

การพัฒนาพื้นที่ชายแดนด้วยโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม: การวิเคราะห์ปัจจัย
 ความสำเร็จของสำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา*
 DEVELOPMENT OF BORDER AREAS THROUGH TRANSPORTATION
 INFRASTRUCTURE: AN ANALYSIS OF SUCCESS FACTORS OF
 THE FIRST DEVELOPMENT REGION OFFICE, DEVELOPMENT TASK FORCE

จุชานันท์ หุ่นดี¹, พงษ์เสฐียร เหลืองอลงกต^{2*}, อนูรัตน์ อนันตนารม²

Juthanan Hoondee¹, Pongsatean Luengalongkot^{2*}, Anurat Anantanarm²

¹หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชายุทธศาสตร์และความมั่นคง มหาวิทยาลัยบูรพา ชลบุรี ประเทศไทย

¹Doctor of Philosophy Program, Strategy and Security, Burapha University, Chonburi, Thailand

²คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ชลบุรี ประเทศไทย

²Faculty of Political Science and Law, Burapha University, Chonburi, Thailand

*Corresponding author E-mail: pongsate@hotmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนในแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม และอธิบายเชิงลึกถึงสาเหตุของปัจจัยดังกล่าว โดยใช้การวิจัยแบบผสมวิธีรูปแบบ Explanatory Sequential Design เริ่มจากการวิจัยเชิงปริมาณก่อน แล้วจึงต่อด้วยการวิจัยเชิงคุณภาพ กลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ตำบลชายแดน 3 จังหวัด ได้แก่ ราชบุรี เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 จำนวน 400 คน จากตารางสำเร็จรูป Taro Yamane และผู้ให้ข้อมูลสำคัญ คือ ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแลแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคมของหน่วยบัญชาการทหารพัฒนา จำนวน 8 คน เครื่องมือที่ใช้เก็บข้อมูล คือ แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์เชิงลึก วิเคราะห์ข้อมูลด้วยการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 และวิเคราะห์เชิงเนื้อหาแบบอุปนัย ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนมี 3 ปัจจัยหลัก ได้แก่ ปัจจัยด้านผู้นำ เครือข่าย และเทคโนโลยี โดยปัจจัยด้านผู้นำมีอิทธิพลสูงสุด (Sig. = 0.000) เนื่องจากผู้นำมีบทบาทสำคัญในการกลั่นกรองงาน จัดสรรทรัพยากร ตัดสินใจเลือกพื้นที่ดำเนินการ ริเริ่มนโยบาย และบูรณาการการทำงานทุกมิติให้บรรลุวัตถุประสงค์ ปัจจัยด้านเครือข่าย (Sig. = 0.000) มีความสำคัญเนื่องจากความร่วมมือระหว่างหน่วยงานรัฐและภาคประชาชนช่วยให้การวางแผนเป็นแบบบูรณาการ ลดความซ้ำซ้อน ใช้งบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการของชุมชนอย่างแท้จริง และปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Sig. = 0.026) เป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมชายแดน ช่วยให้การสำรวจมีความแม่นยำและรวดเร็ว ลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงาน รวมถึงเชื่อมโยง

การประชาสัมพันธ์ผ่านโซเชียลมีเดีย ข้อสรุปเชิงนโยบายแนะนำว่าควรเสริมสร้างบทบาทของผู้นำ เชื่อมโยงเครือข่ายความร่วมมือ และใช้เทคโนโลยีเพื่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนอย่างมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ: การพัฒนาพื้นที่ชายแดน, โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม, ปัจจัยความสำเร็จ, การมีส่วนร่วมของประชาชน

Abstract

This research aims to examine factors affecting border area development in road construction programs and to provide in-depth explanations of the underlying causes of these factors. The study employs a mixed-methods research design using the Explanatory Sequential Design approach, beginning with quantitative research followed by qualitative research. The sample group consists of 400 household representatives from border subdistricts in three provinces-Ratchaburi, Phetchaburi, and Prachuap Khiri Khan-under the responsibility of the 13th Mobile Development Unit, determined using Taro Yamane's table. Key informants include eight commanding officers who supervise road construction programs under the Royal Thai Army Development Command. Data collection instruments comprise questionnaires and in-depth interview guides. Data analysis was conducted using multiple regression analysis at a statistical significance level of .05 and inductive content analysis. The research findings reveal three main factors affecting border area development: leadership, networks, and technology. The leadership factor demonstrates the highest influence (Sig. = 0.000), as leaders play crucial roles in screening work processes, allocating resources, making decisions regarding operational areas, initiating policies, and integrating all operational dimensions to achieve objectives. The network factor (Sig. = 0.000) is significant because collaboration between government agencies and civil society enables integrated planning, reduces redundancy, optimizes budget utilization, and genuinely responds to community needs. The technology factor (Sig. = 0.026) serves as a vital tool in developing border road infrastructure, enhancing survey accuracy and efficiency, reducing operational redundancy, and facilitating public relations through social media platforms. The policy implications recommend strengthening leadership roles, establishing collaborative networks, and utilizing technology to effectively develop border areas.

Keywords: Border Area Development, Transportation Infrastructure, The Success Factors, Public Participation

บทนำ

พื้นที่ชายแดนมีความสำคัญต่อรัฐชาติในหลายมิติ โดยเฉพาะในฐานะพื้นที่แห่งการเมืองและการเคลื่อนไหว ซึ่งมีเส้นเขตแดนเป็นเส้นแบ่งอธิปไตย ผลประโยชน์ และอำนาจรัฐ พื้นที่ดังกล่าวจึงไม่ใช่เพียงพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ แต่เป็นพื้นที่เชิงยุทธศาสตร์ที่สะท้อนความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ รวมถึงการแข่งขันทางการเมือง เศรษฐกิจ และความมั่นคง

ของประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกัน (Erlangga, E. et al., 2023) รัฐจึงให้ความสำคัญในระดับนโยบาย เนื่องจากเป็นทั้งด่านหน้ารักษาอธิปไตยและพื้นที่ศักยภาพสูงด้านทรัพยากรและเศรษฐกิจ นอกจากนี้พื้นที่ชายแดนยังมีลักษณะพิเศษที่แตกต่างจากพื้นที่ทั่วไป คือ เป็นพื้นที่ที่ทับซ้อนระหว่างมิติภูมิรัฐศาสตร์และภูมิวัฒนธรรม ประกอบด้วย ผู้คนหลากหลายชาติพันธุ์ ภาษา ศาสนา และวิถีชีวิต ที่ตั้งถิ่นฐานและปฏิสัมพันธ์ข้ามพรมแดนมาก่อนการเกิดรัฐชาติสมัยใหม่ ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ทางสังคม เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมที่เข้มข้นและซับซ้อนมากขึ้นภายใต้โลกาภิวัตน์ (พิรพร หมั่นพรม และพงษ์เสถียร เหลืองอลงกต, 2565) ภาครัฐจึงต้องจัดการอย่างรอบด้านทั้งมิติเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และความมั่นคง เนื่องจากพื้นที่เหล่านี้ไม่เพียงเป็นที่อยู่อาศัย แต่ยังมีมรดกทางวัฒนธรรมและโบราณคดีอันทรงคุณค่า รวมถึงมีประวัติศาสตร์ความขัดแย้งและภัยคุกคามด้านความมั่นคงทั้งรูปแบบเดิมและใหม่ (พิชญ์พัฒน์ ยาทรม และดารารัตน์ เมตตาริกานนท์, 2564); (ประวีณา ประพานศรี และบัญญัติ สาลี, 2563) ด้วยเหตุนี้การพัฒนาพื้นที่ชายแดนจึงต้องอาศัยการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาและความมั่นคงของรัฐ แม้ว่าพื้นที่ชายแดนจะมีศักยภาพสูง แต่ในทางปฏิบัติ กลับพบว่า พื้นที่เหล่านี้ยังเผชิญกับข้อจำกัดและปัญหาหลายประการ โดยเฉพาะด้านการเข้าถึงบริการสาธารณะและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตและการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชน พื้นที่ชายแดนส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ควรได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน รัฐจึงพยายามเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการสาธารณะเพื่อยกระดับสวัสดิภาพและคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นด้านความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ การจัดการทรัพยากรธรรมชาติ หรือการเสริมสร้างความมั่นคงของพื้นที่ (Ahmad, M. & Rahman, A., 2022) อย่างไรก็ตามพื้นที่ชายแดนเป็นพื้นที่เปราะบางด้านความมั่นคง โดยเฉพาะปัญหาเขตแดนที่ไม่ชัดเจน ซึ่งก่อให้เกิดภัยคุกคามทั้งต่อรัฐและมนุษย์ในระยะยาว ไม่ว่าจะเป็นปัญหาทางทหาร การลักลอบเข้าเมือง การค้ามนุษย์ ยาเสพติด และอาชญากรรมข้ามชาติที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศ (ภาณุรัตน์ ดีเสมอ และคณะ, 2563) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมจึงเป็นกลไกสำคัญในการแก้ปัญหาเชิงโครงสร้าง ด้วยการเชื่อมโยงพื้นที่ชายแดนเข้ากับศูนย์กลางเศรษฐกิจ ลดความเหลื่อมล้ำ และเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงมาตรฐานการออกแบบ ความปลอดภัย และการเข้าถึงอย่างทั่วถึง (Zhu, M. et al., 2023); (วัชรวิชัย กานดา และสุภณีย์ ประเสริฐสุข, 2568)

ประชากรในพื้นที่ชายแดนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา ครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดราชบุรี จังหวัดเพชรบุรี และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะภูมิประเทศค่อนข้างทุรกันดาร และมีข้อจำกัดด้านการคมนาคมขนส่ง ข้อมูลจากการสำรวจพบว่า ประชาชนในพื้นที่ชายแดนเหล่านี้มากกว่าร้อยละ 50 ยังประสบปัญหาการเข้าถึงเส้นทางคมนาคมที่มีมาตรฐาน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนที่มีระยะเวลาเฉลี่ยมากกว่า 4 - 5 เดือนต่อปี ทำให้เส้นทางเดิมชำรุดและไม่สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังพบว่า ระยะเวลาในการเดินทางเข้าถึงบริการสาธารณะของรัฐ เช่น โรงพยาบาล โรงเรียน และหน่วยงานราชการ ใช้เวลาเฉลี่ยมากกว่า 2 - 3 ชั่วโมง ซึ่งสูงกว่าพื้นที่เมืองถึง 3 - 4 เท่า ส่งผลกระทบต่อ การดำรงชีวิต การประกอบอาชีพ และการเข้าถึงบริการพื้นฐานที่จำเป็น ถึงแม้ว่ารัฐจะมีการดำเนินแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคมอย่างต่อเนื่อง แต่การพัฒนาในพื้นที่ชายแดนยังต้องเผชิญกับข้อจำกัดด้านทรัพยากร งบประมาณ และสภาพแวดล้อมเชิงพื้นที่ การดำเนินงานพัฒนาจึงจำเป็นต้องอาศัยหน่วยงานที่มี

ความพร้อมทั้งด้านกำลังพล ความเชี่ยวชาญ และความเข้าใจบริบทพื้นที่ ซึ่งหน่วยบัญชาการทหารพัฒนาเป็นหน่วยงานหลักที่มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานดังกล่าว โดยมุ่งเน้นการพัฒนาประเทศเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงและช่วยเหลือประชาชนควบคู่กันไป (หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา, 2560)

จากสภาพปัญหาและข้อจำกัดดังกล่าว แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นเร่งด่วนในการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนอย่างเป็นระบบ เพื่อนำไปสู่การวางแผนและปรับปรุงการดำเนินงานด้านโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยผลการวิจัยที่คาดว่าจะได้รับจะสามารถนำไปสร้างองค์ความรู้เชิงประจักษ์ที่เป็นแนวทางในการยกระดับศักยภาพของพื้นที่ชายแดน ทั้งในด้านความมั่นคง การเข้าถึงบริการสาธารณะ และการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชน อันจะนำไปสู่การลดความเหลื่อมล้ำ เสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน และสนับสนุนการพัฒนาประเทศให้มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนในระยะยาวต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคมของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา
2. เพื่อศึกษาคำอธิบายเชิงลึกถึงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสานวิธี (Mixed Methods Research) โดยประยุกต์ใช้แนวคิดปฏิบัตินิยมเป็นกรอบปรัชญาหลักในการดำเนินการวิจัย แนวคิดดังกล่าวเน้นย้ำถึงความยืดหยุ่นในการคัดเลือกวิธีการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย โดยไม่จำเป็นต้องผูกมัดกับระเบียบวิธีใดวิธีหนึ่งโดยเฉพาะ แนวคิดนี้ยอมรับว่าความจริงสามารถมีได้หลายมิติและแปรเปลี่ยนตามสถานการณ์ ขณะที่ความรู้ถูกสร้างขึ้นผ่านการสังเกตการณ์ตามหลักฐานที่ปรากฏและบทเรียนจากประสบการณ์ของผู้คน การวิจัยนี้ใช้แบบจำลองการออกแบบแบบต่อเนื่องเพื่อการอธิบาย (Explanatory Sequential Design) มาใช้ โดยเริ่มจากการสำรวจข้อมูลเชิงปริมาณเพื่อค้นหาแบบแผนและความเชื่อมโยงในภาพรวม จากนั้นจึงเสริมด้วยการศึกษาเชิงคุณภาพเพื่อสำรวจรายละเอียดเพิ่มเติมจากสิ่งที่ค้นพบในระยะแรก (Creswell, J. W. & Creswell, J. D., 2021) โดยมีรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) กำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่างโดยมีรายละเอียดดังนี้

1.1 ประชากรเป้าหมายในการวิจัยครั้งนี้ เป็นประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ตำบลชายแดนที่รับผิดชอบของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา จำนวนจังหวัด 3 จังหวัด 28 ตำบล 306 หมู่บ้าน 55,766 ครัวเรือน (กรมการพัฒนาชุมชน, 2566) ดังนั้น ประชากรที่ศึกษาที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ จำนวน 55,766 คน โดยกำหนดเกณฑ์ตัวแทนครัวเรือน คือ หัวหน้าครัวเรือน ทั้งนี้ในการคัดเลือกตัวแทนครัวเรือนสำหรับการศึกษานี้ ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ไว้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามต้องเป็นบุคคลที่ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าครัวเรือนหรือเป็นสมาชิกในครัวเรือนที่มีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจเรื่องต่าง ๆ

