

**อิทธิพลของการบริหารจัดการทางหลวงที่ส่งผลต่อ
การพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้***
**THE INFLUENCE OF ROADS MANAGEMENT AFFECTING
THREE SOUTHERN PROVINCES DEVELOPMENT**

สถาพัฒน์ สุทธิศักดิ์

Sathapat Sutthisak

มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

Suan Sunandha Rajabhat University, Thailand

E-mail: sathapat2012@gmail.com

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอิทธิพลของการบริหารจัดการทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยใช้วิธีการวิจัยแบบผสมผสานระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณและการวิจัยเชิงคุณภาพ สำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ คือ การวิเคราะห์สถิติประเภทพหุตัวแปรโดยใช้สมการโครงสร้างและวิธี การสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิและเสริมด้วยผลการวิจัยเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านพัฒนาและงานด้านทางหลวงจำนวน 10 ตัวอย่าง

ผลการวิจัยพบว่า

การบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดทำงบประมาณพัฒนาทางหลวงและการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงเป็น 2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้คือ เมื่อมีการบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดทำงบประมาณพัฒนาทางหลวงและการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงเพิ่มมากขึ้นจะส่งผลให้การพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้เพิ่มขึ้นด้วย ส่วนโครงสร้างการบริหารองค์การทางหลวง การเตรียมโครงการทางหลวงและการบริหารโครงการทางหลวง คือปัจจัยของการบริหารจัดการทางหลวงไม่ส่งผลทางตรงต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้แต่เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการลดค่าใช้จ่ายใน

* Received 8 November 2018; Revised 27 April 2019; Accepted 28 April 2019.



การเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยเชิงคุณภาพที่ได้ทำการสัมภาษณ์ผู้บริหารจากหน่วยงานที่มีภารกิจด้านการพัฒนาและหน่วยงานด้านทางหลวงจำนวน 10 ตัวอย่าง ได้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสอดคล้องกัน ดังนี้

1. การบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดทำงบประมาณพัฒนาทางหลวงเริ่มจากการมีส่วนร่วมจากประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อลดความซ้ำซ้อนและสร้างการเชื่อมโยงของแผนพัฒนาด้านอื่นๆ ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่อย่างยั่งยืน

2. โครงสร้างการบริหารองค์กรทางหลวง การเตรียมโครงการทางหลวงและการบริหารโครงการทางหลวงส่งผลต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงแต่ไม่ส่งผลทางตรงต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนใต้ ซึ่งสามารถตีความได้ว่าตัวแปรแฝงทั้ง 3 ด้าน คือ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการทางหลวงหากมีการปรับปรุงปัจจัยทั้ง 3 ด้านให้มีประสิทธิภาพแล้วจะส่งผลต่อการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงเพิ่มมากขึ้น ซึ่งการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางจะส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนใต้เพิ่มขึ้นด้วย

คำสำคัญ: การบริหารจัดการทางหลวง, การบูรณาการแผนงาน, การพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้

Abstract

The objectives of this dissertation are to study the influence of road management affecting the development of three southern border provinces by a mixed methodology of both quantitative and quality analyses. The quantitative method is the multivariate statistics by structure equation modeling (SEM) and a stratified random sampling, enhanced with the qualitative method resulted from 10 in-depth interviews of the directors of development organizations and road organizations in the areas.

Findings:

The integrated plans of road development budget and the reduction of travel expenditure on road networks are 2 main factors affecting the



development of three southern provinces. When the integrated plans of road development budget increase, and the reduction of travel expenditure on road networks increases, the development of three southern provinces will also increase. However, the structure of road organization, the road project preparation and the road project management are factors of road management that do not directly affect the development of three southern provinces. Nevertheless, they do affect the reduction of travel expenditure on road networks in accordance with the in-depth interviews of 10 directors of development organizations and road organizations in the areas, verifying the results of the analyses as follows:

1. Integration of road development budget begins with public participation and related organizations to reduce duplication, and the linkage of other development plans affect sustainable development of the areas.

2. The structure of road organization, road project preparation, and road project management affect the costs of traveling on the road networks, but do not directly affect the development of the three southern provinces. It can be interpreted that these three latent variables are the factors affecting road management. If all 3 factors are improved, the efficiency of the travel expenditure on road networks will be also reduced. The reduction in travel expenditure will definitely have an impact on the development of the three southern border provinces.

Keywords: Road management, Planning integration, three southern provinces development

บทนำ

พื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ประกอบด้วย จังหวัดปัตตานี จังหวัดยะลา จังหวัดนราธิวาส และ 4 อำเภอในจังหวัดสงขลา คือ อำเภอจะนะ อำเภอนาทวี อำเภอเทพา อำเภอ



