

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง ปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ของสถานีตำรวจภูธรในจังหวัดเชียงใหม่ ในครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามจากเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับผู้ปฏิบัติงานของสถานีตำรวจภูธรครบทุกคน จำนวน 78 คน และข้อมูลจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับหัวหน้าชุด จำนวน 10 คน

โดยผู้ศึกษาได้แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลตามหัวข้อ ดังนี้

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับผู้ปฏิบัติงาน แบ่งการวิเคราะห์ดังนี้

4.1.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์

4.1.3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์

4.1.4 ข้อเสนอแนะในปัญหา อุปสรรคในด้านอื่นๆ ที่ได้พบจากการปฏิบัติงาน

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับหัวหน้าชุด แบ่งการวิเคราะห์ดังนี้

4.2.1 ข้อมูลส่วนบุคคล

4.2.2 ปัญหาอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์

4.3 การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ทั้งการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุโจรกรรมรถอยู่ในระดับสูง

สมมติฐานที่ 2 ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับปัจจัยด้านนโยบาย สมรรถนะองค์การ การประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน และด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคม

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับผู้ปฏิบัติงาน

4.1.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

| อายุ | จำนวน | ร้อยละ |
|------------|-----------|---------------|
| 21 - 30 ปี | 2 | 2.60 |
| 31 - 40 ปี | 30 | 38.50 |
| 41 - 50 ปี | 31 | 39.70 |
| 51 - 60 ปี | 15 | 19.20 |
| รวม | 78 | 100.00 |

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีอายุ 41 – 50 ปี ร้อยละ 39.70 รองลงมา ได้แก่ 31 – 40 ปี ร้อยละ 38.50 51 – 60 ปี ร้อยละ 19.20 และ 21 – 30 ปี ร้อยละ 2.60

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา

| ระดับการศึกษา | จำนวน | ร้อยละ |
|-----------------------------|-----------|---------------|
| มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช. | 26 | 33.30 |
| ปวส. ปวท. หรือ อนุปริญญา | 3 | 3.80 |
| ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า | 39 | 50.00 |
| สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป | 10 | 12.80 |
| รวม | 78 | 100.00 |

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีระดับการศึกษา ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ร้อยละ 50.00 รองลงมา ได้แก่ มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช. ร้อยละ 33.30 สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป ร้อยละ 12.80 และ ปวส. ปวท. หรือ อนุปริญญา ร้อยละ 3.80

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสายงานการปฏิบัติหน้าที่

| ระดับการศึกษา | จำนวน | ร้อยละ |
|--------------------|-----------|---------------|
| งานป้องกันปราบปราม | 19 | 24.40 |
| งานสืบสวน | 55 | 70.50 |
| งานอื่นๆ | 4 | 5.10 |
| รวม | 78 | 100.00 |

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ปฏิบัติหน้าที่ในสายงานสืบสวน ร้อยละ 70.50 รองลงมา ได้แก่ งานป้องกันปราบปราม ร้อยละ 24.40 และ งานอื่นๆ ร้อยละ 5.10

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามตำแหน่ง หรือชั้นยศ

| ตำแหน่ง หรือชั้นยศ | จำนวน | ร้อยละ |
|--------------------|-----------|---------------|
| พลตำรวจ - ส.ต.อ. | 2 | 2.57 |
| จ.ส.ต. - ค.ต. | 67 | 85.89 |
| ร.ต.ต. - ร.ต.อ. | 9 | 11.54 |
| รวม | 78 | 100.00 |

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีตำแหน่ง หรือชั้นยศ จ.ส.ต. - ค.ต. ร้อยละ 85.89 รองลงมา ได้แก่ ร.ต.ต. - ร.ต.อ. ร้อยละ 11.54 และ พลตำรวจ - ส.ต.อ. ร้อยละ 2.57

ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระยะเวลาบริหารราชการ

| ระยะเวลาบริหารราชการ | จำนวน | ร้อยละ |
|----------------------|-------|--------|
| 1 - 5 ปี | 1 | 1.30 |
| 6 - 10 ปี | 7 | 9.00 |
| มากกว่า 10 ปี | 70 | 89.70 |
| รวม | 78 | 100.00 |

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีระยะเวลาบริหารราชการ มากกว่า 10 ปี ร้อยละ 89.70 รองลงมา ได้แก่ 6 - 10 ปี ร้อยละ 9.00 และ 1 - 5 ปี ร้อยละ 1.30

ตารางที่ 4.6 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระยะเวลาในการปฏิบัติงานประจำศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์

| ระยะเวลาในการปฏิบัติงานประจำศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------|--------|
| ไม่ถึง 1 ปี | 18 | 23.10 |
| 1 - 2 ปี | 5 | 6.40 |
| 2 - 4 ปี | 40 | 51.30 |
| มากกว่า 10 ปี | 15 | 19.20 |
| รวม | 78 | 100.00 |

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานประจำศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ 2 - 4 ปี ร้อยละ 51.30 รองลงมา ได้แก่ ไม่ถึง 1 ปี ร้อยละ 23.10 มากกว่า 10 ปี ร้อยละ 19.20 และ 1 - 2 ปี ร้อยละ 6.40

ตารางที่ 4.7 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการผ่านการอบรมในหลักสูตรด้านการสืบสวนปราบปรามการโจรกรรมรถ

| การผ่านการอบรมในหลักสูตรด้านการสืบสวน ปราบปรามการโจรกรรมรถ | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------|--------|
| เคย | 43 | 55.10 |
| ไม่เคย | 35 | 44.90 |
| รวม | 78 | 100.00 |

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เคยผ่านการอบรมในหลักสูตรด้านการสืบสวนปราบปรามการโจรกรรมรถ ร้อยละ 55.10 และไม่เคยผ่านการอบรมในหลักสูตรด้านการสืบสวนปราบปรามการโจรกรรมรถ ร้อยละ 44.90

