

ความสำเร็จของการนำนโยบายการอำนวยความสะดวกการจราจรไปปฏิบัติในพื้นที่รอยต่อ
ภาคกลางตอนล่างและภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
A Success of the Implementation of Traffic Management Policy to
the Suture of Lower Central and Upper Southern Thailand in Entering
the ASEAN Economics Community (AEC)

อุกฤษฏ์ บุพผาชาติ¹

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา (1) ความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่างและภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (2) ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (3) เปรียบเทียบความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และ (4) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยแห่งความสำเร็จกับความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประชากรที่ใช้ในการวิจัยคือ ข้าราชการตำรวจอำนวยความสะดวกสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรี จำนวน 147 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย สถิติที่ใช้ในการวิจัย คือ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่า t-test ค่า F-test และใช้สถิติสหสัมพันธ์อย่างง่ายของเพียร์สัน ผลการวิจัยพบว่า (1) ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่างและภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง (2) ความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (3) ข้าราชการตำรวจที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แตกต่างกัน ส่วนปัจจัยด้าน ระดับชั้น (ยศ) อายุ ตำแหน่งระดับการศึกษา และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ไม่แตกต่างกัน (4) ปัจจัยแห่งความสำเร็จมีความสัมพันธ์กับความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับสูง และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

คำสำคัญ: การนำนโยบายไปปฏิบัติ, การอำนวยความสะดวกการจราจร, ประชาคมอาเซียน

Abstract

The primary objective of this study was aimed to (1) examine the success of the implementation of the traffic management to the suture of the lower central and upper southern Thailand in entering the ASEAN Economics Community (AEC), (2) to investigate the factor success of the traffic management in the suture of the lower central and upper southern Thailand in entering the AEC, (3) to compare the success of the traffic management in the suture of the lower central and upper southern Thailand in entering the AEC

¹ หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

by personal factors, and (4) to investigate the relationship between success factors with the success of the traffic management in the suture of the lower central and upper southern Thailand in entering the AEC. In this study, the population included 147 polices directing the traffic subject to the Phetchaburi Provincial Police. The questionnaires were used as instrument to gather data. The statistics implemented in this study included frequency, percentage, mean, standard deviation, t-test and F-test, and the Pearson's simple correlation. The results showed as follows. (1) Overall, the police perceived that success factors that affected the success of the traffic management in the suture of the lower central and upper southern Thailand in entering the AEC moderately. (2) Overall, the success of the traffic management in the suture of the lower central and upper southern Thailand in entering the AEC moderately. (3) Overall, the police with different genders were of the different opinion toward the success of the traffic management in the suture of the lower central and upper southern Thailand in entering the AEC while the police with different age, position, education, average monthly income reported no different opinion toward the success of the traffic management in the suture of the lower central and upper southern Thailand in entering the AEC. (4) Success factors have strongly associated with the success the traffic management in the suture of the lower central and upper southern Thailand in entering the AEC and the relationship was in the same direction.

Keywords: Policy Implementation, Traffic Management, ASEAN Economics Community (AEC)

บทนำ

อาเซียนได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินโครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (the Singapore-Kunming Rail Lind: SKRL) และการพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (AHN) โดยเส้นทางผ่านสิงคโปร์-มาเลเซีย-ไทย-กัมพูชา เวียดนามจีน (คุนหมิง) เป็นเส้นทางหลักของ SKRL คือ ผ่านทาง และมีเส้นทางเชื่อมไทย-พม่า และไทย-ลาว จากข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (AHN) ได้รายงานว่ โครงข่ายเส้นทางหลวงอาเซียนทั้งหมด มีระยะทาง 26,207.8 กิโลเมตร โดยมีสัดส่วนโครงข่ายเส้นทางที่มีมาตรฐานชั้นที่ 3 (ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจรผิวทางกว้าง 6 เมตร) หรือสูงกว่า เป็นระยะทางเกือบ 24,000 กิโลเมตร ทั้งนี้ ยังได้ให้ความสำคัญต่อการปรับปรุงถนนต่ำกว่าชั้นที่ 3 สำหรับเส้นทางการขนส่งผ่านแดน (Transit Transport Routes:

TTR) เป็นระยะทาง 1,858 กิโลเมตร ในประเทศลาว พม่า และฟิลิปปินส์ภายในปี 2015 นอกจากนี้ การสนับสนุนด้านเงินลงทุนยังเป็นสิ่งจำเป็นในการปรับปรุงโครงข่ายและเส้นทางหลวงให้มีมาตรฐานอย่างน้อยขั้นที่ 1 และการบำรุงรักษาถนนเส้นทางหลวง อาเซียนที่มีอยู่เดิม ขณะนี้อาเซียนอยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งอาเซียน (ASEAN Strategic Transport Plan) ปี 2554-2558 ซึ่งได้รับการรับรองเรียบร้อยแล้ว

ความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียนมีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างระบบการขนส่งให้มีการรวมตัวกันในภูมิภาคอาเซียนและทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลกภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการขนส่ง (ASEAN Transport Action Plan (ATAP) 2005-2010) ความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียนได้มุ่งเน้นเรื่องการเสริมสร้างความเชื่อมโยงในการขนส่งหลายรูปแบบ การส่งเสริม

การเคลื่อนย้ายคนและสินค้าแบบไร้พรมแดน และการส่งเสริมการเปิดเสรีบริการด้านขนส่งทางน้ำและทางอากาศให้ดียิ่งขึ้น