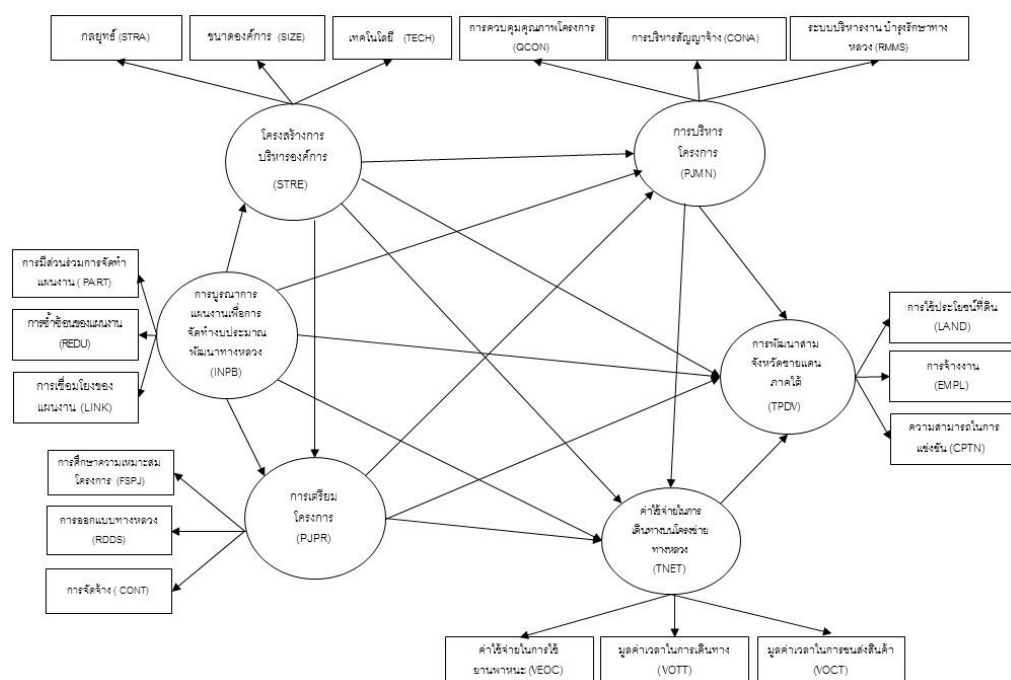
สะบ้าย้อย กล่าวถึงประวัติศาสตร์ความเป็นอยู่และการตั้งถิ่นฐานมายาวนานมีอัตลักษณ์เฉพาะตนมีรูปแบบวัฒนธรรมและวิถีชุมชนของตนเอง ส่วนใหญ่ประชาชนในพื้นที่เป็นคนไทยที่นับถือศาสนาอิสลาม พื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ในช่วงระยะเวลากว่า 10 ปีที่ผ่านมาได้เกิดเหตุการณ์ความไม่สงบอย่างต่อเนื่อง โดยการก่อเหตุความรุนแรงได้อ้างถึงประวัติศาสตร์ดินแดน ความแตกต่างของชาติพันธุ์ การถูกกดขี่จากเจ้าหน้าที่รัฐเพื่อเป็นเครื่องมือในการต่อรองแบ่งแยกดินแดนกับรัฐไทย (ศรีสมภพ จิตรภิรมย์ศรี, 2555) ได้กล่าวถึงสถานการณ์ปัจจุบันการก่อเหตุความรุนแรงได้แปรเปลี่ยนไป เหตุการณ์ส่วนใหญ่เกิดจากการเสียผลประโยชน์ของผู้มีอิทธิพลบางกลุ่มในพื้นที่ใช้แอบอ้างอุดมการณ์ความแตกต่างทางเชื้อชาติและศาสนา เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ในทางที่มีชอบ เช่น การค้ายาเสพติด การค่าน้ำมันเถื่อน การค่านุขย์ โดยอาศัยช่องว่างทางการศึกษา ความรู้ไม่เท่าทันของประชาชนและการบิดเบือนหลักศาสนา เป็นต้น ด้วยเหตุความไม่สงบดังกล่าวจึงส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ เช่น ความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ การขาดโอกาสทางการศึกษา การขาดโอกาสในการพัฒนาต่าง ๆ จึงส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ ได้ศึกษาในเชิงปริมาณชี้ว่าพื้นที่ ๆ มีจำนวนครั้งของการก่อเหตุความรุนแรงสูงจะมีระดับค่าเฉลี่ยของปัญหาสูงกว่ากลุ่มพื้นที่อื่น ปัญหาในที่นี่ ได้แก่ สิ้นค้าแพง ค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น การขาดตลาดรองรับผลผลิต และเงินทุนหมุนเวียนไม่เพียงพอในการผลิต

(สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน, 2560, หน้า 94-144) ได้กล่าวถึงศักยภาพของพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้มีภูมิประเทศตั้งอยู่บนฝั่งทะเลด้านตะวันออกของแหลมมลายูติดกับอ่าวไทยและมีพื้นที่บางส่วนติดกับประเทศมาเลเซียมีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ ป่าไม้ พรรณไม้หลากหลายชนิด มีทรัพยากรแร่ธาตุ ทำเหมืองแร่ ทำการประมง และการท่องเที่ยว เช่น หาดตะโละกาโปร์ (ปัตตานี) อัยเยอร์เวง (ยะลา) ป่าพรุโต๊ะแดง (นราธิวาส) มีการเกษตรกรรมที่สำคัญ ได้แก่ การปลูกยางพาราซึ่งถือเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ แต่ปัจจุบันทรัพยากรที่มีอย่างจำกัดไม่สามารถที่จะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น และเมื่อเปรียบ เทียบผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (gross provincial product at current market prices: GPP) การมีรายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือน/เดือน โดยเปรียบเทียบทั่วประเทศและสามจังหวัดชายแดนภาคใต้อยู่ที่ 15,001-21,500 ซึ่งถือว่าเป็นค่าที่ค่อนข้างต่ำมากเมื่อเปรียบเทียบกับในระดับประเทศและมีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเมื่อเปรียบเทียบกับเฉพาะภาคใต้ (นราธิวาส



ปัตตานี และยะลา ตามลำดับ) ดังนั้นแนวทางหนึ่งจะสามารถช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ คือ การพัฒนาทางหลวงเพื่อการเชื่อมโยงองค์ประกอบต่าง ๆ ภายในพื้นที่เข้าหากันหรือออกไปสู่ภายนอก ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ กมล ท่าเรือรักษ์ และตะวัน ศรีดามา (2549) ได้กล่าวถึง การก่อสร้างทางหลวงว่าเป็นสิ่งสำคัญต่อการเพิ่มประสิทธิภาพผลผลิตมวลรวมหรือจีดีพี (gross domestic product) ผลงานอันเป็นรูปธรรมและเด่นชัดของการพัฒนาระบบทางหลวง เริ่มต้นจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 เมื่อปี พ.ศ. 2505 จวบจนถึงปัจจุบัน พ.ศ.2561 ประเทศไทย ปัจจุบันเริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564) (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561) ปรากฏให้เห็นถึงการใช้งบประมาณในการก่อสร้าง การบำรุงรักษาทางและงานอำนวยความสะดวกทางหลวงที่สนับสนุนระบบการขนส่งด้านอื่น ๆ (ทางน้ำ อากาศ และระบบราง) พร้อม ๆ กับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม การก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินสายสำคัญสามารถเร่งรัดให้เกิดความเชื่อมโยงของภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ เพื่อสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้า

ทางหลวงในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ ซึ่งหากมีการบริหารจัดการที่ดีมีมาตรฐานจะส่งผลต่อการสนับสนุนโครงการพัฒนาด้านอื่น ๆ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เช่น การลดเวลาในการเดินทางจะสนับสนุนโครงการด้านสังคม เช่น การเข้าถึงโครงการด้านการศึกษาและสาธารณสุขของประชาชน การสนับสนุนด้านเศรษฐกิจ เช่น การลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ส่งผลต่อต้นทุนสินค้าทำให้มีความได้เปรียบในการแข่งขัน สนับสนุนการขนส่งภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม สนับสนุนการเติบโตกิจการโทรคมนาคมรวมทั้งการเข้าถึงพื้นที่ของสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่ต้องอาศัยระบบขนส่งทางบกเป็นหลัก ผลจากการเพิ่มศักยภาพเหล่านี้จะทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่สามจังหวัดภาคใต้แบบยั่งยืน ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาถึงอิทธิพลของการบริหารจัดการทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้โดยมีกรอบการวิจัยดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิด

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาอิทธิพลของการบริหารจัดการทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ ได้แก่ การบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดทำงบประมาณพัฒนาทางหลวง โครงสร้างการบริหารองค์การทางหลวง การเตรียมโครงการทางหลวง การบริหารโครงการทางหลวง การลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง และการพัฒนาพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้ได้ใช้รูปแบบวิธีการวิจัยแบบผสมผสาน (mixed method) ระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ(quantitative method) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative) โดยการสัมภาษณ์ผู้บริหารหน่วยงานที่มีภารกิจด้านการพัฒนาและหน่วยงานด้านทางหลวงในพื้นที่ พิจารณาจากความสอดคล้องและความเชื่อมโยงตามกรอบแนวคิดการวิจัยแล้วนำมาบูรณาการสนับสนุนการวิเคราะห์เชิงปริมาณต่อไป



1. กลุ่มตัวอย่างประชากร

1.1 การวิจัยเชิงปริมาณ ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา ผู้วิจัยกำหนดประชากรเป้าหมายเป็นผู้บริหารและปฏิบัติงานของหน่วยงานทางหลวงและหน่วยงานพัฒนาในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้จากจำนวนประชากรทั้งหมด 3,155 คน ผู้วิจัยได้คำนวณกลุ่มตัวอย่างตามตารางขนาดกลุ่มตัวอย่างของเครืชีและมอร์แกน (ณรงค์ กุณิเทศ, และสุดาวรรณ สมใจ, 2558) จากจำนวนประชากรเป้าหมาย 3,155 คน จะได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 343 ตัวอย่าง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วน (sample size) กลุ่มตัวอย่างต้องมีขนาดใหญ่เพียงพอเนื่องจากการใช้กลุ่มตัวอย่างขนาดใหญ่จะมีโอกาสทำให้การแจกแจงตัวแปรเป็นปกติกว่ากลุ่มตัวอย่างขนาดเล็ก โดยปกติการวิเคราะห์สถิติประเภทพหุตัวแปรโดยใช้โปรแกรม LISREL มีคำแนะนำว่าควรใช้กลุ่มตัวอย่างประมาณ 20 เท่าของตัวแปรในแบบจำลอง (สุภมาศ อังศุโชติ และคณะ, 2554) ซึ่งจากรอบแนวคิดผู้วิจัยได้กำหนดตัวแปรไว้จำนวน 18 ตัวแปร ดังนั้น กลุ่มตัวอย่างจึงเท่ากับ 360 คน

1.2 การวิจัยเชิงคุณภาพทำการสัมภาษณ์เชิงลึกความคิดเห็นเกี่ยวกับอิทธิของการบริหารจัดการทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนา โดยข้อคำถามให้ความสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ ดำเนินการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (purposive sampling) ซึ่งเป็นการสุ่มตัวอย่างแบบใช้เหตุผลหรือหลักเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นในการเลือกตัวอย่างตามเทคนิคของเดลฟี (Delphi technique) ใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่างผู้บริหารของหน่วยงานที่มีภารกิจด้านการพัฒนาและหน่วยงานด้านทางหลวงรวมจำนวน 10 คน

ผลการวิจัย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามจำนวน 360 คน แบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ที่ได้รับกลับคืนมาจำนวน 360 ชุด โดยแสดงเป็นความถี่และร้อยละ ผลพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 89.72 ส่วนใหญ่มีอายุ 36-45 ปี คิดเป็นร้อยละ 46.11 ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 53.61 ส่วนใหญ่มีตำแหน่งงานเป็นข้าราชการ คิดเป็นร้อยละ 63.33



ส่วนใหญ่มีสายงานประเภทวิชาการ คิดเป็นร้อยละ 52.78 และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานทางหลวงและงานพัฒนา ส่วนใหญ่มีกระทรวงคมนาคม คิดเป็นร้อยละ 50.56 ตามลำดับ

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรประจักษ์

แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรประจักษ์ (n=360).

PART	PART	REDU	LINK	STRA	SIZE	TECH	FSPJ	RDDS	CONT	QCON	CONA	RMMS	VEOC	VOTT	VOCT	LAND	EMPL	CPTN
PART	1																	
REDU	0.831**	1																
LINK	0.759**	0.860**	1															
STRA	0.692**	0.708**	0.670**	1														
SIZE	0.672**	0.683**	0.655**	0.803**	1													
TECH	0.611**	0.642**	0.622**	0.669**	0.680**	1												
FSPJ	0.689**	0.756**	0.717**	0.685**	0.650**	0.735**	1											
RDDS	0.749**	0.782**	0.727**	0.723**	0.734**	0.712**	0.821**	1										
CONT	0.730**	0.780**	0.739**	0.693**	0.673**	0.683**	0.772**	0.827**	1									
QCON	0.679**	0.773**	0.725**	0.689**	0.719**	0.672**	0.720**	0.770**	0.811**	1								
CONA	0.714**	0.746**	0.671**	0.714**	0.716**	0.696**	0.703**	0.759**	0.772**	0.853**	1							
RMMS	0.709**	0.738**	0.687**	0.673**	0.653**	0.664**	0.726**	0.743**	0.780**	0.760**	0.733**	1						
VEOC	0.588**	0.637**	0.617**	0.616**	0.611**	0.657**	0.721**	0.645**	0.653**	0.653**	0.685**	0.686**	1					
VOTT	0.507**	0.540**	0.567**	0.551**	0.524**	0.619**	0.640**	0.566**	0.626**	0.598**	0.603**	0.630**	0.546**	1				
VOCT	0.612**	0.625**	0.613**	0.558**	0.537**	0.554**	0.640**	0.656**	0.655**	0.614**	0.612**	0.615**	0.596**	0.600**	1			
LAND	0.741**	0.743**	0.714**	0.613**	0.605**	0.568**	0.635**	0.686**	0.689**	0.650**	0.614**	0.610**	0.557**	0.458**	0.563**	1		
EMPL	0.674**	0.660**	0.664**	0.661**	0.651**	0.610**	0.630**	0.672**	0.661**	0.631**	0.654**	0.632**	0.612**	0.588**	0.613**	0.663**	1	
CPTN	0.703**	0.709**	0.701**	0.627**	0.612**	0.684**	0.708**	0.663**	0.659**	0.626**	0.645**	0.635**	0.672**	0.617**	0.648**	0.652**	0.737**	1
Minimum	2.80	2.80	2.80	3.00	3.00	3.60	2.40	2.60	2.60	2.80	3.00	3.40	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	2.80
Maximum	3.80	4.20	4.20	4.40	4.20	5.00	3.80	4.00	4.20	4.60	4.40	4.80	5.00	5.00	5.00	4.60	4.80	5.00
Mean	3.23	3.57	3.44	3.64	3.56	4.13	3.25	3.45	3.53	3.77	3.61	3.94	3.95	4.08	4.05	3.88	3.94	3.86
Std. Deviation	0.19	0.22	0.22	0.24	0.17	0.25	0.28	0.30	0.26	0.28	0.23	0.27	0.38	0.40	0.42	0.42	0.37	0.41