ภายในครอบครัว นอกจากนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามจะต้องมีอายุตั้งแต่ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป และมีถิ่นที่อยู่อาศัยอย่างถาวรในพื้นที่ที่ทำการศึกษารวมทั้งต้องมีความสนใจและพร้อมที่จะให้ข้อมูลในแบบสอบถามอย่างครบถ้วนสมบูรณ์

1.2 กลุ่มตัวอย่างใช้วิธีกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ Taro Yamane ความคลาดเคลื่อน (e) 5% ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 400 คน (Yamane, T., 1973) จากนั้นใช้การสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) หลังจากนั้นผู้วิจัยได้ดำเนินการสุ่มตัวอย่างแบบอย่างง่าย (Simple Random Sampling) จำนวน 400 คน ตามที่กำหนดไว้ (Fienberg, S., 1971)

การสร้างเครื่องมือและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม ซึ่งพัฒนาขึ้นจากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนภายใต้แผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม เพื่อนำมากำหนดนิยามเชิงปฏิบัติการและตัวบ่งชี้ในการวัดตัวแปร ทั้งตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ 1) คำถามเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนตามแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคมของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา จำนวน 10 ข้อ และ 2) คำถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว จำนวน 20 ข้อ ครอบคลุม 5 ปัจจัย ได้แก่ การมีส่วนร่วมของประชาชน การบริหารองค์กร ภาวะผู้นำ เครือข่าย และเทคโนโลยี

ตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือโดยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาไปเสนอผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 คน เพื่อตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Index of Item Objective Congruence: IOC) ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่าง 0.5 - 1.00 ซึ่งถือว่าผ่านเกณฑ์ และได้้นำแบบสอบถามที่ได้ไปทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างแต่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน เพื่อหาคุณภาพของเครื่องมือ โดยการหาค่าความเที่ยงหรือความเชื่อถือได้ของแบบสอบถาม (Reliability) แบบ Cronbach's Alpha ได้ค่า 0.98 ซึ่งแสดงว่ามีความเชื่อถือได้สูง

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างเป็นระบบ เริ่มจากขอหนังสือจากมหาวิทยาลัยบูรพาเพื่อขออนุญาตผู้บัญชาการหน่วยบัญชาการทหารพัฒนา จากนั้นประสานงานกับผู้บังคับหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 เพื่อกำหนดวันแจกแบบสอบถามแก่ประชาชนในพื้นที่รับผิดชอบผู้วิจัยพิทักษ์สิทธิผู้เข้าร่วมวิจัยโดยส่งเอกสารชี้แจงวัตถุประสงค์และขั้นตอนการวิจัยพร้อมแบบสอบถาม ขอความยินยอม และแจ้งสิทธิในการเข้าร่วมหรือปฏิเสธได้ หลังเก็บข้อมูลแล้วตรวจสอบความถูกต้องและความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม โดยตรวจสอบว่าทุกข้อคำถามได้รับการตอบครบถ้วน ไม่มีข้อใดตกหล่น และพบว่า มีแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาและสมบูรณ์คิดเป็น 100 เปอร์เซ็นต์

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

เพื่อทดสอบสมมติฐานและหาปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนด้านการก่อสร้างเส้นทางคมนาคม โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

2. การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ ผู้บังคับบัญชาโดยตรงที่มีหน้าที่กำกับดูแลแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ของหน่วยบัญชาการทหารพัฒนา โดยเจาะจงเลือกมาสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 8 คน ประกอบด้วย 1) ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาภาค หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา จำนวน 2 คน 2) รองผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาภาค หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา จำนวน 2 คน 3) เสนาธิการสำนักงานพัฒนาภาค หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา จำนวน 2 คน และ 4) ผู้บังคับหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ สำนักงานพัฒนาภาค หน่วยบัญชาการทหารพัฒนาจำนวน 2 คน โดยมีเกณฑ์ในการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ กล่าวคือ เป็นผู้บังคับบัญชาโดยตรงที่มีหน้าที่กำกับดูแลแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ของหน่วยบัญชาการทหารพัฒนา ซึ่งดำรงตำแหน่งดังกล่าวข้างต้น ณ วันที่ให้ข้อมูล

การสร้างเครื่องมือและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

สำหรับเครื่องมือในการวิจัยใช้แบบสัมภาษณ์ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นโดยการศึกษาประเด็นคำถามจากการทบทวนวรรณกรรม และแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง โดยการสร้างเป็นแนวคำถามที่มีความครอบคลุมตามกรอบแนวคิดและขอบเขตของการศึกษาวิจัยโดยอาศัยการตั้งแนวคำถามที่มีความเข้าใจง่าย ไม่เป็นคำถามนำ

ตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือโดยนำแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้นมาไปเสนอผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 คน เพื่อตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Index of Item Objective Congruence: IOC) ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่าง 0.5 - 1.00 ซึ่งถือว่าผ่านเกณฑ์

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างเป็นระบบ

เริ่มจากการลงพื้นที่ประสานงานกับผู้ให้ข้อมูลเพื่อนัดหมายวัน เวลา และสถานที่ในการสัมภาษณ์ ก่อนการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้ปฏิบัติตามหลักจริยธรรมการวิจัยโดยส่งเอกสารชี้แจงการเข้าร่วมวิจัยพร้อมแบบสัมภาษณ์ให้ผู้เข้าร่วมวิจัยทราบวัตถุประสงค์และขั้นตอนการดำเนินงาน รวมทั้งแจ้งสิทธิในการตัดสินใจเข้าร่วมหรือปฏิเสธการเข้าร่วมวิจัยก่อนลงนามยินยอม ในระหว่างการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยย่ำวัตถุประสงค์และขออนุญาตบันทึกเสียงพร้อมจดบันทึก โดยใช้แนวคำถามที่เตรียมไว้ล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 1 - 1.30 ชั่วโมง หลังจากนั้นจึงนำข้อมูลมาตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้อง สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา และสร้างข้อสรุปแบบอุปนัย

การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยมีการชี้แจงการเข้าร่วมวิจัยให้ผู้เข้าร่วมวิจัยทราบวัตถุประสงค์การวิจัยโดยชี้แจงสิทธิที่กลุ่มตัวอย่างและผู้ให้ข้อมูลสำคัญสามารถเข้าร่วมวิจัยหรือสามารถปฏิเสธที่จะไม่เข้าร่วมการวิจัยในครั้งนี้ได้ ถ้ารู้สึกอึดอัดหรือไม่สบายใจกับบางคำถาม กลุ่มตัวอย่างมีสิทธิ์ที่จะไม่ตอบคำถามเหล่านี้ได้ ซึ่งข้อมูลที่ได้ทั้งหมดจะไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อตัวผู้ตอบแบบสอบถาม ทั้งสิ้น ผู้วิจัยได้ดำเนินการขอจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์รหัสโครงการวิจัย G-HU059/2568 (E2) โดยได้รับการรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์เลขที่ IRB4-137/2568 และวันที่ที่ได้รับการรับรองคือ วันที่ 28 เดือนเมษายน พ.ศ. 2568

ผลการวิจัย

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม

ตารางที่ 1 วิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) ของแบบจำลองการถดถอย

ตัวแปรทำนาย	df	SS	MS	F	Sig.
Regression	5	108.594	21.719	93.007	.000
Residual	394	92.006	.234		
รวม	399	200.600			

