Century*. Oxford: Oxford University Press.
- Hanson, S. 2003. *Transportation: Hooked on Speed, Eyeing Sustainability*. In Sheppard, E & Barnes, T. (Eds.), *A Companion to Economic Geography*. Oxford: Blackwell.
- Keeling, D. 2007. *Transportation Geography: New Direction on Well-worn Trails*. *Progress in Human Geography*. 31(2): 217-225.
- Rodrigue, J-P. et al. 2009. *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.
- Sadana, R. 2022. *Anthropology at the End of the Lines*. *City and Society*. 36(1): 41-46.
- Shaw, J & Docherty, I. 2014. *Geography and Transport*. *Routledge Handbook for Mobilities*, Peter Audey et al. (Eds). New York: Routledge.
- Ullman, E. 1954. *Geography as Spatial Interaction*. Seattle: University of Washington Press.