หมายเหตุ ** p < 0.01

จากตารางพบว่า ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันระหว่างตัวแปรสังเกตได้ จำนวน 18 ตัวแปร ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งหมด 153 คู่ ซึ่งเป็นตัวแปรสังเกตได้ทั้งหมดมีความสัมพันธ์กันและความสัมพันธ์ของตัวแปรทุกคู่มีทิศทางเดียวกัน โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเป็นความสัมพันธ์ทางบวกมีขนาดของความสัมพันธ์หรือค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์อยู่ระหว่าง 0.458–0.860 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกตได้พบว่า คู่ที่มีความสัมพันธ์กันสูงมากที่สุด คือ ด้านความซ้ำซ้อนของแผนงานกับด้านความเชื่อมโยงของแผนงาน = 0.860 รองลงมา คือ ด้านการควบคุมคุณภาพโครงการกับด้านการบริหารสัญญาจ้าง = 0.853 ส่วนตัวแปรคู่ที่มีความสัมพันธ์กันต่ำที่สุด คือ ด้านมูลค่าเวลาในการเดินทางกับด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน = 0.458 แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกตได้ทุกคู่ในภาพรวมพบว่าระหว่างตัวแปรสังเกตได้ทุกคู่ส่วนใหญ่มีค่าเกิน 0.80 เพียงเล็กน้อย ความสัมพันธ์ดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าตัวแปรสังเกตได้มีระดับความสัมพันธ์ไม่สูงมากนักไม่เกิดปัญหา multicollinearity และตัวแปรสังเกตได้ทั้งหมดอยู่บนองค์ประกอบร่วมกัน



ตารางที่ 2 ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานการวิจัย	สัมประสิทธิ์ เส้นทาง	t statistic	ผลลัพธ์
สมมติฐาน การบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดทำ งบประมาณพัฒนาทางหลวง โครงสร้างการบริหารองค์การ ทางหลวง การเตรียมโครงการ การบริหารโครงการ และ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง ส่งผลต่อการ พัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้			
1.1 การบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดทำงบประมาณ พัฒนาทางหลวง ส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดน ภาคใต้)INPB --> TPDV(	0.93**	4.37	สนับสนุน
1.2 โครงสร้างการบริหารองค์การทางหลวง ส่งผลต่อการ พัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้)STRE --> TPDV(	0.11	1.22	ไม่ สนับสนุน
1.3 การเตรียมโครงการ การบริหารโครงการ ส่งผลต่อการ พัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้)PJPR --> TPDV(	-0.43	-1.15	ไม่ สนับสนุน
1.4 การบริหารโครงการ ส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัด ชายแดนภาคใต้)PJMN --> TPDV(	-0.58**	-3.37	สนับสนุน
1.5 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง ส่งผล ต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้)TNET --> TPDV(	0.98**	3.21	สนับสนุน

อภิปรายผล

จากผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า การบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดทำงบประมาณพัฒนาทางหลวงส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.93 ค่า t statistic เท่ากับ 4.37 ซึ่งสนับสนุนสมมติฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 สามารถตีความได้ว่าตัวแปรที่ศึกษามีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันนั่นคือ เมื่อการบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดทำงบประมาณพัฒนาทางหลวงเพิ่มมากขึ้นส่งผลให้การพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้เพิ่มขึ้นด้วย ส่วนการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ



0.98 ค่า t statistic เท่ากับ 3.21 ซึ่งสนับสนุนสมมติฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 สามารถตีความได้ว่าตัวแปรที่ศึกษามีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน นั่นคือ เมื่อมีการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงเพิ่มมากขึ้นส่งผลให้การพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้เพิ่มมากขึ้นด้วย และการบริหารโครงการทางหลวงส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ -0.58 ค่า t statistic เท่ากับ 3.37 ซึ่งสนับสนุนสมมติฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 สามารถตีความได้ว่าตัวแปรที่ศึกษามีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม นั่นคือ เมื่อการบริหารโครงการเพิ่มมากขึ้นส่งผลให้การพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้เพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งสนับสนุนสมมติฐานแต่โครงสร้างการบริหารองค์การทางหลวงไม่ส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.11 ค่า t statistic เท่ากับ 1.22 และการเตรียมโครงการ การบริหารโครงการไม่ส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ -0.43 ค่า t statistic เท่ากับ -1.15 ซึ่งไม่สนับสนุนสมมติฐาน

การสัมภาษณ์ผู้บริหาร เป็นการสัมภาษณ์แนวความคิดเห็น โดยใช้การสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ ผู้ศึกษาสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยใช้เหตุผลและหลักเกณฑ์ในการเลือกจากหน่วยงานที่มีภารกิจการพัฒนาและหน่วยงานทางหลวงได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 10 คน ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

ตารางที่ 3 การสัมภาษณ์ผู้บริหารทางหลวง

ประเด็นคำถาม	บทสรุปการสัมภาษณ์
1. ท่านมีความเห็นเกี่ยวกับด้านการมีส่วนร่วมจัดทำแผนงาน ความเข้าใจแผนงาน และความเชื่อมโยงแผนงาน อย่างไร	ทัศนะของผู้บริหารส่วนใหญ่เห็นว่า การมีส่วนร่วมจัดทำแผนงาน ความเข้าใจแผนงาน และความเชื่อมโยงแผนงาน การพัฒนานั้นต้องเริ่มจากการมีส่วนร่วมเป็นสิ่งสำคัญทั้งจากประชาชนและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพราะจะสร้างการเชื่อมโยงของแผนงานด้านอื่น ๆ และส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่อย่างยั่งยืน