**p < .01

จากตารางที่ 1 พบว่า ค่า Sig. เท่ากับ 0.00 แสดงว่ามีปัจจัยอย่างน้อย 1 ด้านที่สามารถทำนายการพัฒนาพื้นที่ชายแดนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา

ตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา

ตัวแปรทำนาย	B	Std. Error	Beta	t	Sig.
ค่าคงที่	.707	.139		5.087**	.000
1. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน (X ₁)	.042	.041	.048	1.027**	.305
2. ด้านการบริหารองค์กร (X ₂)	.002	.046	.002	.033**	.974
3. ด้านผู้นำ (X ₃)	.347	.070	.337	4.977**	.000
4. ด้านเครือข่าย (X ₄)	.268	.062	.264	4.318**	.000
5. ด้านเทคโนโลยี (X ₅)	.157	.070	.163	2.241**	.026

R = .736, R² = .541, Adjusted R² = .536, Std. Error of the Estimated = .48324; *p < .05, **p < .01

จากตารางที่ 2 ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การถดถอยพหุคูณแบบ Enter พบปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหาร ได้แก่ ด้านผู้นำ (X₃) มีค่าน้ำหนักความสำคัญมาตรฐานเท่ากับ 0.337 ด้านเครือข่าย (X₄) มีค่าน้ำหนักความสำคัญมาตรฐานเท่ากับ 0.264 และด้านเทคโนโลยี (X₅) มีค่าน้ำหนักความสำคัญมาตรฐานเท่ากับ 0.163

2. คำอธิบายเชิงลึกถึงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา ดังนี้

ปัจจัยด้านผู้นำสาเหตุเนื่องจากผู้นำมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคมในพื้นที่ชายแดนสองประการหลัก ประการแรก ทำหน้าที่กลั่นกรองและตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ ตั้งแต่คัดเลือกพื้นที่เป้าหมาย จัดสรรทรัพยากร และริเริ่มนโยบายปฏิบัติงาน โดย “มองเห็นในสิ่งที่ประชาชนต้องการ รู้ปัญหาที่แท้จริง ยอมรับความแตกต่างของพื้นที่ แก้ไขปัญหาได้ตรงกับความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง” (ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_1, 2568) ประการที่สอง เป็นแกนกลางบูรณาการการทำงานทุกมิติให้สอดคล้องกัน ทั้งการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน

การบริหารองค์กร การสร้างเครือข่าย และการนำเทคโนโลยีมาใช้ โดย “ผบ.นพค. มีบทบาทมากในการดำเนินงานที่ตรงต่อความต้องการของประชาชน คิดครองงาน หางานที่มีประสิทธิภาพ” (ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_2, 2568) และ “ระบบบริหารจัดการองค์กร โดย ผบ.นพค. ทีมงาน เป็นคนสำคัญที่สุดในการกำหนดทิศทาง อุปกรณ์ เครื่องจักร ยุทธศาสตร์” (ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_4, 2568) เพื่อรวมสรรพกำลังและสร้างจิตสำนึกแก่กำลังพล ให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ปัจจัยด้านเครือข่ายส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนผ่านความร่วมมือของหน่วยงานรัฐในการวางแผนแบบบูรณาการ ลดความซ้ำซ้อน ใช้งบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน ทำให้การพัฒนาเส้นทางคมนาคมตอบสนองความต้องการที่แท้จริงและเสริมสร้างความมั่นคงชายแดน โดยแบ่งออกเป็น 3 มิติหลัก ประการแรก หน่วยงานรัฐเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาประเทศ ดังที่ระบุว่า “นทพ. เป็นเครื่องมือ และกลไกในการพัฒนาประเทศของรัฐบาล เราดูแลโครงสร้างพื้นฐานให้กับประชาชนในพื้นที่ห่างไกล และแนวชายแดน ให้กับประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น” (ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_5, 2568) การทำงานเป็นเครือข่ายสร้างความร่วมมือ “กับองค์กรภาครัฐอื่น ๆ เช่น กองทัพ ตำรวจตระเวนชายแดน กรมทางหลวงชนบท จังหวัด และกรมป่าไม้ ร่วมดำเนินการตรวจสอบความซ้ำซ้อนของงาน วางแผนร่วมกัน” (ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_2, 2568) ประการที่สอง การวางแผนแบบบูรณาการช่วยให้งานไม่ซ้ำซ้อน ดำเนินงานเสริมกัน และใช้งบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับ “ความต้องการของประชาชนและความมั่นคงชายแดน” (ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_2, 2568) ประการที่สาม ภาคประชาชนเป็นแหล่งข้อมูลสำคัญ โดย “ผู้นำชุมชนท้องถิ่น ที่ทำให้เราสามารถทราบวัตถุประสงค์ ความต้องการของชุมชน ร่วมมือในการทำประชาคม” (ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_3, 2568) ทำให้การพัฒนาตอบสนองความต้องการที่แท้จริงและนำไปสู่เป้าหมาย “ประชาชนมีความกินดีอยู่ดี ประเทศชาติมั่นคง” (ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_5, 2568)

ปัจจัยด้านเทคโนโลยีสาเหตุเนื่องจากเทคโนโลยีเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมชายแดน ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการตัดสินใจและลดความซ้ำซ้อนของงาน นวัตกรรมต่าง ๆ ได้แก่ โดรนสำรวจพื้นที่ที่คนเดินไปไม่ถึง ภาพถ่ายทางอากาศสำหรับตรวจสอบและออกแบบเส้นทาง และแอปพลิเคชันบันทึกข้อมูลที่ใช้งานได้แม้ในพื้นที่ไม่มีสัญญาณโทรศัพท์ ส่งผลให้การสำรวจแม่นยำ รวดเร็ว ประหยัดเวลา พร้อมเชื่อมโยงเครือข่ายโซเชียลเพื่อประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจแก่สังคม “เทคโนโลยีช่วยอำนวยความสะดวกให้ทำงานได้ง่ายขึ้น เช่น โดรนสำรวจพื้นที่ คนเดินไปไม่เห็น ทำให้เราทำงานได้ง่ายขึ้น เก็บข้อมูลได้เยอะขึ้น” (ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_6, 2568)

ผลกระทบต่อชุมชนในชีวิตจริงจากปัจจัยทั้งสามด้าน มีดังนี้

ด้านผู้นำ ผู้นำชุมชนที่มีวิสัยทัศน์และความสามารถในการประสานงานทำให้โครงการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมดำเนินไปอย่างราบรื่น ชาวบ้านมีส่วนร่วมและเกิดความเชื่อมั่น ส่งผลให้การพัฒนาตอบสนองความต้องการของชุมชนอย่างแท้จริง ด้านเครือข่าย การมีเครือข่ายความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชนท้องถิ่น ช่วยให้ได้รับการสนับสนุนทรัพยากร งบประมาณ และความเชี่ยวชาญที่หลากหลาย ทำให้เส้นทางคมนาคมมีคุณภาพและยั่งยืน ด้านเทคโนโลยี การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้างทำให้เส้นทางมีมาตรฐานลดระยะเวลาการเดินทาง เพิ่มความปลอดภัย และเชื่อมโยงพื้นที่ห่างไกลเข้ากับเมืองหลัก ส่งผลให้ชาวบ้านเข้าถึงบริการสาธารณะ โอกาสทางเศรษฐกิจ และยกระดับคุณภาพชีวิตได้ดีขึ้น

