

บทความวิจัย (ม.ค. – มิ.ย. 2562)
**การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง
 ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน**

กิจจา หอรักษา นักศึกษาหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย
 จังหวัดปทุมธานี 12100 E-mail : kittj2559@gmail.com โทร : 095-619-2459
 อาจารย์ที่ปรึกษา : รศ.ดร.วิรัช วิรัชนิภาวรรณ , หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย
 จังหวัดปทุมธานี 12100

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหา แนวทาง และยุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการวิจัยแบบผสม ประชากรคือ บริษัทรับเหมาก่อสร้างทางชั้น 1 - 4 จำนวน 575 บริษัท กลุ่มตัวอย่าง ทั้งหมดจำนวน 1,150 คน แต่ได้แบบสอบถามกลับมาจริง จำนวน 946 คน คิดเป็นร้อยละ 82.26 ของประชากรทั้งหมด 1,150 คน เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยเชิงปริมาณคือแบบสอบถาม เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยเชิงคุณภาพ คือ แบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบบมีโครงสร้างจากผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 9 ท่าน การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยเก็บข้อมูลด้วยตัวเอง สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน สรุปผลการวิจัยพบว่า ปัญหาการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.16, S.D. = 0.61) แนวทางการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.10, S.D. = 0.64) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}$ = 2.10, S.D. = 0.64)

คำสำคัญ: การบริหารจัดการที่ยั่งยืน การเพิ่มขีดความสามารถ การก่อสร้างทาง กรมทางหลวง

Received: April 10, 2018, Accepted April 25, 2018

Administration to Increase Road Construction Capability of the Department of Highways according to the Sustainable Administration Concept

Kitja Horaksa, Student in Doctor of Philosophy Program, Public Administration, Faculty of Public Administration,
 Eastern Asia University, Pathumthani Province 12100 E-mail : kittj2559@gmail.com Tel : 095-619-2459
 Advisor: Assoc. Prof. Dr. Wiruch Wiruchnipawan, Lecturer in Doctor of Philosophy Program, Public Administration,
 Faculty of Public Administration, Eastern Asia University, Pathumthani Province 12100

Abstract

This study aims to study problems, guidelines and strategies of management to enhance construction capacity of Department of Highways under sustainable management concept. This is a mixed methods research. Populations are 575 companies who are contractor for highways construction class 1-4 consisting of 1,150 people. However, completed questionnaires were returned from 946 people which is accounted for 82.26% of total population. Quantitative instrument used in data collection was questionnaires. Qualitative instrument used in data collection was structured in-depth interview created by 9 experts. The author collected the data and the statistics used in the analysis consists of percentage, mean and standard deviation. Research results show that problems of management to enhance construction capacity of Department of Highways under sustainable management concept is in moderate

level ($\bar{X}$ = 2.16, S.D. = 0.61), guidelines of management to enhance construction capacity of Department of Highways under sustainable management concept is in moderate level ($\bar{X}$ = 2.10, S.D. = 0.64) and strategies of management to enhance construction capacity of Department of Highways under sustainable management concept is in high level ($\bar{X}$ = 2.10, S.D. = 0.64).

Keywords: Administration Capability, Road Construction, the Department of Highways, the Sustainable Administration Concept

คำขอบคุณ: การศึกษาเรื่อง การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ครั้งนี้สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความกรุณาจากผู้ทรงคุณวุฒิทั้งภายในและภายนอก ที่ได้กรุณาให้ความรู้ คำแนะนำที่เป็นประโยชน์และติดตามการทำวิจัยฉบับนี้อย่างใกล้ชิดตลอดมา ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณในความกรุณาของอาจารย์ทุกท่านเป็นอย่างสูง มา ณ โอกาสนี้ นอกจากนี้ผู้ศึกษาขอขอบคุณครอบครัวที่ให้งานกำลังใจ และให้ความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามเป็นอย่างดีจนกระทั่งวิจัยฉบับนี้สำเร็จลุล่วงในที่สุด สุดท้ายนี้ คุณค่า และคุณประโยชน์อันพึงมีจากวิจัยฉบับนี้ ผู้ศึกษาขอมอบให้ผู้เกี่ยวข้องทุกท่าน