4.1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 4.8 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านนโยบาย

| ด้านนโยบาย | ระดับการดำเนินการหรือปฏิบัติ | | | | | ค่าเฉลี่ย | S.D. |
|--|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--------------|
| | มาก | ค่อนข้างมาก | พอสมควร | น้อย | ไม่มี/ไม่ใช่ | | |
| | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | | |
| 1. นโยบายมีความชัดเจนสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง | 15 (19.2) | 20 (25.6) | 36 (46.2) | 7 (9.0) | - | 3.55 | 0.907 |
| 2. ผู้บังคับบัญชาชี้แจงถึงขั้นตอนวิธีการปฏิบัติงานตามนโยบายแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน | 12 (15.4) | 28 (35.9) | 29 (37.2) | 9 (11.5) | - | 3.55 | 0.892 |
| 3. ผู้ได้บังคับบัญชามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและแผนการปฏิบัติงาน | 10 (12.8) | 17 (21.8) | 35 (44.9) | 14 (17.9) | 2 (2.6) | 3.24 | 0.983 |
| 4. กฎหมายและระเบียบมีขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจน | 11 (14.1) | 25 (32.1) | 35 (41.0) | 10 (12.8) | - | 3.47 | 0.893 |
| 5. กฎหมายที่บังคับใช้มีความเป็นปัจจุบันทันต่อเหตุการณ์ | 9 (11.5) | 23 (29.5) | 30 (38.5) | 16 (20.5) | - | 3.32 | 0.933 |
| 6. กฎหมายและระเบียบเอื้อต่อการปฏิบัติงานของตำรวจ | 6 (7.7) | 17 (21.8) | 28 (35.9) | 26 (33.3) | 1 (1.3) | 3.01 | 0.960 |
| รวม | | | | | | 3.35 | 0.928 |

จากตารางที่ 4.8 เป็นการแสดงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านนโยบายของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ของสถานีตำรวจภูธรในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า โดยรวมมีการดำเนินการตามประเด็นที่ระบุไว้ในแบบสอบถาม พอสมควร (ค่าเฉลี่ย = 3.35 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.928) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดมีประเด็นที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการดำเนินการหรือปฏิบัติค่อนข้างมาก ได้แก่

- 1) ผู้บังคับบัญชาชี้แจงถึงขั้นตอนวิธีการปฏิบัติงานตามนโยบายแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน (ค่าเฉลี่ย = 3.55 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.892)
 - 2) นโยบายมีความชัดเจนสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง (ค่าเฉลี่ย = 3.55 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.907)
 - 3) กฎหมายและระเบียบมีขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจน (ค่าเฉลี่ย = 3.47 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.893)
- ประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าการปฏิบัติพอสมควร ได้แก่
- 1) กฎหมายที่บังคับใช้มีความเป็นปัจจุบันทันต่อเหตุการณ์ (ค่าเฉลี่ย = 3.32 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.933)
 - 2) ผู้ได้บังคับบัญชามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและแผนการปฏิบัติงาน (ค่าเฉลี่ย = 3.24 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.983)
 - 3) กฎหมายและระเบียบเอื้อต่อการปฏิบัติงานของตำรวจ (ค่าเฉลี่ย = 3.01 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.960)

ตารางที่ 4.9 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของผู้ตอบแบบสอบถาม
เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านสมรรถนะองค์การ

| ด้านสมรรถนะองค์การ | ระดับการดำเนินการหรือปฏิบัติ | | | | | ค่าเฉลี่ย | S.D. |
|---|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------|-------|
| | มาก | ค่อนข้างมาก | พอสมควร | น้อย | ไม่มี/ไม่ใช้ | | |
| | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | | |
| 1. เจ้าหน้าที่ตำรวจมีจำนวนเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน | 2 (2.6) | 5 (6.4) | 24 (30.8) | 46 (59.0) | 1 (1.3) | 2.50 | 0.752 |
| 2. เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความถนัดการใช้อาวุธและทักษะในการจับกุมคนร้ายโจรกรรมรถ | 5 (6.4) | 20 (25.6) | 39 (50.0) | 14 (17.9) | - | 3.21 | 0.812 |
| 3. เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความรู้ ความเข้าใจกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถ | 8 (10.3) | 23 (29.5) | 35 (44.9) | 12 (15.4) | - | 3.35 | 0.865 |
| 4. เจ้าหน้าที่ตำรวจมีกระบวนการตรวจสอบพยานหลักฐานที่ถูกต้อง | 9 (11.5) | 21 (26.9) | 26 (33.3) | 22 (28.2) | - | 3.22 | 0.989 |
| 5. เจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับการฝึกอบรมและยุทธวิธีในการสืบสวนจับกุมคนร้ายและติดตามรถที่ถูกโจรกรรม | 5 (6.4) | 9 (11.5) | 47 (60.3) | 17 (21.8) | - | 3.03 | 0.772 |
| 6. เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ระหว่างบุคคลหรือหน่วยงานด้านการโจรกรรมรถ | 7 (9.0) | 10 (12.8) | 39 (50.0) | 22 (28.2) | - | 3.03 | 0.882 |
| 7. อุปกรณ์ที่จำเป็นใช้ในการปฏิบัติงานมีอย่างเพียงพอ | 2 (2.6) | 3 (3.8) | 25 (32.1) | 44 (56.4) | 4 (5.1) | 2.42 | 0.765 |
| 8. อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้มีการเตรียมพร้อมเหมาะสมในการสกัดจับคนร้าย | 1 (1.3) | 4 (5.1) | 27 (34.6) | 41 (52.6) | 5 (6.4) | 2.42 | 0.748 |
| 9. ยานพาหนะสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ในสภาพที่ดีเหมาะสมและเพียงพอต่อการออกตรวจตราป้องกัน | 1 (1.3) | 5 (6.4) | 34 (43.6) | 34 (43.6) | 4 (5.1) | 2.55 | 0.750 |



ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

| ด้านสมรรถนะองค์การ | ระดับการดำเนินการหรือปฏิบัติ | | | | | ค่าเฉลี่ย | S.D. |
|--|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--------------|
| | มาก | ค่อนข้างมาก | พอสมควร | น้อย | ไม่มี/ไม่ใช่ | | |
| | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | | |
| 10. เทคโนโลยีมีระบบฐานข้อมูลสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่สำรวจ 24 ชั่วโมง | 1 (1.3) | 6 (7.7) | 29 (37.2) | 37 (47.4) | 5 (6.4) | 2.50 | 0.785 |
| 11. ระบบฐานข้อมูลใช้งานได้ง่าย รวดเร็ว และไม่ซับซ้อน | - | 8 (10.3) | 31 (39.7) | 36 (46.2) | 3 (3.8) | 2.56 | 0.731 |
| 12. ระบบข้อมูลโจรกรรมรถสามารถวิเคราะห์สถานการณ์เพื่อใช้ในการวางแผนการทำงานของเจ้าหน้าที่สำรวจได้ | 1 (1.3) | 12 (15.4) | 36 (46.2) | 24 (30.8) | 5 (6.4) | 2.74 | 0.844 |
| 13. งบประมาณที่ได้รับจัดสรรมีเพียงพอกับการปฏิบัติงานในการสกัดจับคนร้ายและติดตามรถที่ถูกโจรกรรม | 2 (2.6) | 3 (3.8) | 15 (19.2) | 49 (62.8) | 9 (11.5) | 2.23 | 0.805 |
| 14. การเบิกจ่ายงบประมาณสามารถดำเนินการได้รวดเร็ว | 1 (1.3) | 3 (3.8) | 17 (21.8) | 49 (62.8) | 8 (10.3) | 2.23 | 0.737 |
| 15. การใช้จ่ายงบประมาณเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ | 4 (5.1) | 10 (12.8) | 27 (34.6) | 30 (38.5) | 7 (9.0) | 2.67 | 0.989 |
| 16. การจัดสรรเบี้ยเลี้ยงและค่าตอบแทนเหมาะสมกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่สำรวจ | 3 (3.8) | - | 22 (28.2) | 45 (57.7) | 8 (10.3) | 2.29 | 0.808 |
| รวม | | | | | | 2.68 | 0.814 |

จากตารางที่ 4.9 เป็นการแสดงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านสมรรถนะองค์การของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ของสถานีตำรวจภูธรในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า โดยรวมมีการดำเนินการตามประเด็นที่ระบุไว้ในแบบสอบถาม พอสมควร (ค่าเฉลี่ย = 2.68 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.814) เมื่อพิจารณา

รายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินการด้านนี้ พบว่า ประเด็นที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่ามีการดำเนินการหรือปฏิบัติพอสมควร ได้แก่

1) เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความรู้ ความเข้าใจกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถ (ค่าเฉลี่ย = 3.35 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.865)

2) เจ้าหน้าที่ตำรวจมีกระบวนการตรวจสอบพิสูจน์รถที่ถูกโจรกรรม (ค่าเฉลี่ย = 3.22 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.989)

3) เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความถนัดการใช้อาวุธและทักษะในการจับกุมคนร้ายโจรกรรมรถ (ค่าเฉลี่ย = 3.21 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.812)

4) เจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับการฝึกอบรม และยุทธวิธีในการสืบสวนจับกุมคนร้ายและติดตามรถที่ถูกโจรกรรม (ค่าเฉลี่ย = 3.03 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.772)

5) เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ระหว่างบุคคล หรือหน่วยงานด้านการโจรกรรมรถ (ค่าเฉลี่ย = 3.03 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.882)

6) ระบบข้อมูลโจรกรรมรถสามารถวิเคราะห์สถานการณ์เพื่อใช้ในการวางแผนการทำงาน ofเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ (ค่าเฉลี่ย = 2.74 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.844)

7) การใช้จ่ายงบประมาณเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ (ค่าเฉลี่ย = 2.67 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.989)

ประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่ามีการปฏิบัติน้อย ได้แก่

1) ระบบฐานข้อมูลใช้งานได้ง่าย รวดเร็ว และไม่ซับซ้อน (ค่าเฉลี่ย = 2.56 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.731)

2) ยานพาหนะสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ในสภาพที่ดีเหมาะสมและเพียงพอต่อการออกตรวจตราป้องกัน (ค่าเฉลี่ย = 2.55 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.750)

3) เจ้าหน้าที่ตำรวจมีจำนวนเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน (ค่าเฉลี่ย = 2.50 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.752)

4) เทคโนโลยีมีระบบฐานข้อมูลสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ 24 ชั่วโมง (ค่าเฉลี่ย = 2.50 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.785)

5) อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้มีการเตรียมพร้อมเหมาะสมในการสกัดจับคนร้าย (ค่าเฉลี่ย = 2.42 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.748)

6) อุปกรณ์ที่จำเป็นใช้ในการปฏิบัติงานมีอย่างเพียงพอ (ค่าเฉลี่ย = 2.42 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.765)

7) การจัดสรรเบี้ยเลี้ยงและค่าตอบแทนเหมาะสมกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ค่าเฉลี่ย = 2.29 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.808)

8) การเบิกจ่ายงบประมาณสามารถดำเนินการได้รวดเร็ว (ค่าเฉลี่ย = 2.23 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.737)

9) งบประมาณที่ได้รับจัดสรรมีเพียงพอกับการปฏิบัติงานในการสกัดจับคนร้ายและติดตามรถที่ถูกโจรกรรม (ค่าเฉลี่ย = 2.23 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.805)

ตารางที่ 4.10 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของผู้ตอบแบบสอบถาม เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน

| ด้านการประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน | ระดับการดำเนินการหรือปฏิบัติ | | | | | ค่าเฉลี่ย | S.D. |
|---|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--------------|
| | มาก | ค่อนข้างมาก | พอสมควร | น้อย | ไม่มี/ไม่ใช่ | | |
| | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | | |
| 1. เจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานด้านการตรวจพิสูจน์บุคคล และทรัพย์สิน | 2 (2.6) | 7 (9.0) | 47 (60.3) | 19 (24.4) | 3 (3.8) | 2.82 | 0.752 |
| 2. การปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถมีการทำข้อตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยงานในพื้นที่ | 1 (1.3) | 8 (10.3) | 42 (53.8) | 21 (26.9) | 6 (7.7) | 2.71 | 0.808 |
| 3. มีการจัดตั้งศูนย์กลางของระบบแลกเปลี่ยนและรับข้อมูลข่าวสารร้องเรียนการโจรกรรมรถ | 2 (2.6) | 9 (11.5) | 33 (41.3) | 32 (41.0) | 2 (2.6) | 2.71 | 0.808 |
| รวม | | | | | | 2.74 | 0.789 |