ประเด็นคำถาม	บทสรุปการสัมภาษณ์
2. ท่านมีความเห็นเกี่ยวกับด้านกลยุทธ์ ขนาดองค์กรและเทคโนโลยี อย่างไร	ทัศนะของผู้บริหารส่วนใหญ่เห็นว่า กลยุทธ์ ขนาดองค์กรและเทคโนโลยี คือ กลไกสำคัญในการพัฒนาเพื่อไปสู่เป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ โดยกลยุทธ์ของหน่วยงานได้ถูกออกแบบให้มีความสอดคล้องและเหมาะสมกับภารกิจ และขนาดองค์กรที่จำกัดจะต้องนำเทคโนโลยีเข้ามาสนับสนุน
3. ท่านมีความเห็นเกี่ยวกับด้าน การ ศี ก ษ า ความเหมาะสม การสำรวจและออกแบบทางหลวง และการจัดจ้างอย่างไร	ทัศนะของผู้บริหารส่วนใหญ่เห็นว่า การพัฒนาในพื้นที่ต้องเริ่มจากการการศึกษาความเหมาะสมเพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนการพัฒนา การสำรวจและออกแบบทางหลวง รวมทั้งการแก้ไขปัญหาอุปสรรคโครงการทางหลวงเป็นการเตรียมความพร้อมโครงการเพื่อขอรับการจัดสรรงบประมาณและการจัดจ้างตามกรอบระยะเวลา
4. ท่านมีความเห็นเกี่ยวกับด้านการควบคุมคุณภาพโครงการทางหลวง การบริหารสัญญาจ้าง และระบบบริหารงานบำรุงทางหลวง อย่างไร	ทัศนะของผู้บริหารส่วนใหญ่เห็นว่า การควบคุมคุณภาพทางหลวงต้องเป็นไปตามมาตรฐานงานทางซึ่งควรมีบุคลากรผู้เชี่ยวชาญและการสนับสนุนเครื่องมืออย่างเพียงพอ ส่วนการบริหารสัญญาจ้างต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง ระเบียบระบบบริหารงานบำรุงทางพัสดุ และการรักษาผลประโยชน์ทางราชการเป็นสำคัญ และระบบบริหารงานบำรุงทางจะช่วยให้ผิวจราจรมีคุณภาพที่ดีอย่างต่อเนื่อง ยืดอายุการใช้งานและประหยัดงบประมาณการซ่อมบำรุงทาง
5. ท่านมีความเห็นเกี่ยวกับด้านค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ มูลค่าเวลาในการเดินทาง และมูลค่าเวลาในการขนส่งสินค้า อย่างไรบ้าง	ทัศนะของผู้บริหารส่วนใหญ่เห็นว่า ทางหลวงที่มีคุณภาพมีโครงข่ายที่เชื่อมโยงจะสามารถลดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ ขณะเดียวกันการเดินทางที่มีความสะดวกสบายจะช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางและการขนส่งสินค้า



ประเด็นคำถาม	บทสรุปการสัมภาษณ์
6. ท่านมีความเห็นเกี่ยวกับ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การจ้างงาน และความสามารถในการแข่งขัน อย่างไร	ทัศนะของผู้บริหารส่วนใหญ่เห็นว่า การใช้ประโยชน์ที่ดิน การจ้างงาน และความสามารถในการแข่งขัน เป็นปัจจัยที่สำคัญในการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ เนื่องจากระบบทางหลวงจะสนับสนุนการคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวกรวดเร็ว และสามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ซึ่งจะสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคม

จากตารางสามารถสรุปได้ว่า ผู้บริหารมีความคิดเห็นไปในแนวทางเดียวกัน คือ การบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดหางบประมาณพัฒนาทางหลวง โครงสร้างการบริหารองค์การทางหลวง การเตรียมโครง การทางหลวง การบริหารโครงการทางหลวงส่งผลต่อการบริหารจัดการทางหลวง ส่วนการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่สามจังหวัดชายแดนใต้

สรุป

การมีส่วนร่วมจัดทำงานแผนงาน ความเข้าใจข้อแผนงาน และความเชื่อมโยงแผนงานมีความสำคัญต่อการบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดหางบประมาณพัฒนาอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเห็นได้จากการมีส่วนร่วมจัดทำงานแผนงานมีค่าระดับสูง รองลงมาคือ ความเข้าใจข้อแผนงานและความเชื่อมโยงแผนงานตามลำดับ ทั้งนี้มีความสอดคล้องกับผลการวิจัยเชิงคุณภาพและสอดคล้องกับแนวคิดของ (เบญจวรรณ ทิมสุวรรณ และรัชนี้ สรรเสริฐ, 2555) ที่ได้กล่าวว่า การทำสิ่งที่บกพร่องให้สมบูรณ์ โดยการเพิ่มส่วนที่ขาดเข้าไปหรือการนำส่วนประกอบย่อยตั้งแต่สองส่วนขึ้นไปเข้ามารวมกันเป็นหนึ่งเดียวจะให้ผลมากกว่าสองส่วน และทั้งนี้ยังมีความสอดคล้องกับแนวคิดของ (เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์, 2546) ที่กล่าวว่า การนำสิ่งหนึ่งเข้าไปกับอีกสิ่งหนึ่งเป็นการทำให้สิ่งเดิมเพิ่มพูน สมบูรณ์กว่าเดิม เอื้อประโยชน์ต่อกัน รวมเป็นการเชื่อมโยงอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างเข้าเป็นองค์ประกอบเดียวกันเพื่อให้ได้องค์ประกอบที่สมบูรณ์ขึ้น