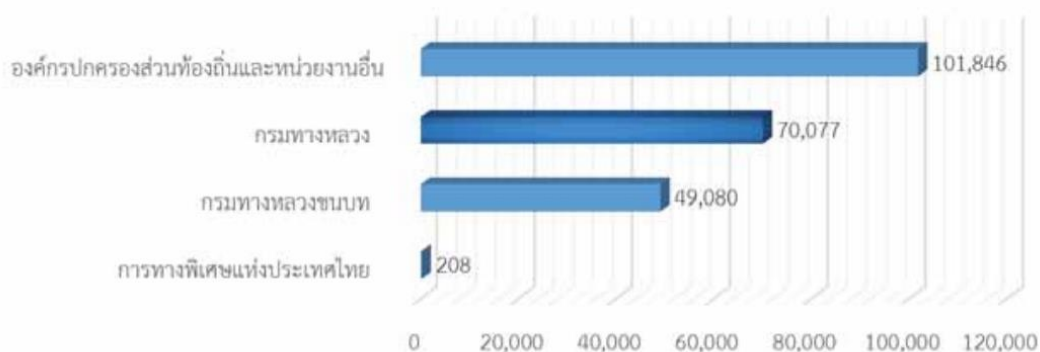
บทนำ

กรมทางหลวงได้รับการสถาปนาขึ้นเป็นกรมเมื่อวันที่ 1 เมษายน ร.ศ. 131 ตรงกับ พ.ศ. 2455 แต่เดิมนั้นจะมีแต่กรมคลอง ซึ่งอยู่ในกระทรวงเกษตราธิการ ล่วงมาจนถึงรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ยุบกรมคลองมาขึ้นกับกระทรวงโยธาธิการและใช้ชื่อว่า “กรมทาง” ให้เปลี่ยนชื่อกระทรวงโยธาธิการเป็นกระทรวงคมนาคมตามประกาศจัดราชการรัตนโกสินทร์ศก 131 วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2457 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้โอนแผนกทางน้ำของกรมทางไปให้กรมทน้ำ คือกรมชลประทานขึ้นในกระทรวงเกษตราธิการกรมทางจึงเหลืออยู่แต่กองทางบกเพียงอย่างเดียว โดยมีเจ้ากรมเป็นหัวหน้า วันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 ภายหลังที่ประเทศไทยได้ประกาศสงครามกับประเทศเยอรมัน ออสเตรีย – ฮังการี ก็ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้กรมทางไปอยู่กับกรมรถไฟหลวง สังกัดกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ขึ้นอยู่กับผู้บัญชาการรถไฟหลวง เพื่อสะดวกแก่กรมรถไฟหลวงและกรมทางที่จะได้ใช้วิศวกรที่มีเป็นชนชาติศัตรูที่ต้องถูกควบคุม เป็นเชลยศึกและปลดออกจากประจำการหลายคน ในสมัยนั้นมีนายช่างทางเอกเป็นหัวหน้ากรมทาง วันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2475 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้รวมกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม กับกระทรวงเกษตราธิการเข้าเป็นกระทรวงเดียวกันเรียกว่า “กระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ” กรมรถไฟหลวง ซึ่งมีกรมทางรวมอยู่ จึงเปลี่ยนเป็นสังกัดกระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ วันที่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2476 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวให้ตราพระราชบัญญัติ จัดตั้งกระทรวง ทบวงกรม พุทธศักราช 2475 ยุบเลิกกระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ กรมรถไฟหลวง ซึ่งมีกรมทางหลวงรวมอยู่ด้วย ไปสังกัดกระทรวงเศรษฐการ วันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2477 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการสร้างทาง และบำรุงรักษาทางหลวง พุทธศักราช 2477 ของกรมทางให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมโยธาเทศบาล สังกัดกระทรวงมหาดไทย วันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2484 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล กองทางก็ได้ยกฐานะขึ้นเป็นกรมทางโอนสังกัดจาก กรมโยธาเทศบาล กระทรวงมหาดไทย มาสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พุทธศักราช 2484 แม้จะได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นกรมสังกัดกระทรวงคมนาคมแล้วก็ตามก็ยังไม่มีที่ ทำการเป็นของตนเอง ยังคงอาศัยอยู่ในกรมโยธาเทศบาลที่เชิงสะพานผ่านฟ้าลีลาศ จนถึงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2491 จึงได้ย้ายไปอยู่ ที่ถนนพระราม 6 ซึ่งเป็นที่ตั้งของกรมทางหลวงในปัจจุบัน และได้ทำพิธีเปิดอาคารที่ทำการของกรมด้านถนนศรีอยุธยา เมื่อวันศุกร์ที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2498 วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2495 กรมทางหลวงได้เปลี่ยนชื่อเป็นกรมทางหลวงแผ่นดิน ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2495 สังกัดกระทรวงคมนาคม วันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2506 กรมทางหลวงแผ่นดินได้เปลี่ยนชื่อเป็นกรมทางหลวง สังกัดกระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ ตามพระราชบัญญัติ ปรับปรุงกระทรวงทบวง กรม พ.ศ. 2506 วันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2515 จนถึงปัจจุบัน กรมทางหลวงได้โอนไปสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยลำดับดังนี้ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 216 พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติ กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545ปรับปรุง กรมทางหลวง, ออนไลน์ (2560)

บทบาทหน้าที่ของกรมทางหลวง 1. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และ ทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง 2. วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บำรุง และ บำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน 3. ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ 4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่ที่สำคัญ คือ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวง สัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บำรุง และบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและ ต่างประเทศ เป็นต้น สำหรับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่สำคัญเกี่ยวกับการสร้างทาง คือ สำนักก่อสร้างทางที่ 1 และสำนัก ก่อสร้างทางที่ 2 โดยมีอำนาจหน้าที่ที่สำคัญ คือ กำกับ ควบคุม และดำเนินการบริหารจัดการงานก่อสร้างและบำรุงทาง โครงข่ายขนาดใหญ่ บำรุงทางโครงการพิเศษและงานเร่งด่วนฉุกเฉิน กำกับดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมระหว่าง การก่อสร้างทาง ตลอดจนศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและปรับปรุงงานก่อสร้างและบำรุงทางโครงการขนาดใหญ่ โครงการ พิเศษ และงานเร่งด่วนฉุกเฉิน เป็นต้น โดยมีวิสัยทัศน์ คือ "มุ่งสู่มาตรฐานการก่อสร้างทาง พัฒนาคุณภาพ การบริหารจัดการ อย่างยั่งยืน" จะเห็นได้ว่า อำนาจหน้าที่ของกรมทางหลวงดังกล่าวนี้ ครอบคลุมไปถึงการดำเนินงาน หรือปฏิบัติงานที่เกี่ยวกับการ บริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวงตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืนด้วย ภัยพิพร ฉั่วสุวรรณ พายัพ พะยอมยนต์และชัยรัตน์ วงศ์กิจรุ่งเรือง, (2560)

กรมทางหลวงในประเทศไทย เป็นเครือข่ายของทางหลวงที่อยู่ในประเทศไทย โดยปกติมีกฎหมายถึงทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งอยู่ในความควบคุมของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ทางหลวงในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ตาม พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ได้แก่ ทางหลวง พิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงท้องถิ่น และทางหลวงสัมปทาน กรมทางหลวงรับผิดชอบดูแล 3 ประเภท ได้แก่ กรมทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงสัมปทาน ขณะที่ทางหลวงชนบทอยู่ภายใต้ความดูแลรับผิดชอบของ กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานอื่นรับผิดชอบดูแลทางหลวงท้องถิ่น นอกจากทาง หลวง 5 ประเภทดังกล่าวแล้วยังมีทางพิเศษที่รับผิดชอบในการก่อสร้างและบำรุงทาง โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการดำเนินการก่อสร้างทางเฉพาะกิจของหน่วยงานต่างๆ สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวง คมนาคม. (2559).