จังหวัดเพชรบุรีเป็นจังหวัดประตูสู่ภาคใต้ มีถนนเพชรเกษมตัดผ่าน จำนวนรถที่สัญจรผ่านจังหวัดเพชรบุรีมีจำนวนมาก ทำให้จังหวัดได้รับผลกระทบต่อปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิต การบาดเจ็บและพิการของประชาชน ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วตามความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ปัญหาดังกล่าวนอกจากจะนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน สภาพจิตใจของผู้ประสบภัยและบรรดาผู้ใกล้ชิดซึ่งประเมินค่าได้ยากแล้วยังก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล ประกอบกับปัจจุบันจังหวัดเพชรบุรีมีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ทำให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดเป็นจำนวนมาก จังหวัดเพชรบุรีได้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุทางถนนซึ่งอาจเกิดขึ้นได้จากการใช้รถใช้ถนนอย่างขาดวินัย ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร สภาพถนน ยานพาหนะไม่ปลอดภัยตลอดจนร่างกายไม่พร้อมในขณะที่ขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะ อีกทั้งเป็นเส้นทางเสด็จพระราชดำเนินในการแปรพระราชฐาน ณ พระราชวังไกลกังวล อีกด้วย

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีนโยบายการปฏิบัติงานด้านการจราจร ดังนี้ (1) พัฒนาระบบการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย (2) ให้มีแผนการจัดการจราจร เพื่อรองรับเหตุพิเศษ เช่น การจัดงานสำคัญ ฝนตก น้ำท่วม ถนนชำรุด สถานี การศึกษาช่วงเปิดเทอม เป็นต้น ให้สามารถคลี่คลายปัญหาได้อย่างรวดเร็ว (3) อำนวยความปลอดภัยทางถนนตามแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563”

โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563 ตามกรอบปฏิญญาออสโล (4) ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์วางแผน และอำนวยการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นระบบ (5) ดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างวินัยจราจรให้กับประชาชน โดยการกวดขันจับกุม 10 ข้อหาหลัก รวมทั้งการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในทางสาธารณะขณะขับขี หรือโดยสารรถทุกประเภท (6) ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้น ต้องหมั่นอบรมทำความเข้าใจให้ตำรวจ จราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใส มีความซื่อสัตย์สุจริตและบริการประชาชนอย่างสุภาพ เท่าเทียม เป็น “สุภาพบุรุษจราจร” อันเป็นการรักษาและสร้างภาพลักษณ์ ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (7) กวดขันวินัยจราจร ความประพฤติ และปลูกจิตสำนึกให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการอำนวยความสะดวกแก้ไขปัญหาจราจรและให้บริการประชาชน (8) ดำเนินการทางวินัย และอาญาอย่างเด็ดขาดกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่แสวงหาประโยชน์โดยมิชอบจากการปฏิบัติหน้าที่ (2551 : 251)จากที่มาและความสำคัญดังกล่าว เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุและไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางท่องเที่ยวซึ่งสอดคล้องกับปฏิญญาออสโลขององค์การสหประชาชาติที่กำหนดให้ปีพ.ศ. 2554-2563เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เป็นการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยด้านการเดินทางในสังคมไทยอย่างยั่งยืน การจัดการทางด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวที่เป็นหนึ่งในเป้าประสงค์ที่ควรจะมีการจัดการเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยว ยกระดับการเดินทางท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและปลอดภัย ได้มาตรฐานระดับสากลโดยการสนับสนุนและกำหนดมาตรการสร้างความ

เชื่อมั่นเรื่องความปลอดภัยในเส้นทางการเดินทางบนท้องถนน ช่วยเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางท่องเที่ยวแก่นักท่องเที่ยว

ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงสนใจทำวิจัยเรื่องการจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตก:

ข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวสู่ประชาคมอาเซียน

ดังนั้น ผู้วิจัยในฐานะที่ปฏิบัติงานด้านจรรยา สังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรี จึงมีความสนใจที่จะศึกษาความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อเป็นแหล่งข้อมูลที่สำคัญในการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านจราจร เพื่อเป็นแนวทางแก้ไขปัญหาในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด้านจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรี เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพเกิดความคล่องตัว มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยตลอดจนนำผลการศึกษาที่ได้เสนอต่อผู้บังคับบัญชาเพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและปรับปรุงงานด้านการจราจรในเขตพื้นที่อื่น ๆ และหากได้ผลสำเร็จก็สามารถนำไปเป็นแผนปรับปรุงการจราจรตามเขตเมืองใหญ่ ๆ เพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2. เพื่อศึกษาปัจจัยแห่งความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง

และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3. เพื่อเปรียบเทียบความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่างและภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

4. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยแห่งความสำเร็จกับความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การทบทวนวรรณกรรม

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับประสิทธิภาพและประสิทธิภาพในการทำงาน

เวปเตอร์ (Webster, 1758-1783: 819) ได้ให้ความหมายของคำว่า ประสิทธิภาพ ไว้ว่า ประสิทธิภาพ วัดได้โดยการเปรียบเทียบผลที่แท้จริงกับผลที่เป็นไปได้ ซึ่งวัดผลเปรียบเทียบระหว่างฐานะ ตำแหน่ง หรือระหว่างค่าของกำลังงาน เวลา งบประมาณ ฯลฯ ซึ่ง Poister ,1979 อ้างถึงในปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ , 2538: 42 ได้กล่าวถึงประสิทธิภาพในสองลักษณะ คือ ลักษณะแรก ประสิทธิภาพทางเทคโนโลยี (Technological Efficiency) หมายถึง การสร้างผลผลิตหรือผลลัพธ์โดยใช้ความพยายามหรือค่าใช้จ่ายในอันต่ำสุด กล่าวอีกนัยหนึ่ง ประสิทธิภาพทางเทคโนโลยีเกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิผล โดยจำกัดความพยายามด้านค่าใช้จ่าย **ลักษณะที่สอง** ประสิทธิภาพทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Efficiency) หมายถึง ความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายทั้งหมดกับผลประโยชน์ทั้งหมดของโครงการโดยให้ได้ความหมายของประสิทธิภาพไว้ก็คือ อัตราส่วนความสัมพันธ์ระหว่างผลลัพธ์หรือส่งออก