กลยุทธ์ ขนาด และเทคโนโลยีมีความสำคัญกับโครงสร้างการบริหารองค์การอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเห็นได้จาก กลยุทธ์มีค่าระดับสูง รองลงมาคือ ขนาด และเทคโนโลยีตามลำดับ ทั้งนี้มีความสอดคล้องกับผลการวิจัยเชิงคุณภาพและสอดคล้องกับแนวคิดของ โจนาทาน กิฟฟอร์ด (Gifford, J. , 2011) ได้กล่าวว่าโครงสร้างการบริหารองค์การทุกคนในองค์กรต้องยอมรับ เข้าใจและปฏิบัติตามได้ และมีสิ่งเดียวที่ยากต่อการเปลี่ยนแปลง คือ การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างขององค์การที่มีขนาดใหญ่ และยังสอดคล้องกับแนวคิดของ เฮนรี มินท์ซ์เบิร์ก (Mintzberg, H. , 1994) ที่ได้กล่าวว่า การบริหาร การพัฒนา การดำเนินงานจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการกำหนดกลยุทธ์ (strategy) เพื่อมีทิศทางการทำงานไปสู่เป้าหมายอย่างชัดเจน โดยใช้หลัก 5Ps คือ 1) กลยุทธ์ คือ แผน 2) กลยุทธ์ คือ แบบแผนหรือรูปแบบ 3) กลยุทธ์ คือ การกำหนดฐานะหรือตำแหน่ง 4) กลยุทธ์ คือ แนวคิดหรือมุมมอง และ 5) กลยุทธ์ คือ กลวิธี

การศึกษาความเหมาะสมโครงการ การสำรวจและออกแบบทางหลวง และการจัดจ้างมีความ สำคัญต่อการเตรียมโครงการทางหลวงอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเห็นได้จากการสำรวจและออกแบบทางหลวงมีค่าระดับสูงรองลงมา คือ การจัดจ้างการ และศึกษาความเหมาะสมโครงการตามลำดับ ทั้งนี้มีความสอดคล้องกับผลการวิจัยเชิงคุณภาพ และสอดคล้องกับแนวคิด (Sukhothai Thammathirat open University. (2015), 2561) ที่กล่าวว่า กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงบประมาณหรือการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อนำมาลงทุนสร้างผลงานที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อกลุ่มเป้าหมาย กิจกรรมนั้นจะต้องเป็นหน่วยอิสระที่สามารถทำการวิเคราะห์วางแผน และบริหารงานได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้จะต้องมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนมีกำหนดเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดที่ชัดเจน ซึ่งการดำเนินงานจะต้องอยู่ภายใต้งบประมาณที่วางไว้ และผลของโครงการที่ได้มีคุณภาพตามเกณฑ์ที่กำหนด และยังสอดคล้องกับแนวคิดของ (McGraw-Hill Concise Encyclopedia of Science and Technology, 2016) ได้กล่าวว่า การออกแบบเรขาคณิตของทางหลวงเป็นการหาตำแหน่งและแนวทางหลวงที่เหมาะสม และมีรูปร่างที่ดีที่สุดจะมีโอกาสได้รับการคัดเลือกในระหว่างขั้นตอนการออกแบบ ปัจจัยสำคัญที่นำมาพิจารณาในการออกแบบด้านเรขาคณิตทางหลวงมี 3 ปัจจัยประกอบด้วย มนุษย์ พาหนะ และทางหลวง

การควบคุมคุณภาพทางหลวง การบริหารสัญญาจ้าง และระบบบริหารงานบำรุงทางมีความสำคัญต่อการบริหารโครงการทางหลวงอย่างมีนัยสำคัญซึ่งเห็นได้จาก การควบคุม



คุณภาพทางหลวงมีค่าระดับสูง รองลงมาคือ การบริหารสัญญาจ้าง และระบบบริหารงานบำรุงทางตามลำดับ ทั้งนี้มีความสอดคล้องกับผลการวิจัยเชิงคุณภาพและสอดคล้องกับแนวคิดของ (Lewis R. Ireland , 2006) ที่กล่าวว่าการบริหารโครงการต้องเข้าถึงเป้าหมายได้ทั้งหมดตามที่กำหนดไว้ภายใต้ข้อจำกัดต่าง ๆ ของการบริหารโครงการ และ (Joseph Phillips, 2003) ได้แสดงความเห็นที่สอดคล้องว่า ข้อจำกัดของการบริหารโครงการโดยทั่วไป คือ ทรัพยากรที่มีอย่างจำกัด ขอบเขตงาน เวลา เงินทุน การจัดสรรทรัพยากร การประยุกต์และนำทรัพยากรที่มีอย่างจำกัดมาให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้ตามเป้าหมาย

ค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ มูลค่าเวลาในการเดินทาง และมูลค่าเวลาในการขนส่งสินค้า มีความสำคัญต่อการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเห็นได้จากค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะมีค่าระดับสูง รองลงมาคือ มูลค่าเวลาในการเดินทาง และมูลค่าเวลาในการขนส่งสินค้าตามลำดับ ทั้งนี้มีความสอดคล้องกับผลการวิจัยเชิงคุณภาพ และสอดคล้องกับแนวคิดของ (พรรณธิดา เหล่าพวงศักดิ์ และคณะ, 2554) ได้กล่าวว่าการลดค่าใช้จ่ายการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงประกอบด้วยมูลค่าของการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ ได้แก่ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าน้ำมันหล่อลื่น ค่าयरถยนต์ ค่าดำเนินการ และมีความสัมพันธ์กับระดับความเร็วของยานพาหนะ และปริมาณการจราจร และมูลค่าของการประหยัดเวลาในการเดินทาง (travel time saving) ดังนั้น การปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงจะส่งผลต่อการลดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ เนื่องจากช่วยกระจายปริมาณการจราจรส่วนหนึ่งไปยังทางหลวงสายอื่นทำให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น และการปรับปรุงผิวจราจรส่งผลต่อความคล่องตัวของการจราจรและความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงเพิ่มขึ้นส่วนมูลค่าเวลาในการขนส่งสินค้าสอดคล้องกับแนวคิดของ Jong & Gommer (1988) กล่าวว่า การประหยัดเวลาและความคุ้มค่าของการขนส่งสินค้าหรือสิ่งของต่าง ๆ บนโครงข่ายทางหลวง ผู้ประกอบการจะเลือกใช้เส้นทางที่ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุดมีความสะดวกสบายและใช้เวลาเดินทางน้อยที่สุด โดยมีปัจจัยเกี่ยวข้องกับมูลค่าของสินค้าในช่วงเวลาการขนส่งสินค้าและความน่าจะเป็นของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าเป็นตัวกำหนดสำคัญในการเลือกใช้เส้นทาง

การใช้ประโยชน์ที่ดิน การจ้างงาน และความสามารถในการแข่งขันมีความสำคัญต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเห็นได้จากความสามารถในการ