ระยะทางถนนภายใต้ความรับผิดชอบ (กิโลเมตร)



ภาพที่ 1 สภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางถนนของประเทศไทย 2558

จะเห็นได้ว่าสภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางถนนของประเทศไทย ระยะทางถนนภายใต้ความ รับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานอื่น มีจำนวน 101,846 กิโลเมตร กรมทางหลวง 70,077 กิโลเมตร กรม ทางหลวงชนบท 49,080 กิโลเมตร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 208 กิโลเมตร ปัจจุบันมีประชากรไทยประมาณ 37.6 ล้าน คน หรือคิดเป็นร้อยละ 57.2 ที่สามารถเข้าถึงทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทได้ภายใน ระยะทาง 2 กิโลเมตร ขณะที่ ประมาณ 53.5 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 81.3 ที่สามารถเข้าถึงทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทได้ภายในระยะทาง 5 กิโลเมตร ทั้งนี้ยังไม่รวมการเข้าถึงถนนที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่นอีกกว่าแสนกิโลเมตร ดังนั้น จึง

กล่าวได้ว่าโครงข่ายทางหลวงของประเทศในปัจจุบันมีความครอบคลุมทั้งพื้นที่และประชากรส่วนใหญ่ของประเทศไทยแล้ว อย่างไรก็ตาม การเพิ่มสัดส่วนของประเทศไทยที่สามารถเข้าถึงทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทได้ภายใน ระยะเวลา 2 กิโลเมตร ให้มีสัดส่วนที่มากขึ้นอย่างน้อยสองในสามของประชากรทั้งหมด คือ ความท้าทายที่สำคัญของหน่วยงานด้านคมนาคมต่างๆที่เกี่ยวข้อง สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. (2559)

สัดส่วนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานถือเป็นตัวชี้วัดที่สำคัญของการพัฒนาประเทศ โดยระหว่างปี พ.ศ. 2533 ถึง พ.ศ. 2540 งบประมาณรายจ่ายด้านการลงทุนต่อรายจ่ายรวมของประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเคยสูงถึงร้อยละ 41 ของงบประมาณทั้งหมด แต่ภายหลังการเกิดเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 สัดส่วนงบประมาณรายจ่ายด้านการลงทุนต่อรายจ่ายรวมของประเทศไทยมีแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่องจนในปี พ.ศ. 2557 งบประมาณส่วนนี้มีสัดส่วนเพียงประมาณร้อยละ 19 เมื่อเปรียบเทียบกับการลงทุนในประเทศมาเลเซียซึ่งประสบปัญหาเศรษฐกิจในช่วงเดียวกันกับประเทศไทย พบว่าประเทศมาเลเซียยังรักษาระดับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องที่ประมาณร้อยละ 12 ของ GDP ขณะที่การลงทุนของไทยอยู่ต่ำกว่าร้อยละ 7 สัดส่วนการลงทุนนี้สะท้อนออกมาโดยตัวชี้วัดความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นอันดับโลกในด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและ LPI ซึ่งมาเลเซียอยู่ในอันดับดีกว่าประเทศไทยทุกมิติ

แม้ว่ากรมทางหลวงจะได้รับการจัดสรรหรือสนับสนุนงบประมาณอยู่ในระดับสูง แต่งบประมาณส่วนใหญ่มักเกี่ยวข้องกับภารกิจด้านการพัฒนาก่อสร้างปรับปรุงทางหลวง ขณะที่ภารกิจด้านการบำรุงรักษาทางหลวงซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี กลับไม่มีงบประมาณในสัดส่วนที่สัมพันธ์กัน นอกจากนี้การให้ความสำคัญกับลำดับของการจัดสรรงบประมาณแก่ภารกิจหลักและภารกิจรองที่ไม่สมดุลในเรื่องของช่วงเวลา ก็เป็นอีกสภาพการณ์หนึ่งที่มีผลกระทบให้ประสิทธิภาพของการดำเนินงานของกรมทางหลวงลดน้อยลงกว่าที่ควรเป็นสภาพเหล่านี้ถือเป็นจุดอ่อนด้านกลยุทธ์ การดำเนินงานของกรมทางหลวงมักขึ้นอยู่กับทิศทางนโยบายภาครัฐ ดังนั้น เมื่อนโยบายดังกล่าวเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างกะทันหัน ย่อมส่งให้การดำเนินงานของกรมทางหลวงต้องมีการปรับเปลี่ยนตามไปด้วย อย่างไรก็ตาม ด้วยกรอบระยะเวลาที่มีจำกัด ประกอบกับภาระงาน กฎระเบียบ และกระบวนการทำงานของกรมทางหลวง ที่มีขาดความคล่องตัว จึงนำไปสู่สภาพการณ์ที่ถือเป็นจุดอ่อนด้านการปฏิบัติงานซึ่งทำให้การตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐของกรมทางหลวงเกิดความล่าช้าหรือมีประสิทธิภาพลดน้อยลง กรมทางหลวง, (2558)