ของนโยบาย แผนงาน โครงการโดยมุ่งที่การเพิ่มผลลัพธ์ในระดับสูงต่อหน่วยของการลงทุนหรือโดยมุ่งที่การลดการลงทุนต่ำสุดต่อหน่วยของผลลัพธ์ที่คงเดิม ดังนั้นจึงอาจกล่าวสรุปได้ว่า ประสิทธิภาพ ถูกนำมาใช้เป็นเกณฑ์การวิจัยประเมินด้วยความมุ่งหวังที่จะลดความสูญเสียค่าทางการบริหารและนำทรัพยากรที่มีค่ามาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวได้ว่าประสิทธิภาพเกี่ยวกับการแสวงหาระยะที่ดีกว่า เพื่อดำเนินงานให้ได้ผลลัพธ์เท่าเดิมดีกว่าในแง่ของการประหยัดงบประมาณ เวลา บุคลากร และวัสดุอุปกรณ์

อุทัย หิรัญ โตะ (2525: 123) กล่าวว่า ประสิทธิภาพในทางราชการหมายถึงรวมถึงผลการปฏิบัติงานที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจและประโยชน์แก่มวลมนุษย์ (human satisfaction and benefit produced) และยังต้องพิจารณาถึงคุณค่าทางสังคมด้วย โดยการนำเวลาเข้ามาพิจารณาด้วย ซึ่ง ปีเตอร์สันและฟลอแมน (วนิดา ลิมจิตสมบูรณ์, 2536: 48, อ้างอิงจาก Peterson; & Plawman) ได้กล่าวว่า ความหมายของคำว่าประสิทธิภาพในการบริหารงานด้านธุรกิจในความหมายอย่างแคบว่า หมายถึงการลดต้นทุนในการผลิต และในความหมายอย่างกว้าง หมายถึง คุณภาพ (Quality) ของการมีประสิทธิผล (Effectiveness) และความสามารถ (Competence and Capacity) ในการผลิต การดำเนินงานทางด้านธุรกิจที่ถือว่ามีประสิทธิภาพสูงนั้นก็เพื่อสามารถผลิตสินค้าหรือบริการในปริมาณและคุณภาพที่ต้องการในเวลาที่เหมาะสมและต้นทุนน้อยที่สุดเมื่อคำนึงถึงสถานการณ์และข้อมูลพื้นฐานทางภารกิจที่มีอยู่ ดังนั้นแนวคิดของคำว่าประสิทธิภาพของด้านธุรกิจในที่นี้จึงมีองค์ประกอบ 5 อย่าง คือ ต้นทุน (Cost) คุณภาพ (Quality) ปริมาณ (Quantity) เวลา (Time) และวิธีการ (Method) ในการผลิต จากแนวคิดเรื่อง

ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน อาจสรุปได้ว่าประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน หมายถึง ความสามารถในการปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่ให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ สามารถสนองตอบความต้องการของประชาชนได้ พิจารณาถึงความพยายาม ความพร้อม ความสามารถและความคล่องแคล่วในการปฏิบัติงาน โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับผลที่ได้ คือ การบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และความพึงพอใจของผู้รับบริการ ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงสรุปเป็นกรอบแนวความคิดในการวิจัยครั้งนี้ว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง การปฏิบัติงานภายใน กองคลังขององค์การบริหารส่วนตำบล โดยพนักงานที่ปฏิบัติงานในกองคลังมีความร่วมมือในการปฏิบัติงาน มีความเต็มใจและความรู้ความสามารถ งานที่ได้รับมอบหมายสำเร็จตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายภายในเวลาที่กำหนด รวมทั้งมีการใช้ทรัพยากรอย่างประหยัดและเกิดประโยชน์สูงสุด

แนวความคิดในเรื่องประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานในเชิงเศรษฐศาสตร์ หมายถึงการผลิตสินค้าหรือบริการให้ได้มากที่สุด โดยพิจารณาถึงการใช้ต้นทุนหรือปัจจัยการนำเข้าให้น้อยที่สุดและประหยัดเวลา มากที่สุด

เฮนรี แอล แกนต์ (Henry L. Gantt) ค.ศ. 1861-1919 Gantt ทำงานกับ Talor เข่มุ่งมั่นที่จะค้นหาวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ผ่านกระบวนการปรับปรุงวิธีการทำงานของคนงาน ผลงานที่สร้างชื่อเสียงให้กับเขา คือระบบแผนภูมิเพื่อการวางแผนและควบคุม (Chart system of planning and control) ซึ่งยังเป็นที่ยอมรับใช้กันมาสืบจนทุกวันนี้ นิยมเรียกกันสั้น ๆ ว่า “แกนต์ ชาร์ต” (Gantt Chart) ซึ่งแสดงความสัมพันธ์ระหว่างตารางเวลาการทำงานที่สมบูรณกับจำนวนเวลาที่ผ่านพ้นไป โดยแผนภูมินี้