แข่งขันมีค่าระดับสูง รองลงมาคือ การจ้างงาน และการใช้ประโยชน์ที่ดินตามลำดับ ทั้งนี้มีความสอดคล้องกับผลการวิจัยเชิงคุณภาพและสอดคล้องกับแนวคิดของ (อะหะมะ สะมาแอ และฮูเซน หมัดหมัน, 2559) กล่าวว่าพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้อยู่ในภูมิภาคที่ได้เปรียบมีศักยภาพทางด้านการค้าสูงเพราะเป็นพื้นที่ติดชายแดนซึ่งเป็นพื้นที่ ๆ เอื้ออำนวยทางการค้า โดยเฉพาะกับมิตรประเทศที่มีโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่ดีกว่านอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่ ๆ เหมาะสมทางการเกษตรโดยมีพื้นดินที่อุดมสมบูรณ์เหมาะกับการเกษตรนานาชนิดทั้งปศุสัตว์ การเกษตร การประมงทั้งน้ำจืดและน้ำเค็ม และสามารถนำวัตถุดิบเหล่านั้นส่งไปยังโรงงานหรือการค้าระหว่างชายแดน สำหรับการท่องเที่ยวมีสถานที่ท่องเที่ยวโบราณสถาน เช่น มัสยิดกรือเซะ ศาลเจ้าแม่ลิ้มกอเหนี่ยว และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น ป่าบาโล-ฮาลา บริเวณรอยต่อของจังหวัดยะลาและนราธิวาส โดยรวมพื้นที่ดังกล่าวจึงมีความเหมาะสมในการลงทุนระหว่างชายแดนส่งผลให้มีความสามารถในการแข่งขันเป็นอย่างมาก

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

1.1 การบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดทำงบประมาณพัฒนาทางหลวง โครงสร้างการบริหารองค์การ การเตรียมโครงการ การบริหารโครงการ การลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง และการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้โดยผลจากการทดสอบพบว่า การบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดทำงบประมาณพัฒนาทางหลวง ส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งสามารถตีความได้ว่าการบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดทำงบประมาณพัฒนาทางหลวงเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้การพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้เพิ่มขึ้นด้วย ส่วนการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ซึ่งสามารถตีความว่า เมื่อมีการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงมากขึ้นจะส่งผลให้การพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้เพิ่มมากขึ้นด้วย และการบริหารโครงการทางหลวงส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ซึ่งสามารถตีความว่า เมื่อการบริหารโครงการทางหลวงเพิ่มมากขึ้นย่อมส่งผลให้การพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้เพิ่มมากขึ้นด้วยแต่โครงสร้างการบริหารองค์การทางหลวงและการเตรียมโครงการทางหลวงไม่ส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ซึ่งสามารถตีความว่าเมื่อโครงสร้างการบริหาร



องค์การทางหลวงและการเตรียมโครงการทางหลวง คือ ปัจจัยของการบริหารจัดการทางหลวงที่มีความสัมพันธ์ต่อการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้

1.1.1 ข้อค้นพบ: จากผลการวิเคราะห์สภาพตัวแปรองค์ประกอบของการบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดทำงบประมาณฯ ประกอบด้วย การมีส่วนร่วมจัดทำแผนงาน ความซ้ำซ้อนของแผนงาน และความเชื่อมโยงของแผนงานส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยการมีส่วนร่วมจัดทำแผนงานส่งผลมากที่สุด รองลงมาคือความเชื่อมโยงของแผนงาน และความซ้ำซ้อนของแผนงานตามลำดับซึ่งสามารถอธิบายได้ว่า ความสำเร็จของการพัฒนาพื้นที่สามจังหวัดชายแดนสำคัญมาจากประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมกำหนดแผนงานการป้องกันความซ้ำซ้อนจะส่งผลต่อประสิทธิภาพของแผนงานและการเชื่อมโยงแผนงานจะส่งผลต่อโครงการพัฒนาอื่นๆ

1.1.2 ข้อเสนอแนะ: ควรให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การป้องกันความซ้ำซ้อนจะส่งผลต่อประสิทธิภาพของแผนงาน และการเชื่อมโยงแผนงานทางหลวงจะสนับสนุนโครงการพัฒนาอื่นๆ

1.2 การบูรณาการแผนงานเพื่อจัดทำงบประมาณพัฒนาทางหลวง การจัดสรรงบประมาณเพื่อการพัฒนาในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ในช่วงระยะเวลา 14 ปีผ่านมารวมเป็นจำนวน 2.9 แสนล้านบาท ซึ่งเป็นงบประมาณที่สูงกว่าผลลัพธ์ที่กลับคืนมา ส่วนหนึ่งอาจเกิดจากปัญหาความหลากหลายหน่วยงานที่ปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่ขาดแผนการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน ดังเช่น หน่วยงานที่มีภารกิจด้านทางหลวงสายรองและทางหลวงสายย่อยที่มีปัญหาจากการจัดแบ่งภารกิจที่ไม่สอดคล้องกับการจำแนกทางหลวงตามลำดับชั้นหน้าที่และโครงสร้างการบริหารองค์การที่ไม่คุ้มค่าและไม่เกิดประสิทธิภาพนับตั้งแต่เริ่มบังคับใช้กฎหมายกระจายอำนาจที่มีการถ่ายโอนทางหลวงให้กับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นที่ยังไม่มีความพร้อมด้านงบประมาณและบุคลากรผู้รับผิดชอบทำให้เกิดปัญหาการดูแลรักษาทางหลวงที่เกินความสามารถของท้องถิ่นเอง จึงเป็นที่มาของการขอสนับสนุนการก่อสร้างทางและบำรุงทางจากหน่วยงานในพื้นที่ เช่น แขวงทางหลวงชนบท โยธาธิการและผังเมือง หน่วยทหารช่าง และหน่วยทหารพัฒนา เป็นต้น ซึ่งการจัดแบ่งภารกิจที่ไม่ชัดเจนหรือชัดเจนแต่ไม่มีการบูรณาการจึงเกิดปัญหาการวางแผนงบประมาณและการปฏิบัติงานตามมา ดังนั้นการบูรณาการแผนงาน



เพื่อการจัดทำงบประมาณการพัฒนาทางหลวงจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องดำเนินการให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมและสามารถปฏิบัติงานได้ตามเป้าหมายและควรแก้ไขข้อกฎหมายการกระจายอำนาจให้มีความสอดคล้องกับระบบงานทางหลวงที่สามารถปฏิบัติได้จริง

2. ข้อเสนอแนะในทางปฏิบัติจากข้อมูลที่กล่าวมาข้างต้นสามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์และเชิงนโยบาย เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ ดังนี้