กรมทางหลวงประกอบไปด้วยหน่วยงานภายในจำนวนมากที่มีขอบเขตความรับผิดชอบแยกออกจากกันชัดเจน แต่ในทางปฏิบัติจริง การดำเนินงานหลายส่วนจำเป็นต้องได้รับการวางแผนแลกเปลี่ยนข้อมูล หรือการปฏิบัติงานร่วมกันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่ปัจจุบันสภาพการณ์ของการทำงานร่วมกันยังคงขาดความชัดเจนในเชิงกระบวนการและระบบ ถือเป็นจุดอ่อนด้านรูปแบบการบริหารจัดการที่ส่งผลการดำเนินงานมักเกิดความล่าช้าไม่สามารถติดตามได้ และองค์กรขาดความยั่งยืน การดำเนินงานของกรมทางหลวงจำเป็นต้องใช้ข้อมูลสารสนเทศด้านงานทางและด้านอื่นๆ ที่อยู่ภายในหน่วยงาน มาเป็นพื้นฐานของการตัดสินใจอยู่เสมอ แต่จากการที่กรมทางหลวงมีโครงสร้างหน่วยงานที่ใหญ่มาก ส่งผลให้ข้อมูลสารสนเทศมักกระจัดกระจายออกไปในแต่ละหน่วยงานภายใน อีกทั้งการบริหารจัดการสารสนเทศเหล่านี้ยังไม่มีมาตรฐานที่ชัดเจนและขาดการใช้ระบบสารสนเทศที่ดีพอ ทั้งหมดจึงนำไปสู่การเกิดสภาพการณ์ที่ถือเป็นจุดอ่อนด้านระบบการปฏิบัติงาน ของกรมทางหลวงที่ส่งผลให้เกิดปัญหาความล่าช้าในการสืบค้นข้อมูลสารสนเทศ ปัญหาในการเข้าถึงข้อมูลสารสนเทศ การเข้าช้อนข้อมูลสารสนเทศ หรือการผนวกข้อมูลสารสนเทศเข้าด้วยกัน นอกจากนี้จะเห็นได้ว่าการบริหารจัดการโดยการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการติดต่อสื่อสารไม่มากเท่าที่ควร เช่น คอมพิวเตอร์ และสมาร์ต โฟน (smart phone) ซึ่งเป็นฮาร์ดแวร์ (hardware) รวมทั้งโปรแกรมต่าง ๆ สำหรับใช้ออนไลน์ (online) เช่น ไลน์ (Line) การปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางในทิศทางที่ไม่คำนึงถึงความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ ไม่คำนึงถึงความต้องการของประชาชน ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์และพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสำคัญกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนน้อยสนิท ทองมา วันทนีย์ จันทรเอี่ยม (2559)

จะเห็นได้ว่าการบริหารจัดการกรมทางหลวงจากปัญหาดังกล่าวไม่ได้รับการแก้ไข พัฒนา หรือการปรับปรุงยอมทำให้เกิดผลเสียต่อหน่วยงาน คือ กรมทางหลวงทำให้การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวงมีมาตรฐานไม่สูงเท่าที่ควร จะส่งผลให้ไม่ได้รับการยอมรับจากบุคลากรของกรมทางหลวง รวมตลอดทั้งผู้รับเหมาก่อสร้างประชาชนและสังคม ทำให้บุคลากรของกรมทางหลวงขาดความน่าเชื่อถือ ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้ผู้วิจัยสนใจศึกษาเรื่อง การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน เพื่อจะได้ทราบถึงปัญหา แนวทาง และยุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวงตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน อันจะเป็นประโยชน์ทั้งในทางวิชาการ และในทางปฏิบัติต่อหน่วยงานของรัฐ ผู้รับเหมาก่อสร้างที่ติดต่อกับกรมทางหลวง ประชาชนทั่วไป และสังคมต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. ศึกษาปัญหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน
2. ศึกษาแนวทางการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน
3. ศึกษายุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

วิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการวิจัยแบบผสม (Mixed Method Research) Creswell, John W. and Clark, Vicki L. Plano. (2011). โดยใช้การวิจัยเชิงปริมาณ (quantitative research) เป็นหลัก ซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 80 และใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative research) เป็นข้อมูลเสริม ซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 20

1. การวิจัยเชิงปริมาณ

ประชากร ผู้รับเหมาก่อสร้างทั้งหมดของบริษัทรับเหมาก่อสร้างทางชั้น 1-4 ที่จดทะเบียนกับกรมทางหลวง ตามประกาศกรมทางหลวง พ.ศ. 2557-2560 จำนวน 575 บริษัท สำนักมาตรฐานและประเมินผลกรมทางหลวง, (2560).

กลุ่มตัวอย่าง คือ บริษัทรับเหมาก่อสร้างทางชั้น 1 - 4 ที่จดทะเบียนกับกรมทางหลวง ตามประกาศกรมทางหลวง พ.ศ.2557 -2560 ทั้งหมดมีจำนวน 575 บริษัท บริษัท ๆ ละ 2 คน รวม $(575 \times 2 =)$ 1,150 คน แต่ได้แบบสอบถามกลับมารองรับจำนวน 946 คน คิดเป็นร้อยละ 82.26 ของประชากรทั้งหมด 1,150 คน ดังนี้

ลำดับ	บริษัท	บริษัท	กลุ่มตัวอย่าง/บริษัท
1	บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างทางที่จดทะเบียนงานก่อสร้างทางชั้น 1	$(91 \times 2 =)$ 182	182
2	บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างทางที่จดทะเบียนงานก่อสร้างทางชั้น 2	$(144 \times 2 =)$ 288	288
3	บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างทางที่จดทะเบียนงานก่อสร้างทางชั้น 3	$(103 \times 2 =)$ 206	206
4	บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างทางที่จดทะเบียนงานก่อสร้างทางชั้น 4	$(237 \times 2 =)$ 474	474
รวมทั้งหมด		575	1,150 คน