จากตารางที่ 4.10 เป็นการแสดงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงานของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ของสถานีตำรวจภูธรในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า โดยรวมมีการดำเนินการตามประเด็นที่ระบุไว้ในแบบสอบถาม พอสมควร (ค่าเฉลี่ย = 2.74 , ค่าส่วนเบี่ยงเบน

มาตรฐาน = 0.789) โดยทุกประเด็นที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่ามี การดำเนินการหรือปฏิบัติพอสมควร
ได้แก่

1) เจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานด้านการตรวจพิสูจน์บุคคล และ
ทรัพย์สิน (ค่าเฉลี่ย = 2.82 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.752)

2) การปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถมีการทำข้อตกลงร่วมกันระหว่าง
หน่วยงานในพื้นที่ (ค่าเฉลี่ย = 2.71 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.808)

3) มีการจัดตั้งศูนย์กลางของระบบแลกเปลี่ยนและรับข้อมูลข่าวสารร้องเรียนการโจรกรรม
รถ (ค่าเฉลี่ย = 2.71 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.808)

**ตารางที่ 4.11 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของผู้ตอบแบบสอบถาม
เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคม**

| ด้านความร่วมมือของประชาชน และสังคม | ระดับการดำเนินการหรือปฏิบัติ | | | | | ค่า เฉลี่ย | S.D. |
|--|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|--------------|
| | มาก | ค่อนข้าง มาก | พอ สม ควร | น้อย | ไม่มี/ ไม่ใช่ | | |
| | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | | |
| 1. ประชาชนให้ความร่วมมือแจ้งข่าว เบาะแสการกระทำผิด | 1 (1.3) | 5 (6.4) | 43 (55.1) | 26 (33.3) | 3 (3.8) | 2.68 | 0.712 |
| 2. ประชาชนให้ความร่วมมือเป็นพยาน ในการดำเนินคดีกับผู้กระทำผิด | 1 (1.3) | 6 (7.7) | 22 (28.2) | 42 (53.8) | 7 (9.0) | 2.38 | 0.810 |
| 3. สื่อวิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ได้ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ ต่อการสืบสวนจับกุม | 2 (2.6) | 7 (9.0) | 41 (52.6) | 21 (26.9) | 7 (9.0) | 2.69 | 0.857 |
| 4. ประชาชนในชุมชนร่วมกันคิดและ วางแผนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อ ป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถ | 1 (1.3) | 9 (11.5) | 26 (33.3) | 36 (46.2) | 6 (7.7) | 2.53 | 0.849 |
| 5. ประชาชนในชุมชนมีการรณรงค์ ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรม รถกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ | - | 9 (11.5) | 33 (42.3) | 29 (37.2) | 7 (9.0) | 2.56 | 0.815 |
| รวม | | | | | | 2.56 | 0.808 |

จากตารางที่ 4.11 เป็นการแสดงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคมของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ของสถานีตำรวจภูธรในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า โดยรวมมีการดำเนินการตามประเด็นที่ระบุไว้ในแบบสอบถาม น้อย (ค่าเฉลี่ย = 2.56 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.808) โดยมีประเด็นที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่ามีการดำเนินการหรือปฏิบัติพอสมควร ได้แก่

1) สื่อวิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อการสืบสวนจับกุม (ค่าเฉลี่ย = 2.69 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.857)

2) ประชาชนให้ความร่วมมือแจ้งข่าวเบาะแสการกระทำผิด (ค่าเฉลี่ย = 2.68 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.712)

ประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่ามีการปฏิบัติน้อย ได้แก่

1) ประชาชนในชุมชนมีการรณรงค์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ค่าเฉลี่ย = 2.56 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.815)

2) ประชาชนในชุมชนร่วมกันคิดและวางแผนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถ (ค่าเฉลี่ย = 2.53 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.849)

3) ประชาชนให้ความร่วมมือเป็นพยานในการดำเนินคดีกับผู้กระทำผิด (ค่าเฉลี่ย = 2.38 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.810)

4.1.3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการป้องกันและปราบปรามการ
โจรกรรมรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 4.12 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของผู้ตอบแบบสอบถาม
เกี่ยวกับการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุของการโจรกรรมรถ

| การดำเนินงานก่อนเกิดเหตุ ของการโจรกรรมรถ | ระดับปัญหาและอุปสรรค | | | | | ค่า เฉลี่ย | S.D. |
|---|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|-------|
| | มาก | ค่อนข้าง มาก | พอ สม ควร | น้อย | ไม่มี/ ไม่ใช่ | | |
| | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | | |
| 1. การออกตรวจท้องที่ของเจ้าหน้าที่สายตรวจ ไม่ครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบ | 7 (9.0) | 19 (24.4) | 35 (44.9) | 16 (20.5) | 1 (1.3) | 3.19 | 0.913 |
| 2. การจัดพื้นที่รับผิดชอบไม่เหมาะสม อัตรากำลังของเจ้าหน้าที่สายตรวจ | 7 (9.0) | 24 (30.8) | 32 (41.0) | 13 (16.7) | 2 (2.6) | 3.27 | 0.935 |
| 3. แสงสว่างไฟฟ้าจากถนนที่ไม่มีทำให้ยากต่อการตรวจ | 13 (16.7) | 13 (16.7) | 37 (47.4) | 13 (16.7) | 2 (2.6) | 3.28 | 1.018 |
| 4. งานด้านการข่าวยังไม่เป็นระบบ | 7 (9.0) | 23 (26.5) | 36 (46.2) | 10 (12.8) | 2 (2.6) | 3.29 | 0.899 |
| 5. ไม่มีการทำข้อตกลงเพื่อประสานงานระหว่างหน่วยงาน | 5 (6.4) | 18 (23.1) | 39 (50.0) | 14 (17.9) | 2 (2.6) | 3.13 | 0.873 |
| 6. ไม่มีระบบติดตามความเคลื่อนไหวคนร้ายที่เคยก่อเหตุ | 10 (12.8) | 25 (32.1) | 24 (30.8) | 13 (16.7) | 6 (7.7) | 3.26 | 1.122 |
| 7. ขาดกำลังพลที่มีความรู้เฉพาะด้าน | 12 (15.4) | 33 (42.3) | 23 (29.5) | 8 (10.3) | 2 (2.6) | 3.58 | 0.961 |
| 8. ขาดแนวทางการปฏิบัติในการตรวจค้นสถานที่เสี่ยงของการก่ออาชญากรรม | 6 (7.7) | 33 (42.3) | 28 (35.9) | 10 (12.8) | 1 (1.3) | 3.42 | 0.861 |
| 9. กำลังพลไม่เพียงพอในการตั้งจุดตรวจสกัด | 11 (14.1) | 35 (44.9) | 19 (24.4) | 12 (15.4) | 1 (1.3) | 3.55 | 0.962 |
| 10. ไม่มีระบบฐานข้อมูลตรวจสอบหลักฐานรถ ๓ จุดตรวจ | 18 (23.1) | 32 (41.0) | 16 (20.5) | 9 (11.5) | 3 (3.8) | 3.68 | 1.075 |

ตารางที่ 4.12 (ต่อ)

| การดำเนินงานก่อนเกิดเหตุ ของการโจรกรรมรถ | ระดับปัญหาและอุปสรรค | | | | | ค่าเฉลี่ย | S.D. |
|--|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------|--------------|
| | มาก | ค่อนข้างมาก | พอสมควร | น้อย | ไม่มี/ไม่ใช่ | | |
| | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | | |
| 11. เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถเข้าถึงระบบสืบค้นข้อมูลอาชญากรรมได้ง่าย | 20 (25.6) | 32 (41.0) | 13 (16.7) | 11 (14.1) | 2 (2.6) | 3.73 | 1.077 |
| 12. ระบบฐานข้อมูลอาชญากรรมไม่มีความทันสมัย | 19 (24.4) | 28 (35.9) | 21 (26.9) | 9 (11.5) | 1 (1.3) | 3.71 | 1.008 |
| 13. การประชาสัมพันธ์ข้อมูลและความรู้ไม่เข้าถึงประชาชน | 7 (9.0) | 32 (41.0) | 33 (42.3) | 5 (6.4) | 1 (1.3) | 3.50 | 0.802 |
| 14. ขาดการจัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันการโจรกรรมรถในชุมชนอย่างต่อเนื่อง | 14 (17.9) | 34 (43.6) | 21 (26.9) | 8 (10.3) | 1 (1.3) | 3.67 | 0.935 |
| 15. ขาดการให้ความสำคัญในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถ | 15 (19.2) | 32 (41.0) | 21 (26.9) | 9 (11.5) | 1 (1.3) | 3.65 | 0.965 |
| รวม | | | | | | 3.46 | 0.960 |

จากตารางที่ 4.12 เป็นการแสดงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุของการโจรกรรมรถ พบว่า โดยรวมแล้วผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่า มีปัญหาค่อนข้างมาก ในการดำเนินงานในขั้นตอนก่อนเกิดเหตุของการโจรกรรมรถ (ค่าเฉลี่ย = 3.46 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.960)

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุของการโจรกรรมรถ พบว่า

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุของการโจรกรรมรถที่มีค่อนข้างมาก ได้แก่

1) เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถเข้าถึงระบบสืบค้นข้อมูลอาชญากรรมได้ง่าย (ค่าเฉลี่ย = 3.73 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 1.077)

2) ระบบฐานข้อมูลอาชญากรรมไม่มีความทันสมัย (ค่าเฉลี่ย = 3.71 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 1.008)

- 3) ไม่มีระบบฐานข้อมูลตรวจสอบ หลักฐานรถ ณ จุดตรวจ (ค่าเฉลี่ย = 3.68 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 1.075)
 - 4) ขาดการจัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันการโจรกรรมรถในชุมชนอย่างต่อเนื่อง (ค่าเฉลี่ย = 3.67 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.935)
 - 5) ขาดการให้ความสำคัญในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถ (ค่าเฉลี่ย = 3.65 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.965)
 - 6) ขาดกำลังพลที่มีความรู้เฉพาะด้าน (ค่าเฉลี่ย = 3.58 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.961)
 - 7) กำลังพลไม่เพียงพอในการตั้งจุดตรวจสกัด (ค่าเฉลี่ย = 3.55 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.962)
 - 8) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลและความรู้ไม่เข้าถึงประชาชน (ค่าเฉลี่ย = 3.50 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.802)
 - 9) ขาดแนวทางการปฏิบัติในการตรวจค้นสถานที่เสี่ยงของการก่ออาชญากรรม (ค่าเฉลี่ย = 3.42, ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.861)
- ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุของการโจรกรรมรถที่มีพอสมควร ได้แก่
- 1) งานด้านการข่าวยังไม่เป็นระบบ (ค่าเฉลี่ย = 3.29 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.899)
 - 2) แสงสว่างไฟฟ้าจากถนนที่ไม่มีทำให้ยากต่อการตรวจ (ค่าเฉลี่ย = 3.28 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 1.018)
 - 3) การจัดพื้นที่รับผิดชอบไม่เหมาะสมอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่สายตรวจ (ค่าเฉลี่ย = 3.27 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.935)
 - 4) ไม่มีระบบติดตามความเคลื่อนไหวคนร้ายที่เคยก่อเหตุ (ค่าเฉลี่ย = 3.26 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 1.122)
 - 5) การออกตรวจท้องที่ของเจ้าหน้าที่สายตรวจไม่ครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบ (ค่าเฉลี่ย = 3.19 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.913)
 - 6) ไม่มีการทำข้อตกลงเพื่อประสานงานระหว่างหน่วยงาน (ค่าเฉลี่ย = 3.13 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.873)