อภิปรายผล

จากผลการศึกษาวิจัยมีประเด็นที่น่าสนใจพอที่จะนำมาอภิปรายเพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้ การศึกษาวิจัยเผยให้เห็นอย่างชัดเจนว่าการพัฒนาพื้นที่ชายแดนผ่านโครงการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมของหน่วยบัญชาการทหารพัฒนา มีความซับซ้อนและไม่สามารถประสบความสำเร็จได้ด้วยการพึ่งพาความเชี่ยวชาญทางด้านวิศวกรรมเพียงอย่างเดียว การพัฒนาที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืนจำเป็นต้องอาศัยการบูรณาการของสามปัจจัยหลักที่มีความเกี่ยวเนื่องสัมพันธ์กัน ได้แก่ ภาวะผู้นำที่มีประสิทธิภาพและมีวิสัยทัศน์ เครือข่ายความร่วมมือที่เข้มแข็ง และเป็นระบบ และการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้อย่างเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่

ภาวะผู้นำถือเป็นกลไกขับเคลื่อนหลักในกระบวนการพัฒนาพื้นที่ชายแดน โดยผู้นำมีบทบาทสำคัญหลายมิติ ตั้งแต่ขั้นตอนเริ่มต้นจนถึงการนำไปปฏิบัติ ได้แก่ การคัดเลือกและกลั่นกรองโครงการ การจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ การกำหนดพื้นที่เป้าหมายที่เหมาะสม และการประสานงานทุกภาคส่วนให้สามารถทำงานร่วมกัน เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกันได้ การพิจารณาผ่านกรอบทฤษฎีภาวะผู้นำแบบกระจายอำนาจทำให้เห็นว่าบทบาทของผู้นำไม่ได้จำกัดอยู่เพียงการออกคำสั่งหรือควบคุมการทำงานเท่านั้น แต่ยังครอบคลุมถึงการทำหน้าที่เป็นสื่อกลาง เชื่อมโยงระหว่างองค์กรต่าง ๆ ข้ามพรมเขตพื้นที่ การสร้างพันธมิตรความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชนท้องถิ่น รวมถึงความสามารถในการปรับตัวและตอบสนองต่อโอกาสและสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างทันท่วงที (Beer, A. et al., 2019); (Horlings, L. & Padt, F., 2013) การทำงานแบบบูรณาการข้ามภาคส่วนดังกล่าวไม่เพียงแต่ช่วยเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ แต่ยังปลูกฝังความรู้สึกเป็นเจ้าของร่วมในโครงการ ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญของความยั่งยืนในระยะยาว ประเด็นนี้สะท้อนให้เห็นว่าความสำเร็จของโครงการพัฒนาไม่ได้ขึ้นอยู่กับผู้นำเพียงบุคคลเดียว หากแต่เกิดจากความสามารถในการกระจายบทบาทภาวะผู้นำและสร้างเครือข่ายความร่วมมือในทุกระดับอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาผ่านทฤษฎีภาวะผู้นำแบบแปรสภาพ พบว่า ผู้นำที่มีประสิทธิภาพจำเป็นต้องมีคุณลักษณะสำคัญหลายประการ ได้แก่ ความสามารถในการสร้างแรงบันดาลใจให้กับประชาชนในพื้นที่ การถ่ายทอดความรู้และแนวคิดด้านการพัฒนาให้แก่ชุมชนอย่างมีประสิทธิภาพ การส่งเสริมการเรียนรู้ร่วมกันภายในองค์กร และการยึดมั่นในหลักคุณธรรมเป็นฐานในการบริหารจัดการ (Saif, N. et al., 2024) ผู้นำที่มีคุณสมบัติเหล่านี้จะสามารถยกระดับศักยภาพของบุคลากร กระตุ้นพฤติกรรมเชิงนวัตกรรม และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานผ่านกระบวนการแบ่งปันความรู้ภายในองค์กรได้อย่างเป็นรูปธรรม เมื่อเปรียบเทียบกับบริบทสากล โดยเฉพาะกรณีศึกษาการพัฒนาเขตท่องเที่ยว DMZ ในเกาหลี พบว่า การนำภาวะผู้นำแบบมีส่วนร่วมมาใช้สามารถเสริมสร้างพลังอำนาจทางจิตวิทยาและเพิ่มการมีส่วนร่วมของชุมชนชายแดน ส่งผลให้การพัฒนาเกิดความยั่งยืนอย่างแท้จริง (Ahn, Y. & Bessiere, J., 2022) ดังนั้น ผู้นำจึงต้องมีความยืดหยุ่นในการผสมผสานและปรับเปลี่ยนรูปแบบภาวะผู้นำให้เหมาะสมกับสถานการณ์และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่แตกต่างกัน พร้อมทั้งยึดมั่นในหลักความโปร่งใส ความรับผิดชอบทางการเมือง และการมีส่วนร่วมในการใช้ทรัพยากรสาธารณะ (Castanho, R. et al., 2016)

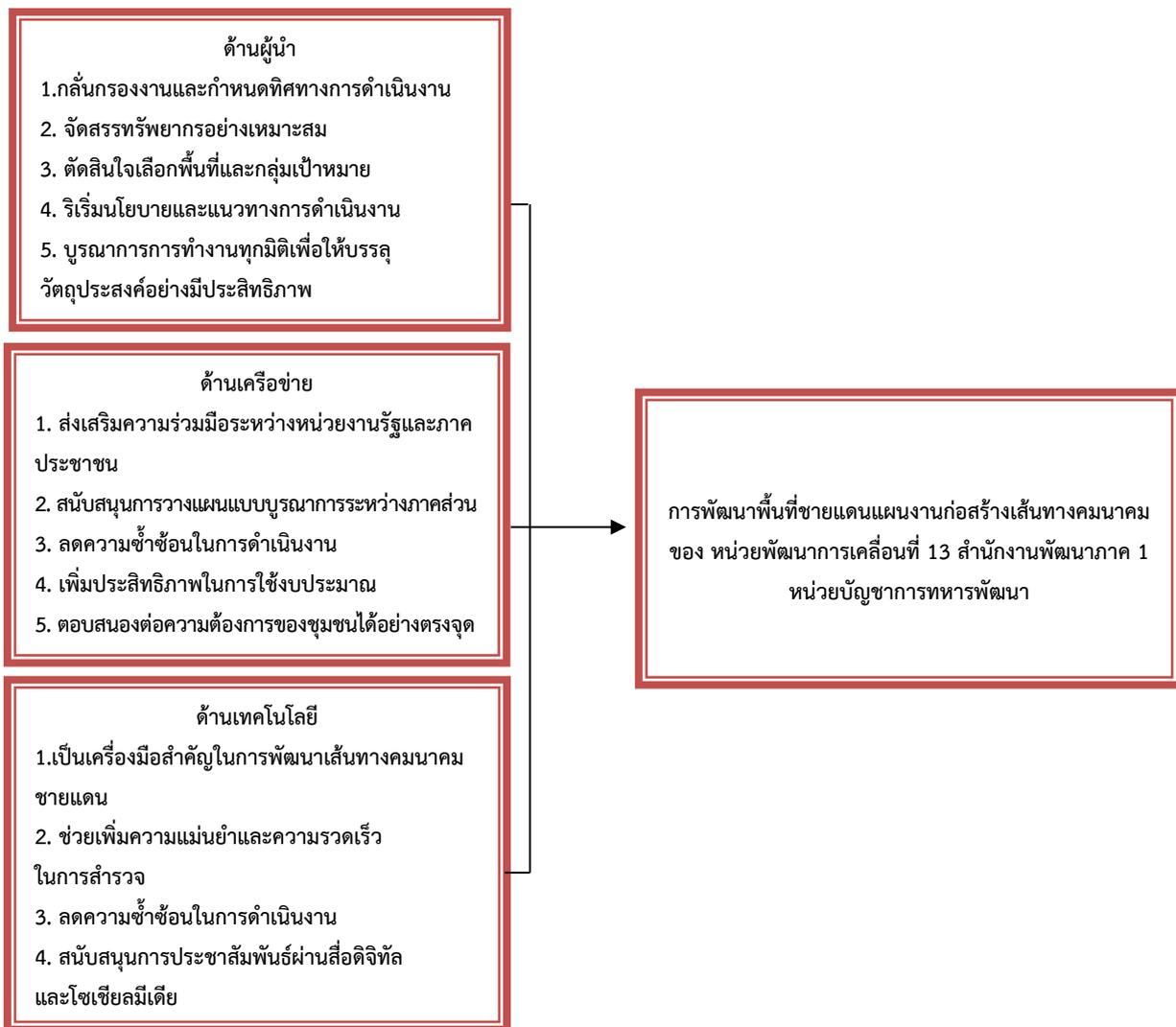
ปัจจัยที่สองที่มีความสำคัญยิ่ง คือ เครือข่ายความร่วมมือ ซึ่งมีบทบาทในการทำให้โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดผลลัพธ์เชิงพัฒนาอย่างแท้จริง ตามกรอบทฤษฎีเครือข่าย ความสัมพันธ์ การเชื่อมโยง และความร่วมมือระหว่างองค์กรและหน่วยงานต่าง ๆ มีความสำคัญไม่แพ้โครงสร้างทางกายภาพ ผลการศึกษาของ Wendt, J. et al. ยืนยันว่าโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมจะก่อให้เกิด