เครื่องมือเชิงปริมาณที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา ลักษณะคำถามเป็นคำถามปลายปิด จำนวน 2 ข้อ ส่วนที่ 2 สอบถามเกี่ยวกับปัญหาการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน ลักษณะคำถามเป็นคำถามปลายปิด จำนวน 8 ข้อ ส่วนที่ 3 สอบถามเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน ลักษณะคำถามเป็นคำถามปลายปิด จำนวน 8 ข้อ ส่วนที่ 4 สอบถามเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน ลักษณะคำถามเป็นคำถามปลายปิด จำนวน 8 ข้อ ส่วนที่ 5 สอบถามเกี่ยวกับการเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน ลักษณะคำถามเป็นคำถามปลายปิด จำนวน 8 ข้อ

การหาคุณภาพเครื่องมือ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยให้ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 ท่าน พิจารณาตรวจสอบแก้ไขความตรงเชิงเนื้อหา วิเคราะห์ดัชนีความสอดคล้องรายข้อ IOC (Index of Item Objective Congruence) เพื่อหาดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับคุณลักษณะตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยที่ต้องการวัด ได้ค่าเท่ากับ 0.88 จากนั้นนำข้อเสนอแนะบางประเด็นมาปรับปรุงให้ชัดเจนและเหมาะสมตามเนื้อหา

การนำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างในงานวิจัย จำนวน 50 คน โดยหาค่าความเที่ยง (Reliability) และหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach' s Alpha Coefficient : α) พบว่าค่าความ

เที่ยงที่สามารถนำไปใช้ในการศึกษาได้เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด โดยค่าเที่ยงที่คำนวณได้ต้องมีค่ามากกว่า 0.70 ซึ่งแบบสอบถาม ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.84

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตัวเอง ระหว่างวันที่ 1 กรกฎาคม ถึง วันที่ 31 สิงหาคม 2560 แต่ได้แบบสอบถามกลับมาจริง จำนวน 946 คน คิดเป็นร้อยละ 82.26 ของประชากรทั้งหมด 1,150 คน

การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยทำการประมวลผลและวิเคราะห์ทางสถิติโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับคอมพิวเตอร์ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

2. การวิจัยเชิงคุณภาพ

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยเชิงคุณภาพ คือ แบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบบมีโครงสร้างจากผู้เชี่ยวชาญ ที่มีความรู้ความสามารถ ในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่าง ผู้เชี่ยวชาญตามแนวคิดสโนว์บอล แซมปลิง (Snowball Sampling Concept) Biernacki, Patrick. and Waldorf, Dan. (1981). โดยผู้วิจัยกำหนดประเด็นการสัมภาษณ์ดังนี้

ส่วนที่ 1 สอบถามเกี่ยวกับปัญหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

ส่วนที่ 2 สอบถามเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

ส่วนที่ 3 สอบถามเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

ส่วนที่ 4 สอบถามเกี่ยวกับการเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

ผลการวิจัย

สรุปผลการวิจัยเชิงปริมาณ

การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 ปัญหาการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

ส่วนที่ 3 แนวทางการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

ส่วนที่ 4 ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

ส่วนที่ 5 การเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล

ตารางที่ 1 : แสดงค่าร้อยละ เฉลี่ย ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล

	ข้อมูลส่วนบุคคล ของกลุ่มตัวอย่าง	กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม (n=946)	
		จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ	1.1 ชาย	344	36.32
	1.2 หญิง	602	63.68
	รวม	946	100.00
2. ระดับการศึกษา	1.1 ต่ำกว่าปริญญาตรี	702	74.22
	1.2 ปริญญาตรี หรือสูงกว่าปริญญาตรี	244	25.78
	รวม	946	100.00

จากการวิเคราะห์ตารางที่ 1 เกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิงมากที่สุด จำนวน 602 คน คิดเป็นร้อยละ 63.68 รองลงเป็นเพศชาย จำนวน 344 คน คิดเป็นร้อยละ 36.32 ต่ำกว่าปริญญาตรีมากที่สุด จำนวน 702 คน คิดเป็นร้อยละ 74.22 รองลงมาระดับปริญญาตรี หรือสูงกว่าปริญญาตรีจำนวน 244 คน คิดเป็นร้อยละ 25.78 ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 ปัญหาการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวความคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

ตารางที่ 2 : แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวความคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

ปัญหาการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวความคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1. ปัญหาการบริหารจัดการด้านเศรษฐกิจ	2.13	0.65	ปานกลาง	8
2. ปัญหาการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยี	2.33	0.69	ปานกลาง	1
3. ปัญหาการบริหารจัดการด้านส่วนรวม	2.27	0.64	ปานกลาง	2
4. ปัญหาการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม	2.23	0.58	ปานกลาง	3
5. ปัญหาการบริหารจัดการด้านคุณธรรม	2.18	0.60	ปานกลาง	6
6. ปัญหาการบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิต	2.16	0.61	ปานกลาง	7
7. ปัญหาการบริหารจัดการด้านความสมดุล	2.19	0.64	ปานกลาง	5
8. ปัญหาการบริหารจัดการด้านเครือข่าย	2.20	0.51	ปานกลาง	4
รวม	2.16	0.61	ปานกลาง	

จากการวิเคราะห์ตารางที่ 2 แสดงให้เห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวความคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.16$, S.D.= 0.61) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ปัญหาการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีอยู่ในระดับปานกลางมากที่สุด ($\bar{X} = 2.33$, S.D.= 0.69) รองลงมา คือ ปัญหาการบริหารจัดการด้านส่วนรวม ($\bar{X} = 2.27$, S.D.= 0.64) ปัญหาการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 2.23$, S.D.= 0.58) ปัญหาการบริหารจัดการด้านเครือข่าย ($\bar{X} = 2.20$, S.D.= 0.51) ปัญหาการบริหารจัดการด้านความสมดุล ($\bar{X} = 2.19$, S.D.= 0.64) ปัญหาการบริหารจัดการด้านคุณธรรม ($\bar{X} = 2.18$, S.D.= 0.60) ปัญหาการบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิต ($\bar{X} = 2.16$, S.D.= 0.61) และปัญหาการบริหารจัดการด้านเศรษฐกิจ ($\bar{X} = 2.13$, S.D.= 0.65) ตามลำดับ