จะทำให้การประสานงานได้ผลดีหลีกเลี่ยงการล่าช้าตลอดจนเป็นหลักประกันความแน่นอนว่างานต้องเสร็จทันตามกำหนดเวลา Gantt มีความเชื่อตามแนวคิดการจัดการเชิงวิทยาศาสตร์อย่างแรงกล้า เขามุ่งมั่นที่จะพัฒนาแนวคิดเกี่ยวกับระบบผลประโยชน์ต่างตอบแทนทั้งสองฝ่ายคือ ฝ่ายนายจ้างและลูกจ้างให้ได้ประโยชน์จากการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานแบบคู่ขนาน เขาเรียกแนวคิดในอุดมคตินี้ว่า “การประสานงานร่วมกันเป็นหนึ่งเดียว” (Harmonious cooperation) เขาเชื่อว่าปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในองค์กรมีพื้นฐานมาจาก “คน” อันเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดแทบทั้งสิ้น (Koontz และ Wehrich, 1988) ผลงานอีกชิ้นหนึ่งที่สร้างชื่อเสียงให้กับ Gantt คือระบบจูงใจโดยใช้โบนัส (Incentive bonus system) คือค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับคนงาน โดยถือเกณฑ์จากยอดกำไรของกิจการ เป็นการจูงใจคนงานเพื่อให้มีกำลังใจทำงานเพื่อให้เกิดกำไร ยิ่งกิจการมีกำไรมาก คนงานยิ่งได้โบนัสมากให้แก่คนงานที่สามารถเพิ่มผลผลิตตามจำนวนที่กำหนดไว้ รวมทั้งโบนัสที่จ่ายให้แก่ผู้บริหารที่ได้รับการอบรมและสามารถจูงใจให้คนงานเหล่านั้นเพิ่มผลผลิตตามจำนวนที่กำหนด

สมยศ นาวิการ (2525: 5) ได้กล่าวถึงแนวคิด ซึ่งเสนอปัจจัย 7 ประการ ที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานในองค์กร คือ (1) กลยุทธ์ (Strategy) กลยุทธ์เกี่ยวกับการกำหนดภารกิจ การพิจารณาจุดอ่อนและจุดแข็งภายในองค์กร โอกาสและอุปสรรคภายนอก (2) โครงสร้าง (Structure) โครงสร้างขององค์กรที่เหมาะสมจะช่วยให้การปฏิบัติงาน (3) ระบบ (Systems) ระบบขององค์กรที่บรรลุเป้าหมาย (4) แบบ (Styles) แบบของการบริหารเพื่อบรรลุเป้าหมายขององค์กร (5) บุคลากร (Staff) ผู้ร่วมทำงานใน

องค์กร (6) ความสามารถ (Skill) (7) ค่านิยม (Shared Value) ค่านิยมร่วมกันของคนในองค์กร

แนวคิดเกี่ยวกับความสำเร็จ

นิตย สัมมาพันธ์ (2542: 10-21) ได้ให้แนวคิดในการวัดความสำเร็จขององค์กรไว้ดังนี้ (1) พิจารณาจากผลผลิตภาพ (Productivity) หมายถึงอัตราส่วนระหว่างผลผลิต (Output) ขององค์กรในรูปของสินค้าและบริการต่อจำนวนปัจจัย (Input) (2) พิจารณาจากกำไร (Profit) ซึ่งการใช้กำไรเป็นเกณฑ์ในการวัดมักจะใช้ระยะเวลา 1 ปี ตามระบบบัญชีของแต่ละธุรกิจแต่โดยทั่วไปมักจะตรงตามปีปฏิทิน

เฟร เซอร์ส (Frese, 2000: 152) ได้กล่าวถึงความสำเร็จของผู้ประกอบการวัดได้ดังนี้ (1) ตัวบุคคล โดยที่ผู้ประกอบการเป็นผู้กำหนดความสำเร็จด้วยตนเอง ซึ่งมักใช้ความเห็นด้านการเงินเป็นตัวสะท้อน ธุรกิจ และความพึงพอใจจากรายได้ที่มาจากการดำเนินธุรกิจ (2) ระดับความสำเร็จทางเศรษฐกิจ โดยพิจารณาจากข้อมูลด้านการเงิน จำนวนลูกค้าที่เพิ่มขึ้นหรือลดลง ผลกำไร และยอดขาย 1-2 ปีล่าสุด (3) วัดจากผู้เกี่ยวข้องในธุรกิจ ทั้งด้านลูกค้าและพนักงาน ในด้านการรับรู้ความสำเร็จที่มีต่อธุรกิจ และ (4) วัดจากการสังเกตของผู้สัมภาษณ์เพื่อประเมินความสำเร็จของผู้ประกอบการ

แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร

การจราจร (TRAFFIC) (ศราวดี พันสชา, 2518: 1-2) เริ่มใช้ในครั้งแรกในประเทศไทยเมื่อ พ.ศ.2474 โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน โดยที่ขณะนั้นรถจำพวกต่าง ๆ ได้เริ่มเพิ่มมากขึ้น เช่น รถแท็กซี่ขนาดเล็ก และยังมี การสร้างสะพานพุทธยอดฟ้าเชื่อมระหว่างจังหวัดพระนคร-ธนบุรี ทำให้พื้นที่เพื่อการจราจร

กว้างขวางขึ้นมีผู้นิยมใช้รณมากกว่าเดิม พ.ต.อ.ซี. บี.พอลเลต เป็นผู้ร่าง พ.ร.บ.จรรยาบรรณของวิชาชีพขึ้น โดยอาศัยหลักกฎหมายจรรยาบรรณของประเทศอังกฤษ มาดัดแปลงให้เข้ากับสภาพของประเทศไทย และได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรให้ใช้เป็นกฎหมายได้เมื่อ พ.ศ.2477 จากนั้นมาคำว่า "จรรยา" ก็ได้เริ่มแพร่กระจายออกไปถึงประชาชน การจรรยาบรรณ หมายถึง คน สัตว์ และยวดยานที่สัตย์จริงไปมาถนนหลวง โดยเคลื่อนด้วยแรงคนเครื่องจักรหรือลากจูงไปด้วย สัตว์พาหนะ

ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2530: 11-12) ได้กล่าวว่าการบังคับใช้กฎหมายในหน้าที่ตำรวจ หมายถึง ความพยายามของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่จะควบคุมบุคคลทั่วไป ให้ปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาบรรณหลังจากที่มาตรการเกี่ยวกับการให้การศึกษาสาธารณะการฝึกหัดผู้ขับขี่ยวดยานการวิศวกรรมจราจร และกิจกรรมอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน ประสบความสำเร็จที่จะบรรลุถึงเป้าประสงค์ของการควบคุมจราจร อย่างไรก็ตาม อาจกล่าวได้ว่า การบังคับใช้กฎหมายจัดเป็นส่วนหนึ่งของการให้การศึกษาแก่บุคคล ซึ่งไม่สามารถเรียนรู้ได้โดยวิธีการอื่นด้วยเหตุนี้ การบังคับใช้กฎหมายจึงมิได้มีความหมายแคบแต่เพียงการใช้มาตรการลงโทษ เช่น การปรับ การจับกุม และดำเนินคดีอาญาเท่านั้น ความหมายของคำดังกล่าว ยังรวมถึงการสอดส่องตรวจตรา โดยสายตรวจจราจรทั้งใน และนอกเครื่องแบบการว่ากล่าวตักเตือนตลอดจนการฝึกอบรมแก่ผู้ละเมิดกฎหมายจราจรในหลักสูตรพิเศษ เป็นต้น นอกจากนี้ผู้รักษากฎหมายมีความสามารถย่อมต้องรู้จักประยุกต์ใช้มาตรการที่เหมาะสมกับสถานการณ์ชุมชนและบุคคลผู้ละเมิดกฎหมายจราจร สิ่งทีพึงระลึกสำหรับผู้รักษากฎหมายก็คือผู้ละเมิดกฎหมายจราจร ส่วนใหญ่มิใช่อาชญากร และไม่ควรถูกปฏิบัติต่อบุคคลเหล่านี้เยี่ยงผู้กระทำความผิดอาญาร้ายแรง

แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ

แวน มิเตอร์ และ คาร์ล แวน ฮอร์น (Van Meter and Van Horn, 1975: 447) ได้ให้คำนิยามว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติหมายถึงการดำเนินการโดยบุคคลหรือกลุ่มบุคคลทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน โดยมุ่งที่จะก่อให้เกิดความสำเร็จตามวัตถุประสงค์จากการตัดสินใจดำเนินนโยบายที่ได้กำหนดไว้ก่อนหน้านั้นแล้ว

พอล ซาบาเตียร์ และแดเนียล แมสมาเนียน (Pual A.Sabatier and Daniel A.Mazmanian, 1980: 538-560) ให้คำนิยามว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ การนำนโยบายพื้นฐานทั่วไป ได้แก่กฎหมาย คำสั่งของรัฐบาล มติคณะรัฐมนตรี หรือคำพิพากษาของศาลไปดำเนินการให้บรรลุผล

เพรสแมน และวิตอฟสกี (สมบัติ ธำรงธัญวงศ์, 2544: 399-400; อ้างอิงจาก Pressman and Wildavsky, 1984. *Implementation*. p. XIII.) ได้กล่าวถึงนิยามของการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างเข้าใจง่ายว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ การดำเนินงานให้ลุ่ล่ง ให้ประสบความสำเร็จ ให้ครบถ้วน ให้เกิดผลผลิตและให้สมบูรณ์ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ คือสิ่งที่รัฐบาลกำลังปฏิบัติอยู่ และเป็นธรรมชาติของนโยบาย อย่างไรก็ตาม เพรสแมน และวิตอฟสกี ได้ให้ความหมายเพิ่มเติมโดยพิจารณาจากทัศนะของตนว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นกระบวนการปฏิสัมพันธ์ระหว่างการกำหนดเป้าประสงค์และการปฏิบัติเพื่อการบรรลุเป้าประสงค์ การศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติ ยังเกี่ยวข้องกัปัญหาของการประเมินความสำเร็จของผู้ปฏิบัติ และการตีความข้อปฏิบัติที่มีลักษณะทั่วไปลงสู่การตัดสินใจเฉพาะด้านที่ต้องมีผู้เข้าร่วมมากมาย และมีมุมมองที่หลากหลายการบรรลุเป้าประสงค์ผ่าน

การตัดสินใจเฉพาะด้าน ณ ระดับใด ย่อมเป็นการวัดระดับของความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

จุมพล หนีพานิข (2547: 137) ได้ให้ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวมว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การแสดงถึงเป้าหมายที่พึงปรารถนาที่สามารถนำไปปฏิบัติได้ของกฎหรือของนโยบายที่เวลาที่มีการดำเนินการจริงๆ แล้วก่อให้เกิดความสำเร็จหรือบรรลุผลได้ไม่ยากนัก และส่วนใหญ่มักจะกลายเป็นปัญหาของรัฐบาลที่เวลาจัดทำหรือดำเนินแผนงานโครงการแล้วไม่สามารถดำเนินได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ตรงนี้จึงเป็นที่มาของการตั้งคำถามขึ้นมาว่า จะทำอย่างไร หรือจะทำเช่นไร ถึงจะเป็นไปได้ที่รัฐบาลจะดำเนินแผนงานโครงการให้บรรลุผลหรือสัมฤทธิ์ผลมากขึ้นและทำไม่ได้ไม่ยาก