ตารางที่ 4.13 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของผู้ตอบแบบสอบถาม
เกี่ยวกับการดำเนินงานหลังเกิดเหตุของการโจรกรรมรถ

| การดำเนินงานหลังเกิดเหตุ ของการโจรกรรมรถ | ระดับปัญหาและอุปสรรค | | | | | ค่า เฉลี่ย | S.D. |
|--|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|--------------|
| | มาก | ค่อนข้าง มาก | พอ สมควร | น้อย | ไม่มี/ ไม่ใช่ | | |
| | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | จำนวน (ร้อยละ) | | |
| 1. การรับแจ้งเหตุ ควบคุมและสั่งการรถ สายตรวจมีความล่าช้า | 13 (16.7) | 24 (30.8) | 36 (46.2) | 4 (5.1) | 1 (1.3) | 3.56 | 0.877 |
| 2. ขาดการประสานงานระหว่างจุดสกัด และด่านตรวจกับศูนย์สั่งการเมื่อได้รับ แจ้งเหตุ | 12 (15.4) | 30 (38.5) | 30 (38.5) | 5 (6.4) | 1 (1.3) | 3.60 | 0.873 |
| 3. การขยายผลการจับกุมต้องใช้พยาน หลักฐานเพื่อพิสูจน์ในการออกหมายค้น หรือหมายจับทำให้ล่าช้า | 18 (23.1) | 35 (44.9) | 19 (24.4) | 5 (6.4) | 1 (1.3) | 3.82 | 0.908 |
| 4. เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องมีความรู้และทักษะ เฉพาะด้าน | 17 (21.8) | 33 (42.3) | 25 (32.1) | 2 (2.6) | 1 (1.3) | 3.81 | 0.854 |
| 5. ขาดเทคโนโลยีที่ใช้ในการติดตาม เคลื่อนที่รถโจรกรรม | 22 (28.2) | 33 (42.3) | 15 (19.2) | 7 (9.0) | 1 (1.3) | 3.87 | 0.972 |
| 6. ไม่มีระบบตรวจสอบข้อมูลคนร้าย | 13 (16.7) | 33 (42.3) | 23 (29.5) | 8 (10.3) | 1 (1.3) | 3.63 | 0.927 |
| 7. ประชาชนไม่ให้ความร่วมมือในการ สกัดกั้น จับกุม | 10 (12.8) | 30 (38.5) | 29 (37.2) | 6 (7.7) | 3 (3.8) | 3.49 | 0.950 |
| 8. ขาดการตรวจตราบริเวณพื้นที่ด่านตาม แนวชายแดน | 15 (19.2) | 31 (39.7) | 22 (28.2) | 8 (10.3) | 2 (2.6) | 3.63 | 0.995 |
| 9. การพิสูจน์ทราบรถที่ถูกโจรกรรมมี ความล่าช้า | 21 (26.9) | 28 (35.9) | 23 (29.5) | 5 (6.4) | 1 (1.3) | 3.81 | 0.954 |
| 10. แนวทางการปฏิบัติระหว่างหน่วยเพื่อ ตรวจสอบและแลกเปลี่ยนข้อมูล อาชญากรรมไม่มีความชัดเจน | 13 (16.7) | 38 (48.7) | 22 (28.2) | 4 (5.1) | 1 (1.3) | 3.74 | 0.844 |
| รวม | | | | | | 3.70 | 0.709 |

จากตารางที่ 4.13 เป็นการแสดงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานหลังเกิดเหตุของการโจรกรรมรถ พบว่า โดยรวมแล้วผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่ามีปัญหาค่อนข้างมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.70 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.709)

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานหลังเกิดเหตุของการโจรกรรมรถ พบว่า

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานหลังเกิดเหตุของการโจรกรรมรถที่มีปัญหาค่อนข้างมาก ได้แก่

- 1) ขาดเทคโนโลยีที่ใช้ในการติดตามเคลื่อนที่รถโจรกรรม (ค่าเฉลี่ย = 3.87 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.972)
- 2) การขยายผลการจับกุมต้องใช้พยานหลักฐานเพื่อพิสูจน์ในการออกหมายค้น หรือหมายจับทำให้ล่าช้า (ค่าเฉลี่ย = 3.82 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.908)
- 3) เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องมีความรู้และทักษะเฉพาะด้าน (ค่าเฉลี่ย = 3.81 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.854)
- 4) การพิสูจน์ทราบรถที่ถูกโจรกรรมมีความล่าช้า (ค่าเฉลี่ย = 3.81 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.954)
- 5) แนวทางการปฏิบัติระหว่างหน่วยเพื่อตรวจสอบและแลกเปลี่ยนข้อมูลอาชญากรรมไม่มีความชัดเจน (ค่าเฉลี่ย = 3.74 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.844)
- 6) ไม่มีระบบตรวจสอบข้อมูลคนร้าย (ค่าเฉลี่ย = 3.63 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.927)
- 7) ขาดการตรวจตราบริเวณพื้นที่ด้านตามแนวชายแดน (ค่าเฉลี่ย = 3.63 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.995)
- 8) ขาดการประสานงานระหว่างจุดสกัดและด่านตรวจกับศูนย์สั่งการเมื่อได้รับแจ้งเหตุ (ค่าเฉลี่ย = 3.60 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.873)
- 9) การรับแจ้งเหตุ ควบคุมและสั่งการรถสายตรวจมีความล่าช้า (ค่าเฉลี่ย = 3.56 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.877)
- 10) ประชาชนไม่ให้ความร่วมมือในการสกัดกั้น จับกุม (ค่าเฉลี่ย = 3.49 , ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.950)