ส่วนที่ 3 แนวทางการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวความคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

ตารางที่ 3 : แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวความคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

แนวทางการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวความคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1. แนวทางการบริหารจัดการด้านเศรษฐกิจ	2.02	0.63	ปานกลาง	8
2. แนวทางการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยี	2.22	0.66	ปานกลาง	1
3. แนวทางการบริหารจัดการด้านส่วนรวม	2.18	0.62	ปานกลาง	2
4. แนวทางการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม	2.11	0.69	ปานกลาง	3
5. แนวทางการบริหารจัดการด้านคุณธรรม	2.09	0.66	ปานกลาง	4
6. แนวทางการบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิต	2.07	0.65	ปานกลาง	5
7. แนวทางการบริหารจัดการด้านความสมดุล	2.06	0.60	ปานกลาง	6
8. แนวทางการบริหารจัดการด้านเครือข่าย	2.05	0.65	ปานกลาง	7
รวม	2.10	0.64	ปานกลาง	

จากการวิเคราะห์ตารางที่ 3 แสดงให้เห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวความคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.10$, S.D.= 0.64) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า แนวทางการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีอยู่ในระดับปานกลางมากที่สุด ($\bar{X} = 2.22$, S.D.= 0.66) รองลงมา คือ แนวทางการบริหารจัดการด้านส่วนรวม ($\bar{X} = 2.18$, S.D.= 0.62) แนวทางการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 2.11$, S.D.= 0.69) แนวทางการบริหารจัดการด้านคุณธรรม ($\bar{X} = 2.09$, S.D.= 0.66) แนวทางการบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิต ($\bar{X} = 2.07$, S.D.= 0.65) แนวทางการบริหารจัดการด้านความสมดุล ($\bar{X} = 2.06$, S.D.= 0.60) แนวทางการบริหารจัดการด้านเครือข่าย ($\bar{X} = 2.05$, S.D.= 0.65) และแนวทางการบริหารจัดการด้านเศรษฐกิจ ($\bar{X} = 2.02$, S.D.= 0.63) ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวความคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

ตารางที่ 4 : แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวความคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวความคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1. ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านเศรษฐกิจ	2.44	0.62	มาก	7
2. ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านเทคโนโลยี	2.59	0.58	มาก	1
3. ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านส่วนรวม	2.56	0.54	มาก	2
4. ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม	2.51	0.57	มาก	3
5. ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านคุณธรรม	2.48	0.57	มาก	4
6. ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิต	2.42	0.62	มาก	8
7. ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านความสมดุล	2.47	0.61	มาก	5
8. ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านเครือข่าย	2.46	0.57	มาก	6
รวม	2.46	0.53	มาก	

จากการวิเคราะห์ตารางที่ 4 แสดงให้เห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.10$, S.D.= 0.64) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 2.59$, S.D.= 0.58) รองลงมา คือ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านส่วนรวม ($\bar{X} = 2.56$, S.D.= 0.54) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 2.51$, S.D.= 0.57) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านคุณธรรม ($\bar{X} = 2.48$, S.D.= 0.57) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านความสมดุล ($\bar{X} = 2.47$, S.D.= 0.61) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านเครือข่าย ($\bar{X} = 2.46$, S.D.= 0.57) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านเศรษฐกิจ ($\bar{X} = 2.44$, S.D.= 0.62) และยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิต ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิต ($\bar{X} = 2.42$, S.D.= 0.62) ตามลำดับ

ส่วนที่ 5 การเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

ตารางที่ 5 : แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

การเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1. การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านเศรษฐกิจ	2.47	0.62	มาก	5
2. การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยี	2.41	0.54	มาก	8
3. การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านส่วนรวม	2.53	0.65	มาก	2
4. การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม	2.44	0.53	มาก	6
5. การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านคุณธรรม	2.52	0.57	มาก	3
6. การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิต	2.43	0.68	มาก	7
7. การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านความสมดุล	2.56	0.65	มาก	1
8. การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านเครือข่าย	2.49	0.56	มาก	4
รวม	2.46	0.53	มาก	

จากการวิเคราะห์ตารางที่ 5 แสดงให้เห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.46$, S.D.= 0.53) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านความสมดุลอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 2.56$, S.D.= 0.65) รองลงมา คือ การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านส่วนรวม ($\bar{X} = 2.53$, S.D.= 0.65) การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านคุณธรรม ($\bar{X} = 2.52$, S.D.= 0.57) การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านเครือข่าย ($\bar{X} = 2.49$, S.D.= 0.56) การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านเศรษฐกิจ ($\bar{X} = 2.47$, S.D.= 0.62) การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 2.44$, S.D.= 0.53) การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิต ($\bar{X} = 2.43$, S.D.= 0.68) การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิต ($\bar{X} = 2.43$, S.D.= 0.68) การเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยี ($\bar{X} = 2.41$, S.D.= 0.54)

สรุปผลการวิจัยเชิงคุณภาพ

สำหรับผลการสัมภาษณ์เชิงลึกเฉพาะผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 9 คน ต่อปัญหาและแนวทางการปรับปรุงทางการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง พบว่า ผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด 9 คน ล้วนเห็นด้วยต่อแนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการดังกล่าว

สำหรับผลการสัมภาษณ์เชิงลึกเฉพาะผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 9 คน ต่อยุทธศาสตร์ทางการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง พบว่า ผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด 9 คน ล้วนเห็นด้วยกับคำถามดังกล่าว