ผลลัพธ์เชิงพัฒนาได้จริงก็ต่อเมื่อมีการเชื่อมโยงกับเครือข่ายความร่วมมือระหว่างภาคส่วนและพื้นที่อย่างเป็นระบบ (Wendt, J. et al., 2021) ในขณะเดียวกัน Kramarz, M. et al. ชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนว่าประสิทธิภาพของแผนพัฒนาเส้นทางคมนาคมในพื้นที่ชายแดนขึ้นอยู่กับระดับความเข้มแข็งของเครือข่ายความร่วมมือระหว่างสถาบันทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับชาติ และระดับข้ามพรมแดน (Kramarz, M. et al., 2020) เครือข่ายความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพประกอบด้วย สามมิติที่สำคัญ ประการแรก เครือข่ายการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้อง ซึ่งช่วยให้สามารถเข้าถึงข้อมูลที่เป็นสำหรับการตัดสินใจและวางแผนได้อย่างเหมาะสม ประการที่สอง เครือข่ายการทำงานร่วมกันในด้านต่าง ๆ เช่น การพัฒนาชุมชนและเศรษฐกิจ ซึ่งสร้างพลังร่วมและลดปัญหาที่เกิดจากการทำงานแยกส่วนกัน และประการที่สาม เครือข่ายความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคประชาชน และภาคเอกชน ที่มีการบูรณาการทรัพยากร ความรู้ และความเชี่ยวชาญอย่างเป็นระบบ กรณีศึกษาจากมณฑลซินเจียงของจีนที่เชื่อมโยงกับประเทศในเอเชียกลาง จำนวน 5 ประเทศ แสดงให้เห็นถึงบทบาทของเครือข่ายคมนาคมข้ามแดนในฐานะกลยุทธ์สำคัญของการพัฒนา โดยการออกแบบโครงข่ายเชื่อมโยงต้องคำนึงถึงทั้งแบบจำลองการเข้าถึงและแรงดึงดูดทางเศรษฐกิจควบคู่กัน (Dai, X. et al., 2024) รวมถึงบริบทเชิงภูมิรัฐศาสตร์ เศรษฐกิจ และความร่วมมือระหว่างประเทศ นโยบายแบบเครือข่ายยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงเมืองและด่านชายแดนอย่างมีทิศทาง (Wang, P. et al., 2025) ซึ่งต้องอาศัยการวางแผนบูรณาการทั้งในระดับประเทศและข้ามประเทศ

ปัจจัยสุดท้าย คือ เทคโนโลยี ซึ่งมีบทบาทในการยกระดับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้มีความแม่นยำ รวดเร็ว และลดความซับซ้อนในการทำงาน การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีให้ผลกระทบแบบทวีคูณต่อการพัฒนา (Chen, M. & Lin, C., 2020) โดยเฉพาะการใช้เทคโนโลยีในระบบทางหลวงและรถไฟบริเวณชายแดนที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์อย่างมาก การใช้โดรนในการสำรวจและแบบจำลองสามมิติช่วยในการวิเคราะห์ภูมิประเทศ วางแผนเส้นทางที่เหมาะสม และคาดการณ์ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นล่วงหน้า ทำให้สามารถลดความเสี่ยงในระยะยาวได้ (Pentury, C. et al., 2025) นอกจากนี้ เทคนิคการจำลองและโปรแกรมคอมพิวเตอร์ยังช่วยในการคำนวณความสามารถรองรับของจุดผ่านแดน สนับสนุนการตัดสินใจลงทุน และลดปัญหาคอขวดในการผ่านแดนระยะยาว (Korol, R. G., 2024) เทคโนโลยีดิจิทัลและโซเชี่ยลมีเดียมีบทบาทสำคัญในการสื่อสารนโยบายและสร้างความไว้วางใจระหว่างรัฐกับประชาชน สอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาลโดยเฉพาะด้านความโปร่งใส ความรับผิดชอบ และการมีส่วนร่วมของประชาชน (Luengalongkot, P., 2023); (Zahari, A. et al., 2024) ICT และโซเชี่ยลมีเดียยังช่วยประชาสัมพันธ์โครงการ การท่องเที่ยว และโอกาสทางเศรษฐกิจ (Acheampong, A. et al., 2022) ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลและแสดงความคิดเห็นได้โดยตรง โดยสรุปความสำเร็จของการพัฒนาพื้นที่ชายแดนผ่านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมต้องอาศัยการบูรณาการของทั้งสามปัจจัยอย่างเป็นระบบ ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และสามารถเชื่อมโยงความร่วมมือจากทุกภาคส่วนเป็นกลไกขับเคลื่อน เครือข่ายความร่วมมือที่เข้มแข็งเป็นกลไกเชื่อมโยง และเทคโนโลยีสมัยใหม่เป็นเครื่องมือยกระดับประสิทธิภาพอย่างดี