4.1.4 ข้อเสนอแนะในปัญหา อุปสรรคในด้านอื่นๆ ที่ได้พบจากการปฏิบัติงาน

ในส่วนของข้อเสนอแนะในปัญหาและอุปสรรคในด้านอื่นๆ ที่ได้พบจากการปฏิบัติงาน พบปัญหาและอุปสรรคที่มากที่สุด คือ ด้านเครื่องมือ อุปกรณ์ รวมทั้งการจัดสรรค้ำงบประมาณ รองลงมา ได้แก่ จำนวนบุคลากรต่อภารกิจ รวมทั้งความรู้และประสบการณ์ ระบบข้อมูลและเทคโนโลยีที่มีส่วนช่วยในการป้องกันปราบปราม การประสานความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับ และพบปัญหาและอุปสรรคที่น้อยที่สุด คือ วิธีการติดต่อสื่อสารที่มีลักษณะแบบจากบนลงล่างในองค์กร

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับหัวหน้าชุด

4.2.1 ข้อมูลส่วนบุคคล

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับหัวหน้าชุด พบว่า ส่วนใหญ่มีระดับวุฒิการศึกษาปริญญาตรี หรือเทียบเท่า ประสบการณ์ทำงาน 11- 15 ปี มีระยะเวลาการทำงานที่เกี่ยวข้องกับศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ 1-5 ปี และดำรงตำแหน่งหัวหน้าชุด เป็นระยะเวลา 1-5 ปี

4.2.2 ปัญหาอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์

1) ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจของสถานีตำรวจภูธรในจังหวัดเชียงใหม่

จากการสัมภาษณ์ในส่วนของปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจของสถานีตำรวจภูธรในจังหวัดเชียงใหม่ สามารถสรุปจากข้อมูลในภาพรวมได้ดังนี้

1.1) ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในส่วนของนโยบาย กล่าวคือ หัวหน้าชุดปฏิบัติได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว และเห็นพ้องตรงกันถึงความเหมาะสมและสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง แต่หากการปฏิบัติงานในการป้องกันและปราบปรามจะต้องมีการสนับสนุนทางด้านงบประมาณในการดำเนินงาน จึงส่งผลทำให้การป้องกันและปราบปรามยังไม่เกิดผลสำเร็จได้ดีเท่าที่ควร

1.2) ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในส่วนของสมรรถนะองค์กร ส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับจำนวนของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานที่ไม่เพียงพอต่อพื้นที่รับผิดชอบ และยังมีปัญหาด้านทักษะความรู้ ความเข้าใจในงานป้องกันปราบปรามเฉพาะด้านการโจรกรรมรถ สอดคล้องกับงบประมาณที่ยังมีความขาดแคลนต่อการดำเนินงานให้เกิดความสำเร็จ ซึ่งเห็นได้จากการที่เจ้าหน้าที่ต้องใช้

งบประมาณส่วนตัวในการจัดหาเครื่องมือ วัสดุ อุปกรณ์ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน เพื่อให้
เกิดความปลอดภัยในทรัพย์สินของประชาชน

1.3) ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในส่วนของประสานงานและความร่วมมือของ
หน่วยงาน ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในส่วนของข้อมูล ข่าวสาร การติดตามตัวผู้กระทำผิด ทั้งจากการ
ประสานขอความช่วยเหลือในการสกัดจับ การตั้งด่านตรวจ และข้อมูลจากระบบสารสนเทศ ที่ยัง
ไม่สนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ได้ดีเท่าที่ควร อันมาจากความล่าช้าของระบบสารสนเทศ
และยังขาดข้อมูลในเชิงลึกอีกด้วย

1.4) ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในส่วนของความร่วมมือของประชาชนและสังคม
ส่วนใหญ่เกิดจากการขาดความรู้ ความเข้าใจในการระวังป้องกันภัยทรัพย์สินในระดับเบื้องต้น ซึ่ง
เกิดความประมาท และเป็นช่องโหว่ให้เหล่ามิจฉาชีพในการกระทำผิด ซึ่งเห็น ได้จากการ โจรกรรม
รถที่เพิ่มขึ้นในปัจจุบัน

2) สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานการป้องกันและปราบปรามการ
โจรกรรมรถจักรยานยนต์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

จากการสัมภาษณ์ทำให้เห็นถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงาน
การป้องกันและปราบปรามการ โจรกรรมรถจักรยานยนต์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งจำแนกได้ 6
ประเด็น ดังนี้ 1) จำนวนเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งอาจรวมไปถึงหัวหน้าชุด ยังไม่เพียงพอต่อการ
ปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่รับผิดชอบของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการ โจรกรรมรถยนต์
รถจักรยานยนต์ ของสถานีตำรวจภูธรในจังหวัดเชียงใหม่ 2) ทักษะ ความรู้ ความเข้าใจ และ
ประสบการณ์ทำงาน 2) เครื่องมือและวัสดุ อุปกรณ์ ที่ยังไม่เพียงพอต่อการใช้งาน 3) การสนับสนุน
ในเทคโนโลยีจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ยังไม่เพียงพอต่อการ โจรกรรมที่ทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น 4)
ระบบสารสนเทศที่ยังไม่มีความสมบูรณ์ ส่งผลทำให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน 5) การ
ประสานงานและความร่วมมือทั้งจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคประชาชนในการระวังป้องกัน
ภัยจากการ โจรกรรมรถ ที่ยังไม่มีความรู้ความเข้าใจเท่าที่ควร ส่งผลให้เกิดปัญหาในการระวัง
ป้องกันภัยทรัพย์สินในระดับเบื้องต้น

3) แนวทางแก้ไขปัญหา ปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการป้องกันและปราบปรามการ
โจรกรรมรถจักรยานยนต์

จากการสัมภาษณ์ทำให้ได้แนวทางในการแก้ไขปัญหา ปรับปรุง ประกอบด้วย 1)
ส่งเสริมทักษะ ความรู้ ความเข้าใจที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งจากการฝึกอบรม และการฝึก
ทบทวน 2) เพิ่มประสิทธิภาพของสารสนเทศที่มีความเกี่ยวข้องที่มีความครอบคลุมเฉพาะด้านที่
สูงขึ้น 3) เพิ่มงบประมาณให้มีความเพียงพอต่อการดำเนินกิจกรรมในแต่ละด้าน 4) จัดหาเครื่องมือ