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการวิจัยเชิงปริมาณ (quantitative research) ใช้รูปแบบของการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยคือ ข้าราชการตำรวจ อำนวยการจราจรสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรี ซึ่งประกอบด้วย สภ.เมืองเพชรบุรี สภ.เขาย้อย สภ.ชะอำ สภ.ท่ายาง สภ.บ้านแหลม สภ.หนองหญ้าปล้อง สภ.แก่งกระจาน สภ.บ้านลาด สภ.หาดเจ้าสำราญ สภ.ท่าไม้รวด สภ.ไร่สะท้อน สภ.หนองจอก และ สภ.บางตะบูน จำนวน 147 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ แบบสอบถาม ซึ่งมี ลักษณะคำถามแบบปลายปิด (Close - ended question) และคำถามปลายเปิด (Open - ended question) เพื่อสอบถามข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจร

สังกัดตำรวจภูธร จังหวัดเพชรบุรี โดยแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล จำนวน 6 ข้อ ประกอบด้วย เพศ ระดับชั้น (ยศ) อายุ ตำแหน่ง ระดับการศึกษา และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน โดยเป็นแบบสอบถามแบบปลายปิด (close-ended response question)

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยแห่งความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

หาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา โดยคำนวณจากความสอดคล้องคือ ดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ (Index of Item-Objective Congruence) หรือเรียกย่อ ๆ ว่า ค่า IOC โดยคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน แล้วนำคะแนนที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญมาคำนวณหาค่า IOC (1) ถ้าค่า IOC มากกว่า 0.50-1.00 แสดงว่าข้อคำถามนั้นมีค่าเที่ยงตรงใช้ได้ และ (2) ถ้าค่า IOC มีค่าเท่ากับหรือต่ำกว่า 0.50 แสดงว่าข้อคำถามนั้นใช้ไม่ได้ควรตัดทิ้งหรือแก้ไขปรับปรุง

การหาค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือ (reliability) โดยนำแบบสอบถามที่แก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (try out) กับข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจรสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรี จำนวน 30 คน หาค่าความเชื่อมั่น (reliability) ของแบบสอบถามโดยใช้วิธีหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbach) หลังจากนั้นนำ

แบบสอบถามที่ผ่านกระบวนการทดสอบเครื่องมือแล้วมาจัดพิมพ์เพื่อดำเนินการเก็บข้อมูล

การเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจะใช้วิธีการเก็บโดยสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยผู้วิจัยได้ขอความร่วมมือจากข้าราชการตำรวจอำนาจ การจราจรสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรี ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการนำแบบสอบถามไปให้กลุ่มตัวอย่างกรอกข้อมูลและตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูลหาก ข้อคำถามใดไม่สมบูรณ์จะทำการสัมภาษณ์เพิ่มเติม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์

การวิเคราะห์ ข้อมูล ได้แก่ (1) หาค่า ความถี่ (frequency) และร้อยละ (percentage) ของข้อมูลทั่วไปของปัจจัย ส่วนบุคคล (2) หาค่าเฉลี่ย (mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation) ของคะแนนจากการตอบแบบสอบถามโดยแทนความหมายของคะแนนเฉลี่ยระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยแห่งความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และ ความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (3) สถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน คือ ใช้สถิติวิเคราะห์ t-test (Independent t-test) ใช้ สถิติ วิเคราะห์ F-test (Independent sample F-test) แบบการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว One-way ANOVA (One-way Analysis of Variance) หรือ Brown Forsyth และ ใช้สถิติสหสัมพันธ์อย่างง่ายของเพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient)

ผลการวิจัย

1. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในภาพรวม พบว่า ข้าราชการตำรวจอำนาจการจราจรสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรี เห็นว่าปัจจัยแห่งความสำเร็จมีผลต่อความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ข้าราชการตำรวจอำนาจการจราจรสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรี เห็นว่าปัจจัยแห่งความสำเร็จมีผลต่อความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับมาก 2 ด้าน ดังนี้ (1) ด้านประสิทธิภาพในการติดต่อสื่อสาร และ (2) ด้านมาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบายตามลำดับ นอกจากนี้พบว่า ข้าราชการตำรวจอำนาจการจราจรสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรี เห็นว่าปัจจัยแห่งความสำเร็จมีผลต่อความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่างและภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอยู่ในระดับปานกลาง 4 ด้าน ดังนี้ (1) ด้านปริมาณ และคุณภาพของบุคลากร (2) ด้านลักษณะขององค์กรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ (3) ด้านความร่วมมือหรือการตอบสนองของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ และ (4) ด้านทรัพยากรของนโยบาย ตามลำดับ

2. ผลการวิเคราะห์ความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า ความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกใน

พื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบน เพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจรสังกัดตำรวจภูธร จังหวัดเพชรบุรี เห็นว่ามีความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบน เพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อยู่ในระดับมาก 4 ข้อ ดังนี้ (1) มีการกวดขันวินัย ความประพฤติและปลูกจิตสำนึกให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้มีความพร้อมในการอำนวยความสะดวก และแก้ไขปัญหาจราจรให้แก่ประชาชน (2) มีการดำเนินการตามมาตรฐานการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง (3) ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้นอบรมและทำความเข้าใจตำรวจด้วยความโปร่งใส มีความซื่อสัตย์ สุจริต และบริการประชาชนอย่างสุภาพ เท่าเทียม และ (4) มีการศึกษา วิเคราะห์ วางแผน และอำนวยการในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นระบบ ตามลำดับ

3. ผลการทดสอบสมมติฐาน

3.1 ข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจร สังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรีที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบน เพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยเพศหญิง มีความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบน เพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มากกว่าเพศชาย