อภิปรายผล

1. แนวทางการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน พบว่า โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.10$, S.D.= 0.64) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า แนวทางการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีอยู่ในระดับปานกลางมากที่สุด ($\bar{X} = 2.22$, S.D.= 0.66) รองลงมา คือ แนวทางการบริหารจัดการด้านส่วนรวม ($\bar{X} = 2.18$, S.D.= 0.62) แนวทางการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 2.11$, S.D.= 0.69) แนวทางการบริหารจัดการด้านคุณธรรม ($\bar{X} = 2.09$, S.D.= 0.66) แนวทางการบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิต ($\bar{X} = 2.07$, S.D.= 0.65) แนวทางการบริหารจัดการด้านความสมดุล ($\bar{X} = 2.06$, S.D.= 0.60) แนวทางการบริหารจัดการด้านเครือข่าย ($\bar{X} = 2.05$, S.D.= 0.65) และแนวทางการบริหารจัดการด้านเศรษฐกิจ ($\bar{X} = 2.02$, S.D.= 0.63)

เหตุผลสำคัญที่ประชากรซึ่งเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างทั้งหมดของบริษัทรับเหมาก่อสร้างทางชั้น 1 - 4 ที่จดทะเบียนกับกรมทางหลวง ส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับปานกลางต่อแนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวงตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืนด้านเทคโนโลยี ดังกล่าวนั้น ผู้ศึกษามีความเห็นที่ถึงแม้ประชากรส่วนใหญ่เห็นด้วยกับแนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการดังกล่าวว่า เป็นแนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการที่ตรงประเด็น ทันสมัย ทันต่อเหตุการณ์ หากนำหลักการการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง มาปรับใช้จะทำให้การปฏิบัติงาน ในเวลาเดียวกันประชากรก็ยังไม่แน่ใจว่า กรมทางหลวงจะนำแนวทางการปรับปรุงดังกล่าวไปปฏิบัติให้บังเกิดผลในทางปฏิบัติได้จริง อีกทั้งปัญหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการนั้นเป็นปัญหาที่ประชากรเผชิญติดต่อกันตลอดมา ดังนั้นจึงมีส่วนสำคัญที่ทำให้ประชากรส่วนใหญ่จึงเห็นด้วยในระดับปานกลาง การที่กรมทางหลวงบริหารจัดการ หรือปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางในทิศทางที่คำนึงถึงความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น คอมพิวเตอร์ และสมาร์ต โฟน (smart phone) โลก (Line) เป็นต้น สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางโดยใช้ระบบการให้ข้อมูลข่าวสารออนไลน์ (online information system) และสื่อสังคม (social media) เช่น เฟสบุ๊ค (Facebook) ในการติดต่อสื่อสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงสามารถใช้ทรัพยากรได้อย่างประหยัด เกิดผลผลิตที่คุ้มค่าต่อการลงทุนและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวม และสามารถลดขั้นตอนและระยะเวลาในการปฏิบัติงานเพื่อความสะดวกได้ และสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถดำเนินการเสร็จแล้วภายในระยะเวลาที่กำหนดสร้างความเชื่อมั่นไว้วางใจ รวมถึงตอบสนองความคาดหวัง ความต้องการของประชาชนผู้รับบริการ และผู้มีส่วนได้เสียที่มีความหลากหลายและมีความแตกต่างกันได้อย่างเหมาะสม รวมถึงต้องมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมเพื่อจะได้ทราบถึงปัญหา ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ สี่ฟ้า แจ่มวุฒิปริชา (2559) "การบริหารจัดการเพื่อให้บริการด้านการจัดเก็บขยะของกรุงเทพมหานครตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน ที่ได้เสนอแนะยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและเหมาะสม ไว้ว่า กรุงเทพมหานครควรให้ความสำคัญกับการประชาสัมพันธ์หรือชี้แจงประชาชนในเรื่องการคัดแยกขยะตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืนโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและเหมาะสม และสอดคล้องกับบทสัมภาษณ์ของผู้เชี่ยวชาญทั้ง 9 ท่าน

จะเห็นได้ว่า แนวทางการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยี บริหารจัดการด้านส่วนรวม การบริหารจัดการ การบริหารจัดการด้านคุณธรรม การบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิต การบริหารจัดการด้านความสมดุล การบริหารจัดการด้านเครือข่าย และการบริหารจัดการด้านเศรษฐกิจ มีผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ วิรัช วิรัชนิการวรรณ. (2559).

2. ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง ตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน พบว่า อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.10$, S.D.= 0.64) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 2.59$, S.D.= 0.58) รองลงมา คือ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านส่วนรวม ($\bar{X} = 2.56$, S.D.= 0.54) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 2.51$, S.D.= 0.57) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านคุณธรรม ($\bar{X} = 2.48$, S.D.= 0.57) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านความสมดุล ($\bar{X} = 2.47$, S.D.= 0.61) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านเครือข่าย ($\bar{X} = 2.46$, S.D.= 0.57) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านเศรษฐกิจ ($\bar{X} = 2.44$, S.D.= 0.62) และยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิต ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิต ($\bar{X} = 2.42$, S.D.= 0.62)