2.1 ด้านการบูรณาการแผนงานเพื่อการจัดทำงบประมาณพัฒนาทางหลวง ควรปฏิบัติงานในลักษณะของการมีส่วนร่วมและป้องกันความซ้ำซ้อนของแผนงาน ส่วนการเชื่อมโยงแผนงานโครงการต่าง ๆ จะสนับสนุนโครงการพัฒนาอื่น ๆ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.2 ด้านโครงสร้างการบริหารองค์การ ควรวางกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสถานการณ์ ข้อจำกัดของจำนวนบุคลากรและสามารถนำไปปฏิบัติได้ผลสำเร็จตามเป้าหมาย อีกทั้งการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพองค์การทางหลวง

2.3 ด้านการเตรียมโครงการทางหลวง ควรมีการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลในการสำรวจและออกแบบ การแก้ไขปัญหาอุปสรรคระหว่างก่อสร้าง และการจัดจ้างได้ทันเวลา

2.4 การบริหารโครงการทางหลวงต้องเป็นไปตามมาตรฐานงานที่เกี่ยวข้อง สัญญาจ้าง ระเบียบพัสดุ หลังจากรับมอบโครงการแล้วหน่วยงานจะต้องดำเนินการตรวจสอบสภาพทางหลวงให้คงสภาพสามารถใช้งานได้ดีจนกว่าจะสิ้นสุดระยะเวลาค่าประกันสัญญา และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาค่าประกันสัญญาหน่วยงานทางหลวงจะต้องจัดให้มีหน่วยบำรุงทางรับช่วงบำรุงรักษาทางต่อไป

2.5 การลดค่าใช้จ่ายการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการเพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนโครงข่ายทางหลวง การสำรวจ การออกแบบ การจัดจ้าง การควบคุมงานก่อสร้าง การบริหารสัญญาจ้าง และการบำรุงรักษาทาง ซึ่งจะต้องอาศัยโครงสร้างการบริหารองค์การทางหลวง ได้แก่ กลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสถานการณ์ การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานและขดเชยข้อจำกัดของขนาดองค์การ การปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีหลายหน่วยงานที่มีงบประมาณในการพัฒนา จึงจำเป็นต้องอาศัยการบูรณา



การแผนงานเพื่อจัดทำงบประมาณฯ เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานได้มีส่วนร่วม ป้องกันความซ้ำซ้อนของโครงการ และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับโครงการอื่น ๆ

2.6 การลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่โดยวัดค่าจาก 3 ปัจจัย คือ 1) ทางหลวงมีความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินได้เพิ่มมากขึ้น 2) ทางหลวงสนับสนุนโครงการทางเศรษฐกิจและสังคมส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการและประชาชนในพื้นที่ 3) เมื่อความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นส่งผลให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้นตามมา

3. ข้อเสนอแนะการวิจัยในอนาคต จากการวิจัยในครั้งนี้ที่ผลการศึกษาได้อธิบายถึงภาพรวมของการบริหารจัดการทางหลวงที่ส่งผลต่อการพัฒนาสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะการวิจัยในอนาคตดังต่อไปนี้

3.1 ควรศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างภารกิจทางหลวงและขนาดองค์การทางหลวงที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่าต่อการลงทุนงบประมาณ

3.2 ควรศึกษาข้อกฎหมายกระจายอำนาจ เพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงให้มีประสิทธิภาพ

3.3 ควรศึกษาเกี่ยวกับการจำแนกโครงข่ายทางหลวงให้สอดคล้องกับภารกิจขององค์การทางหลวง

เอกสารอ้างอิง

- กมล ท่าเรือรักษ์ และตะวัน ศรีดามา. (2549). บทบาทกรมทางหลวงกับการพัฒนาประเทศโดย Vector Autoregressive Model (VAR). สำนักวิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง.
- เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์. (2546). การคิดเชิงบูรณาการ พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: ชัคเชสมิเดีย.
- ณรงค์ กุลนิตะ, และสุดาวรรณ สมใจ. (2558). ระเบียบวิธีวิจัยขั้นสูง และการออกแบบวิจัย พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: มาสเตอร์พริ้นท์ สามเสน.
- เบญจวรรณ ทิมสุวรรณ และรัชนี้ สรรเสริญ. (2555). การบูรณาการ: กระบวนทัศน์ในการประกันคุณภาพการศึกษา. การพยาบาลและการศึกษา, 5 (2), 4.



- พรรณธิดา เหล่าพวงศักดิ์ และคณะ. (2554). การวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์ของโครงการสายเลี้ยวเมืองสันป่าตอง-หางดง (ตอนที่ 1) จังหวัดเชียงใหม่. วิทยาการจัดการและสารสนเทศศาสตร์, 6 (2), 73.
- ศรีสมภพ จิตรภิรมย์ศรี. (2555). 98 เดือนแห่งความรุนแรงจังหวัดชายแดนภาคใต้ ปีตตานี. คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (10 ตุลาคม 2561). แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 – 2564). เข้าถึงได้จาก http://www.nesdb.go.th/ewt_news.php?nid=6420
- สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน. (2560). แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน พ.ศ. 2557 – 2560.
- สุภมาศ อังศ์โชติ และคณะ. (2554). สถิติวิเคราะห์สำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์และพฤติกรรมศาสตร์ เทคนิคการใช้โปรแกรม LISREL. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: บริษัทเจริญดีมั่นคงการพิมพ์.
- อะหะมะ สะมาแอ และฮูเซน หมัดหมั่น. (2559). ความเห็นของผู้นำชุมชนต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้. AL-NUR บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยฟาฏอนี. 11 (20), 153.
- Gifford, J. . (2011). 100 Great Leadership ideas. England: Marshall Cavendish Corp/Ccb.
- Jong & Gommer . (1988).
- Joseph Phillips. (2003). PMP Project Management Professional Study Guide. McGraw-Hill Professional.
- Lewis R. Ireland . (2006). Project Management. McGraw-Hill Professional.
- McGraw-Hill Concise Encyclopedia of Science and Technology. (2016). Highway engineering. New York: McGraw-Hill.
- Mintzberg, H. . (1994). The Rise and Fall of Strategic Planning. New York: Prentice Hall.



Sukhothai Thammathirat open University. (2015). (22 เมษายน 2561). ความรู้ทั่วไป
เกี่ยวกับการวิเคราะห์และประเมินโครงการ. เข้าถึงได้จาก
<http://www.stou.ac.th/stouonline/lom/data/sec/Lom14/01-03-02.html>