3.2 ข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจรสังกัด ตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรีที่มีระดับชั้น (ยศ) ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการอำนวยการ

จราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบน เพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ไม่แตกต่างกันที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3.3 ข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจร สังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรีที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบน เพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ไม่แตกต่างกันที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3.4 ข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจรสังกัด ตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรีที่มีตำแหน่งต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบน เพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ไม่แตกต่างกันที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3.5 ข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจรสังกัด ตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรีที่มีระดับการศึกษา แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบน เพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ไม่แตกต่างกันที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3.6 ข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจรสังกัด ตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรีที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบน เพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ไม่แตกต่างกันที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3.7 ปัจจัยแห่งความสำเร็จโดยรวม มีความสัมพันธ์กับความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบน เพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 มีความสัมพันธ์ในระดับสูง และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน นั่นคือ ถ้าตัวตรวจวัดจังหวัดเพชรบุรี มีการนำปัจจัยแห่งความสำเร็จทั้ง 6 ด้านมาปฏิบัติมากขึ้น จะส่งผลให้การอำนวยความสะดวกในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนประสบความสำเร็จมากขึ้น

อภิปรายผล

ข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจรสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรี เห็นว่าปัจจัยแห่งความสำเร็จมีผลต่อความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจรสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรี เห็นว่าปัจจัยแห่งความสำเร็จมีผลต่อความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อยู่ในระดับมาก 2 ด้าน ดังนี้ (1) ด้านประสิทธิภาพในการติดต่อสื่อสาร และ (2) ด้านมาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบายตามลำดับ นอกจากนี้พบว่า ข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจรสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรี เห็นว่าปัจจัยแห่งความสำเร็จมีผลต่อความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อยู่ในระดับปานกลาง 4 ด้าน ดังนี้ (1) ด้านปริมาณและคุณภาพของบุคลากร (2) ด้านลักษณะขององค์กรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ (3) ด้านความร่วมมือหรือการตอบสนองของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ และ (4) ด้านทรัพยากรของนโยบาย ตามลำดับ

สอดคล้องกับผลงานวิจัยของ ยงยุทธ ฉายแสง (2553) ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในสถานีตำรวจภูธร จังหวัดนครปฐม พบว่า ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในสถานีตำรวจภูธรจังหวัดนครปฐม ที่ระบุโดยประชาชน พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงตามลำดับคือด้านทรัพยากร ด้านคุณภาพงาน ด้านกระบวนการบริหาร และด้านการมีส่วนร่วม

ข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจรสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรีที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยเพศหญิง มีความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มากกว่าเพศชาย ต่างกับผลงานวิจัยของ สมกฤษ บำรุงจิตต์ (2554) ศึกษาเรื่องการศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อการปฏิบัติงานจราจรของครูโรงเรียนยานนาเวศวิทยาคม พบว่า เพศต่างกันมีความพึงพอใจต่อการปฏิบัติงานจราจรของครูโรงเรียนยานนาเวศวิทยาคม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจรสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรีที่มีอายุ ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ไม่แตกต่างกันที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สอดคล้องกับผลงานวิจัยของ ยงยุทธ ฉายแสง (2553) ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในสถานีตำรวจภูธร จังหวัดนครปฐม พบว่า ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในสถานีตำรวจภูธร จังหวัดนครปฐม จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคลของประชาชน พบว่า เมื่อเปรียบเทียบกับอายุ ไม่แตกต่างกัน

ข้าราชการตำรวจอำนวยการจราจรสังกัด ตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรีที่มีตำแหน่งต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการอำนวยการจราจรในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ไม่แตกต่างกันที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ต่างกับผลงานวิจัยของ ยงยุทธ ฉายแสง (2553) ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในสถานีตำรวจภูธร จังหวัดนครปฐม พบว่า ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในสถานีตำรวจภูธรจังหวัดนครปฐมจำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคลของเจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่า ตำแหน่งแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ข้อเสนอแนะ

1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรสนับสนุนให้มีการทำทำแผนแม่บทด้านการจราจร มีการเปิดโอกาสให้ผู้ปฏิบัติงานได้ร่วมวางแผนและตัดสินใจในการจัดระเบียบจราจรและมีมาตรการแก้ไขปัญหาที่ดี การกำหนดภารกิจของเจ้าหน้าที่สอดคล้องกับนโยบายการอำนวยการจราจรไปปฏิบัติในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นอกจากนี้ควรมีการกำกับดูแลการปฏิบัติของข้าราชการตำรวจ

มีการประสานการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และมีการมอบหมายงานและสั่งการที่ชัดเจนเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตลอดจนผู้บังคับบัญชาควรเตรียมความพร้อมในเรื่องของมาตรการและการนำนโยบายการอำนวยการจราจรไปปฏิบัติในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไปปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ มีการรายงานผลต่อการดำเนินการต่อคณะกรรมการ มีการติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง และชัดเจน และมีการปรับปรุงมาตรการในการควบคุมเมื่อผลการปฏิบัติงานไม่เป็นไปตามที่ตั้งเป้าหมายไว้

2. สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรพัฒนาศูนย์ปฏิบัติการในทุกระดับให้เป็นเครื่องมือของผู้บังคับบัญชาในการขับเคลื่อนและติดตามการทำงานในทุกมิติ โดยนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารและระบบปฏิบัติการในทุกภารกิจ ตลอดจนสร้างความพร้อมด้านบุคลากร ระบบงาน การเชื่อมโยงฐานข้อมูล อาคารสถานที่ ยานพาหนะ ให้เป็นมาตรฐาน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยการจัดโครงสร้างขององค์การให้เหมาะสม ชัดเจน มีการจัดลำดับชั้นสายการบังคับบัญชาที่แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของอำนาจหน้าที่ที่ชัดเจน และการประสานงานภายในและภายนอกหน่วยงานให้มีความพร้อม เพื่อสามารถนำไปสู่เป้าหมายของการนำนโยบายการอำนวยการจราจรไปปฏิบัติในพื้นที่รอยต่อภาคกลางตอนล่าง และภาคใต้ตอนบนเพื่อรองรับกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้ประสบความสำเร็จได้ ตลอดจนปรับปรุงมาตรฐาน เอกลักษณ์ ป้าย อาคารสถานที่ ทำการยานพาหนะ ให้เป็นรูปแบบ ของสำนักงานตำรวจ

แห่งชาติอย่างชัดเจนและเป็นสากลมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้คนพิการและทุกคนในสังคมเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้

3. สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรพัฒนาข้าราชการตำรวจตามสายงานในทุกระดับ โดยเน้นภาวะผู้นำให้มีอุดมการณ์ด้วยการสร้างวัฒนธรรมขององค์กรที่ดีในการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีอาชีพ มีความภาคภูมิใจในอาชีพตำรวจ ยึดมั่นในศีลธรรมและมีค่านิยมในความเป็นอยู่ที่เรียบง่าย ประหยัด ตามหลักปรัชญา “เศรษฐกิจพอเพียง” เน้นภาวะผู้นำ ตลอดจนจัดระบบสวัสดิการให้กับข้าราชการตำรวจและครอบครัว ด้านที่พักอาศัย สุขภาพ การรักษาพยาบาล ระบบส่งกลับทางการแพทย์ รวมทั้งข้าราชการตำรวจที่เกษียณอายุราชการ ให้มีสุขภาพพลานามัยและความเป็นอยู่ที่ดี นอกจากนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรเพิ่มศักยภาพของบุคลากรให้มีความพร้อมในการสื่อสารภาษาต่างประเทศ

ให้บุคลากรมีความรู้ความเข้าใจในวัฒนธรรม เหตุการณ์ปัจจุบันของประเทศสมาชิกประชาคมอาเซียน เสริมสร้างบรรยากาศการเรียนรู้ของบุคลากรให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและกว้างขวาง เพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างมีคุณภาพ นอกจากนี้ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้นต้องหมั่นอบรมทำความเข้าใจให้ตำรวจจรรยาบรรณปฏิบัติหน้าที่ ด้วยความโปร่งใส มีความซื่อสัตย์ สุจริตและบริการประชาชนอย่างสุภาพเท่าเทียม เป็น “สุภาพบุรุษจรรยาบรรณ” อันเป็นการรักษาและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ส่งเสริมให้ข้าราชการตำรวจทุกระดับมีความรู้ ทักษะ ทางภาษาอังกฤษ ภาษาของประเทศสมาชิก และให้มีการทดสอบภาษาอังกฤษจากสถาบันที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน

เอกสารอ้างอิง

- จุมพล นิมิตพานิช. (2547). *ผู้นำอำนาจและการเมืองในองค์กร*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- นิติย์ สัมมาพันธ์. (2542). *ยุทธศาสตร์การบริหารใน 3 โลกธุรกิจสู่ความสำเร็จ* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: เอ็กซ์เปอร์เน็ท.
- ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์. (2530). *การบริหารงานตำรวจ*. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์. (2538). *การวิจัยประเมินผล: หลักการและกระบวนการ*. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิจัยและผลิตตำรา มหาวิทยาลัยเกริก.
- ยงยุทธ ฉายแสง. (2553). *ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในสถานีตำรวจภูธรจังหวัดนครปฐม*. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม.
- วนิดา ล้อมจิตสมบูรณ์. (2536). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการหมู่บ้าน: กรณีศึกษา หมู่บ้านสามทองและหมู่บ้านดลิ่งชัน อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี*. วิทยานิพนธ์พัฒนาสังคมมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ศราวุฒิ พันัสขาว. (2518). *การจราจรในมหานคร*. กรุงเทพฯ: ฌเสียงเขียน จงเจริญ.

- สมกฤษ บำรุงจิตต์. (2554). การศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อการปฏิบัติงานจราจรของครูโรงเรียนยานนาเวศวิทยา. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต.
- สมบัติ ชำรงธัญวงศ์. (2544). นโยบายสาธารณะ: แนวคิด การวิเคราะห์และกระบวนการ. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สมยศ นาวิการ. (2525). การบริหาร (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์บรรณกิจ.
- อุทัย หิรัญโต. (2525). เทคนิคการบริหาร. กรุงเทพฯ: ทิพย์อักษรการพิมพ์.
- มัชฌิมา อุดมศิลป์ ,นรินทร์ สังข์รักษา (2559) การจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวทางบกด้วยรถยนต์และรถสาธารณะในภูมิภาคตะวันตก: ข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวสู่ประชาคมอาเซียน. *Veridian E-Journal, Silpakorn University ฉบับภาษาไทย สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ และศิลปะ*. ปีที่ 9 ฉบับที่ 3 เดือนกันยายน – ธันวาคม, หน้า 248-259.
- Frese, M. (2000). *Success and Failure of Microbusiness Owners in Africa: A Psychological Approach*. The United States of America: Greenwood Publishing Group.
- Koontz , H. and Wehrich . H. (1988). *Management*. New York: McGraw-Hill.
- Paul A. Sabatier & Daniel A. Mazmanian. (1980). *Implementation and public policy*. Berkley: University of California Press.
- Van Meter, Donald S. & Van Horn, Carl E. (1975). The Policy Implementation Process: A Conceptual Framework. *Administration & Social*, 6(2): 445-486.