ประชากรส่วนใหญ่เห็นถึงความสำคัญ ความจำเป็นและประโยชน์ของยุทธศาสตร์ของแนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวงตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืนทั้ง 8 ด้านว่า สอดคล้องกับสาระสำคัญของแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน รวมทั้งเห็นว่า ยุทธศาสตร์ของแนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการดังกล่าวเป็นปัจจัยที่ทันสมัย ชัดเจน และเหมาะสมกับสภาพของการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวง หากกรมทางหลวงนำยุทธศาสตร์ของแนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการดังกล่าวไปปรับใช้ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแล้ว ย่อมมีแนวโน้มช่วยให้การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวงมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น การที่กรมทางหลวงมียุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวงตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน โดยกำหนดนโยบายให้บุคลากรทุกระดับปฏิบัติงานโดยนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล มาใช้อย่างจริงจัง ต่อเนื่อง และในจำนวนที่มากเพียงพอ รวมตลอดทั้งสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัยที่เหมาะสม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ กัลยา งามพร้อมสกุล และวิรัช วรรณ (2559) ที่เสนอแนะให้หน่วยงานของรัฐนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย และได้มาตรฐานในจำนวนที่มากเพียงพอมาใช้ในการพัฒนาการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเทศบาลในจังหวัดสมุทรสาคร

กรมทางหลวงจะต้องกำหนดนโยบายแผนงาน และยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนการบริหารจัดการ หรือการปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางโดยนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น คอมพิวเตอร์ และสมาร์ต โฟน ซึ่งเป็นฮาร์ดแวร์ รวมทั้งโปรแกรมต่าง ๆ สำหรับใช้ออนไลน์ เช่น ไลน์ ซึ่งเป็นซอฟต์แวร์ ตลอดจนระบบการให้ข้อมูลข่าวสารออนไลน์ และสื่อสังคม เช่น เฟสบุ๊ก มาใช้ในการปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้นอย่างจริงจังและต่อเนื่อง พร้อมทั้งควรจัดการฝึกอบรม หรือพัฒนาบุคลากรทุกระดับเพื่อให้มีความพร้อม และมีการประเมินผลว่าได้มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้มากน้อยเพียงใดอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งด้วย และควรนำยุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวงตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน 4 ด้านเฉพาะที่สำคัญ ไปปรับใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการ รวมทั้งใช้เป็นกลุ่มตัวชี้วัดสำคัญของการปฏิบัติงาน (Key Performance Indicators หรือ KPIs) สำหรับเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวงตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน เพื่อเผยแพร่และนำไปสู่การปฏิบัติจริง โดยยุทธศาสตร์ของการบริหารจัดการดังกล่าวควรเรียงตามลำดับความสำคัญจากมากไปน้อย ดังนี้ ด้าน (1) เทคโนโลยี (2) ส่วนรวม (3) สิ่งแวดล้อม (4) คุณธรรม เพราะจะสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการก่อสร้างทางของกรมทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สถัญญเกียรติ แจ่มสมบูรณ์ (2559) และ ชัยภรณ์ วัฒนศิริเดชชัย (2560).

รายการอ้างอิง

- กัลยา งามพร้อมสกุล และวิรัช วรรณ (2559). "การจัดการเพื่อส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม อย่างยั่งยืนของเทศบาลในจังหวัดสมุทรสาคร" วารสารสมาคมนักวิจัย (21) 2. หน้า 215-229.
- กรมทางหลวง (2558). แผนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 .สำนักงานกรมทางหลวง.
- กัญญพร นั้วสุวรรณ พายัพ พะยอมยนต์ และชัยรัตน์ วงศ์กิจรุ่งเรือง (2560) ความสำเร็จของการนำหลักบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีมาใช้ในการบริหารจัดการ ของกรมทางหลวงชนบท. วารสารวิจัยมหาวิทยาลัย (5) 2 หน้า 68 – 80.
- กรมทางหลวง (2560). ประวัติกรมทางหลวง สืบค้นออนไลน์ เมื่อ วันที่ 30 ตุลาคม 2560 จาก <http://www.doh.go.th/doh/th/details/about-th/history.html>
- กรมทางหลวง (2560) "อำนาจหน้าที่ของสำนักก่อสร้างทางที่ 1-2 กรมทางหลวง" สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม 2560 จาก <http://www.doh.go.th/doh/images/pdf/jkm60-04-250716m7.1.pdf>.
- ชัยภรณ์ วัฒนศิริเดชชัย (2560). "ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการเพื่อป้องกันยาเสพติดของเทศบาลนครตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน" วารสารปัญญาวิวัฒน์. (9) 2 .หน้า 120 - 130.
- แผนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง พ.ศ. 2560 – 2564 .(2558) สภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางถนนของประเทศไทย . กรมทางหลวง.
- วิรัช วรรณ (2559). 50 แนวคิด ตัวชี้วัด ตัวแบบของการบริหารจัดการ และการบริหารจัดการที่ยั่งยืน. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์โพธิ์เพชร.
- Research. Second Edition. Thousand Oaks, California: Sage Publications, Inc.
- สถัญญเกียรติ แจ่มสมบูรณ์ (2559) "การบริหารจัดการเพื่อสนับสนุนรายการเกิดพระเกียรติของสถานีวิจัยโทรทัศน์กองทัพบก" วารสารบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา. (9) 1 หน้า 214 - 226.

- สีฟ้า แจ่มวุฒิปรีชา. (2559). การบริหารจัดการเพื่อให้บริการด้านการจัดเก็บขยะของกรุงเทพมหานครตามแนวคิดการบริหารจัดการที่ยั่งยืน. วารสารศรีนครินทร์วิจัยและพัฒนา (สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์). (8)16 .หน้า 54-65.
- สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. (2559). แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564. สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม.
- สนิท ทองมา วันทนีย์ จันทรเอี่ยม (2559). ปัญหา อุปสรรค และแนวทางในการแก้ไขปัญหาการดำเนินงานของแขวงทางหลวง. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยฟาร์อีสเทอร์น. (10) 1 หน้า 56-75.
- Biernacki, Patrick. and Waldorf, Dan. (1981). “Snowball Sampling: Problems and Techniques of Chain Referral Sampling”, *Sociological Methods & Research*, 10, 2 (1981): 141-163.
- Creswell, John W. and Clark, Vicki L. Plano. (2011). *Designing and Conducting Mixed Methods*