องค์ความรู้ใหม่

โครงการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมในพื้นที่ชายแดนของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ที่ 13 ประสบความสำเร็จจาก 3 ปัจจัยหลักที่ทำงานเกื้อหนุนกัน ได้แก่ ภาวะผู้นำ เครือข่ายความร่วมมือ และเทคโนโลยี โดยผู้บริหารมีบทบาทสำคัญในการวางแผนยุทธศาสตร์ คัดเลือกพื้นที่ จัดสรรทรัพยากร และตัดสินใจให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่ ผ่านความเข้าใจความต้องการของชุมชน ปัญหาเชิงลึก และความแตกต่างของท้องถิ่น พร้อมทั้งประสานการทำงานในหลายมิติ ทั้งการมีส่วนร่วม การบริหารองค์กร การสร้างเครือข่าย และการใช้เทคโนโลยี ขณะเดียวกัน เครือข่ายความร่วมมือระหว่างหน่วยงานรัฐและภาคประชาชนช่วยลดความซ้ำซ้อน เพิ่มประสิทธิภาพงบประมาณ และเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการวางแผนและติดตามผล ทำให้โครงการมีความโปร่งใสและตอบโจทย์ชุมชน ส่วนเทคโนโลยีช่วยเพิ่มความแม่นยำและความรวดเร็วในการสำรวจและก่อสร้าง รวมถึงอำนวยความสะดวกในการสื่อสารกับประชาชนผ่านช่องทางออนไลน์ ทั้งสามปัจจัยจึงผสมผสานกันเป็นระบบการพัฒนาพื้นที่ชายแดนที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน ดังแสดงในภาพที่ 1



ภาพที่ 1 องค์ความรู้การพัฒนาพื้นที่ชายแดน

การพัฒนาพื้นที่ชายแดนต้องอาศัยการบูรณาการทั้งด้านผู้นำ การสร้างเครือข่ายความร่วมมือและการใช้เทคโนโลยีเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนและมีประสิทธิภาพในพื้นที่ชายแดนองค์ประกอบทั้งสามนี้ร่วมกันสนับสนุนเป้าหมายสำคัญ คือ การพัฒนาพื้นที่ชายแดนแบบบูรณาการสร้างเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มจังหวัดพัฒนาภาค 1 กับหน่วยบัญชาการทหารพัฒนา โดยตัวอย่างจากพื้นที่จริงต้นทุหนทางเครือข่ายได้มีการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างหน่วยบัญชาการทหารพัฒนา กรมการปกครอง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อการทำงานร่วมกันเพื่อประสานงานทุกภาคส่วน

สรุปและข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้สะท้อนให้เห็นอย่างชัดเจนว่าการพัฒนาพื้นที่ชายแดนผ่านโครงการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมของหน่วยบัญชาการทหารพัฒนา มิได้เป็นเพียงผลลัพธ์ของการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ หากแต่เป็นกระบวนการพัฒนาที่อาศัยการบูรณาการปัจจัยเชิงสถาบันและเชิงกระบวนการที่มีลักษณะแตกต่างกันแต่ทำงานเกื้อหนุนกันอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะปัจจัยด้านผู้นำ เครือข่าย และเทคโนโลยี ซึ่งมีบทบาทและกลไกอิทธิพลต่อการพัฒนาในลักษณะที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ปัจจัยด้านผู้นำมีลักษณะเด่นในเชิง “การกำหนดทิศทาง” และ “การตัดสินใจเชิงยุทธศาสตร์” ผู้นำในโครงการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมมิได้ทำหน้าที่เพียงควบคุมงานก่อสร้าง แต่ทำหน้าที่เชื่อมโยงนโยบายระดับบนเข้ากับบริบทพื้นที่ชายแดนที่มีความซับซ้อนทั้งด้านความมั่นคง เศรษฐกิจ และสังคม ผู้นำจึงเป็นกลไกสำคัญในการจัดสรรทรัพยากร การเลือกพื้นที่ดำเนินการ และการประสานการทำงานระหว่างหน่วยงาน ซึ่งแตกต่างจากปัจจัยอื่นตรงที่ผู้นำมีอำนาจเชิงดุลพินิจและการตัดสินใจที่ส่งผลโดยตรงต่อทิศทางและความต่อเนื่องของโครงการ ในขณะที่ปัจจัยด้านเครือข่ายมีลักษณะเด่นในเชิง “การเสริมพลังการทำงานร่วมกัน” เครือข่ายความร่วมมือระหว่างหน่วยงานรัฐ หน่วยงานท้องถิ่น และภาคประชาชน ทำหน้าที่ลดความซ้ำซ้อนของภารกิจ เพิ่มการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า และสร้างความชอบธรรมทางสังคมให้กับโครงการ เครือข่ายแตกต่างจากภาวะผู้นำตรงที่มิได้ขับเคลื่อนด้วยอำนาจการตัดสินใจแบบรวมศูนย์ แต่ขับเคลื่อนผ่านความสัมพันธ์ ความไว้วางใจ และการแลกเปลี่ยนทรัพยากร ซึ่งช่วยให้การพัฒนาเกิดความยั่งยืนและสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่มากขึ้น ส่วนปัจจัยด้านเทคโนโลยีมีบทบาทเด่นในเชิง “การเพิ่มประสิทธิภาพเชิงกระบวนการ” เทคโนโลยีช่วยยกระดับความแม่นยำของการสำรวจพื้นที่ การวางแผนเส้นทาง และการตัดสินใจเชิงเทคนิค ทำให้การดำเนินงานมีความรวดเร็ว ลดความผิดพลาด และรองรับข้อจำกัดด้านภูมิประเทศและความห่างไกลของพื้นที่ชายแดน แตกต่างจากผู้นำและเครือข่ายที่เน้นมิติทางสถาบัน เทคโนโลยีทำหน้าที่เป็นเครื่องมือสนับสนุนเชิงเทคนิคที่ช่วยเพิ่มศักยภาพของทั้งสองปัจจัยให้ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เมื่อพิจารณาเชิงสังเคราะห์ ปัจจัยทั้ง 3 มิได้ทำงานแยกขาดจากกัน แต่เชื่อมโยงกันในลักษณะเสริมแรงซึ่งกันและกัน ผู้นำเป็นผู้กำหนดกรอบและตัดสินใจเชิงยุทธศาสตร์ เครือข่ายเป็นกลไกขยายผลและสร้างการมีส่วนร่วม ขณะที่เทคโนโลยีเป็นเครื่องมือเพิ่มประสิทธิภาพเชิงปฏิบัติการ ความแตกต่างเชิงบทบาทของแต่ละปัจจัยจึงสะท้อนให้เห็นว่า การพัฒนาพื้นที่ชายแดนที่มีประสิทธิผลจำเป็นต้องออกแบบนโยบายและการดำเนินงานที่บูรณาการทั้งสามมิติเข้าด้วยกันอย่างสมดุล มิใช่พึ่งพาเพียงมิติใดมิติหนึ่งเท่านั้น ข้อเสนอแนะการนำผลงานไปใช้ประโยชน์ ได้แก่ การพัฒนาภาวะผู้นำเชิงพื้นที่ การสร้างเครือข่ายความร่วมมือแบบบูรณาการ การสนับสนุนนโยบายระดับพื้นที่ชายแดน และการขยายการใช้เทคโนโลยีในภาคสนาม

ด้านนโยบาย ผู้บริหารควรกำหนดแนวทางพัฒนาแบบบูรณาการโดยมอบหมายให้สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนาทำงานร่วมกับทุกภาคส่วนอย่างเป็นระบบ สำหรับการวิจัยต่อไป ควรขยายขอบเขตพื้นที่ศึกษาพัฒนาแบบจำลองเชิงโครงสร้างเพื่อวิเคราะห์อิทธิพลเชิงตรงและเชิงอ้อม และเพิ่มการศึกษาเชิงคุณภาพในระดับชุมชนเพื่อทำความเข้าใจผลกระทบต่อวิถีชีวิตและเศรษฐกิจท้องถิ่นอย่างลึกซึ้งยิ่งขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณการสนับสนุนการทำวิจัยจากคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพาโดยบทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคมของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา

เอกสารอ้างอิง

- กรมการพัฒนาชุมชน. (2566). ระบบจัดการโปรแกรมจัดเก็บ บันทึกและประมวลผล ปี 2566 - 2570. เรียกใช้เมื่อ 18 มีนาคม 2568 จาก <https://smartbmnadmin.cdd.go.th/>
- ประวีณา ประพานศรี และบัญญัติ สาสี. (2563). ชื่อหมู่บ้านของกลุ่มชาติพันธุ์ในพื้นที่ชายแดนไทย - กัมพูชา จังหวัดสุรินทร์. วารสารมหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตร้อยเอ็ด, 9(2), 531-540.
- ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_1. (19 พ.ค. 2568). คำอธิบายเชิงลึกถึงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา. (จุฑานันท์ หุ่นดี, ผู้สัมภาษณ์)
- ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_2. (25 พ.ค. 2568). คำอธิบายเชิงลึกถึงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา. (จุฑานันท์ หุ่นดี, ผู้สัมภาษณ์)
- ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_3. (29 พ.ค. 2568). คำอธิบายเชิงลึกถึงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา. (จุฑานันท์ หุ่นดี, ผู้สัมภาษณ์)
- ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_4. (29 พ.ค. 2568). คำอธิบายเชิงลึกถึงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา. (จุฑานันท์ หุ่นดี, ผู้สัมภาษณ์)
- ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_5. (4 มิ.ย. 2568). คำอธิบายเชิงลึกถึงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา. (จุฑานันท์ หุ่นดี, ผู้สัมภาษณ์)
- ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ KI_6. (8 ก.ค. 2568). คำอธิบายเชิงลึกถึงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนแผนงานก่อสร้างเส้นทางคมนาคม ของหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ 13 สำนักงานพัฒนาภาค 1 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา. (จุฑานันท์ หุ่นดี, ผู้สัมภาษณ์)

- พิชญวัฒน์ ยาพรม และดารารัตน์ เมตตาริกานนท์. (2564). การจัดการชายแดนไทย-กัมพูชาของประเทศไทยเหนือพื้นที่ปราสาทสด๊กก๊อกธม พ.ศ. 2534-2563: การย้ายสิทธิ์ การบูรณะและการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว. วารสารการเมืองการปกครอง, 12(1), 21-40.
- พีรพร หมั่นพรม และพงษ์เสฐียร เหลืองอลงกต. (2565). การดำเนินงานพัฒนาชุมชนในชุมชนอำเภอเขาชะเมา จังหวัดระยอง. วารสารสหวิทยาการสังคมศาสตร์และการสื่อสาร, 5(3), 97-104.
- ภาณุรัตน์ ดีเสมอ และคณะ. (2563). การพัฒนาการสร้างความมั่นคง แห่งชาติของหน่วยบัญชาการทหารพัฒนา. วารสาร มจร สังคมศาสตร์ปริทรรศน์, 9(4), 215-228.
- วัชรวิชัย กานดา และสุภณีย์ ประเสริฐสุข. (2568). ยา - คน - พื้นที่ชายแดน: กรณีผู้ลี้ภัยแห่งหนึ่งของอำเภออุ้มผาง จังหวัดตาก. วารสารการคุ้มครองผู้บริโภคด้านสุขภาพ, 5(1), 1-6.
- หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา. (2560). ครบรอบ 55 ปี หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา. กรุงเทพมหานคร: อรุณการพิมพ์.
- Acheampong, A. et al. (2022). Enhancing human development in developing regions: Do ICT and transport infrastructure matter? *Technological Forecasting and Social Change*, 180(5), 1-24.
- Ahmad, M. & Rahman, A. (2022). Public Service Innovation Population Administration Service System in Inland and Border Areas North Kalimantan (SIPELANDUKILAT). *KnE Social Sciences*, 7(9), 33-48.
- Ahn, Y. & Bessiere, J. (2022). The Role of Participative Leadership in Empowerment and Resident Participation. *Sustainability*, 14(18), 1-19.
- Beer, A. et al. (2019). Place leadership and regional economic development: a framework for cross-regional analysis. *Regional Studies*, 53(4), 1-12.
- Castanho, R. et al. (2016). Identifying critical factors for success in Cross Border Cooperation (CBC) development projects. *Habitat International*, 72(1), 92-99.
- Chen, M. & Lin, C. (2020). Geographic connectivity and cross-border investment: The Belts, Roads and Skies. *Journal of Development Economics*, 146(2), 102469. <https://doi.org/10.1016/j.deveco.2020.102469>.
- Creswell, J. W. & Creswell, J. D. (2021). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. (5th ed.). Thousand Oaks: SAGE Publications.
- Dai, X. et al. (2024). Research on Optimization Strategies of Regional Cross-Border Transportation Networks Implications for the Construction of Cross-Border Transport Corridors in Xinjiang. *Sustainability*, 16(13), 1-24.
- Erlangga, E. et al. (2023). Implementation of Tourism Development Policy for State Border Areas in Sabang City, Aceh Province. *International Journal of Law and Politics Studies*, 5(2), 01-10.
- Fienberg, S. (1971). Randomization and social affairs: The 1970 Draft Lottery. *Science*, 171(3968), 255-261.

- Horlings, L. & Padt, F. (2013). Leadership for Sustainable Regional Development in Rural Areas: Bridging Personal and Institutional Aspects. *Sustainable Development*, 21(6), 413-424.
- Korol, R. G. (2024). Modeling of transport processes in the formation and development of cross-border infrastructure. *International Journal of Advanced Studies*, 14(4), 134-153.
- Kramarz, M. et al. (2020). Scenarios for the Development of Multimodal Transport in the TRITIA Cross-Border Area. *Sustainability*, 12(17), 1-41.
- Luengalongkot, P. (2023). Influence of Good Governance on Service Quality a Case Study of Phanatnikom Town Municipality, Thailand. *Journal of Legal, Ethical and Regulatory Issues*, 24(1), 1-9.
- Pentury, C. et al. (2025). Application of digitalization and computerization technology in road construction. *Automation in Construction*, 171(3), 106018. <https://doi.org/10.1016/j.autcon.2025.106018>.
- Saif, N. et al. (2024). Influence of transformational leadership on innovative work behavior and task performance of individuals: The mediating role of knowledge sharing. *Heliyon*, 10(11), 1-13.
- Wang, P. et al. (2025). Unveiling the morphologies and mechanisms of construction land expansion in border areas of Mainland Southeast Asia. *Scientific Reports*, 15(1), 1-23.
- Wendt, J. et al. (2021). Transport Infrastructure and Political Factors as Determinants of Tourism Development in the Cross-Border Region of Bihor and Maramureş. *Sustainability*, 13(10), 1-26.
- Yamane, T. (1973). *Statistics: An introductory analysis*. (3rd ed.). New York: Harper and Row.
- Zahari, A. et al. (2024). Ethical Culture and Leadership for Sustainability and Governance in Public Sector Organisations within the ESG Framework. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, 10(1), 1-11.
- Zhu, M. et al. (2023). Situation and hotspot analysis on rural transport infrastructure from the perspective of bibliometric analysis. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, 10(6), 1074-1098.