วัสดุ อุปกรณ์ที่มีความทันสมัย เพื่อสนับสนุนประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ที่สูงขึ้น 5) ผู้บริหารในระดับนโยบายมีการรับทราบถึงปัญหาในส่วนล่าง และมีการดำเนินการแก้ไขปัญหาร่วมกัน 6) ให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชนถึงปัญหา และเน้นให้ประชาชนเห็นความสำคัญของการป้องกันมากขึ้นกว่าเดิม

4.3 การทดสอบสมมติฐาน

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ตั้งสมมติฐานไว้ 2 ข้อ คือ

1) ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ทั้งการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ โจรกรรมรถอยู่ในระดับสูง

2) ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับปัจจัยด้านนโยบาย สมรรถนะองค์กร การประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน และด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคม

สมมติฐานข้อที่ 1 “ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ทั้งการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ โจรกรรมรถอยู่ในระดับสูง”

ผู้ศึกษาใช้สถิติทดสอบที แบบ One Sample T-Test สำหรับทดสอบว่าค่าเฉลี่ยปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ทั้งการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ โจรกรรมรถ อยู่ในระดับสูง โดยมีเกณฑ์ดังนี้ คือ

| คะแนนเฉลี่ย | การแปลผล |
|-------------|---------------------------------|
| 1.00 - 1.80 | ไม่มีปัญหาและอุปสรรค หรือไม่ใช่ |
| 1.81 - 2.60 | มีปัญหาและอุปสรรคน้อย |
| 2.61 - 3.40 | มีปัญหาและอุปสรรคพอสมควร |
| 3.41 - 4.20 | มีปัญหาและอุปสรรคค่อนข้างมาก |
| 4.21 - 5.00 | มีปัญหาและอุปสรรคมาก |

สำหรับทดสอบว่าค่าเฉลี่ยปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ทั้งการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุโจรกรรมรถ กับค่าเฉลี่ยที่กำหนดไว้เป็นเกณฑ์วัดปัญหาและอุปสรรคในระดับสูง คือ 4.21 โดยมีการกำหนดสมมติฐานในการศึกษาดังนี้

H_0 : ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ทั้งการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุโจรกรรมรถอยู่ในระดับไม่สูง มีค่าเฉลี่ยน้อยกว่า 4.21 และค่า t มีค่าเป็นลบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

H_1 : ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ทั้งการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุโจรกรรมรถอยู่ในระดับสูง ถ้าค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้ในตารางเท่ากับหรือมากกว่าค่าที่กำหนดไว้ คือ 4.21 และค่า t มีค่าเป็นบวก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

โดยในการทดสอบให้ความหมายของ ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ทั้งการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุโจรกรรมรถอยู่ในระดับสูง หมายถึง คะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 4.21- 5.00 และเมื่อนำมาเขียนให้อยู่ในรูปของตัวแปร จะได้ดังนี้

$$H_0 : \mu < 4.21$$

$$H_1 : \mu \geq 4.21$$

ผู้ศึกษาได้นำค่า Sig (2-tailed)/2 จาก Output ที่ได้จากโปรแกรม SPSS นำไปเปรียบเทียบกับค่าความเชื่อมั่นที่ระดับ 99% หรือ $\alpha = 0.01$ เนื่องจากการทดสอบแบบทางเดียวข้างมาก จึงต้องนำค่า Sig (2-tailed) หารด้วย 2 ถ้าค่า Sig (2-tailed)/2 น้อยกว่า 0.01 และค่า t เป็นบวก จะถือว่าปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 ถ้าค่า Sig (2-tailed)/2 มากกว่า 0.01 และค่า t เป็นลบ จะถือว่ายอมรับ H_0 ปฏิเสธ H_1 และจะปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ก็ต่อเมื่อเงื่อนไขทั้ง 2 ข้อเป็นจริงเท่านั้น ดังผลการวิเคราะห์ปรากฏในตาราง 4.14



ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเปรียบเทียบค่าสถิติ จำแนกตามปัญหาและอุปสรรค
ในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรม
รถจักรยานยนต์ ทั้งการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุและหลังเกิดเหตุโจรกรรมรถ

| ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของ เจ้าหน้าที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการ โจรกรรมรถจักรยานยนต์ | Test Value 4.21 | | | | |
|---|-----------------|-----------|-------|------------|-----------------------------|
| | จำนวน | ค่าเฉลี่ย | S.D. | ค่าสถิติ t | ระดับ นัยสำคัญ (Sig2) |
| 1. การดำเนินงานก่อนเกิดเหตุการณ์โจรกรรมรถ | 78 | 3.46 | 0.641 | -10.317* | 0.00 |
| 2. การดำเนินงานหลังเกิดเหตุการณ์โจรกรรมรถ | 78 | 3.70 | 0.709 | -6.402* | 0.00 |
| รวม | | 3.58 | 0.675 | -8.359* | 0.00 |

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

$$T = -16.719$$

$$H_0 : \mu < 4.21$$

$$H_1 : \mu \geq 4.21$$

จากตารางที่ 4.14 จะเห็นว่าค่า Sig (2-tailed) = 0.00 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าค่า α หรือน้อยกว่า 0.01 และค่า t เป็นลบ ดังนั้นเมื่อเงื่อนงำทั้ง 2 ข้อ ไม่เป็นจริงจึงถือว่าปฏิเสธ H_1 หรือ ยอมรับ H_0 สมมติฐานที่ 1 จึงไม่ได้รับการยอมรับ

ดังนั้นจาก สมมติฐานที่ว่า ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ทั้งการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุและหลังเกิดเหตุโจรกรรมรถอยู่ในระดับสูง นั้น จากการคำนวณทางสถิติพบว่า ปฏิเสธ H_1 หรือ ยอมรับ H_0 นั่นคือปฏิเสธสมมติฐาน กล่าวคือ ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ทั้งการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุโจรกรรมรถอยู่ในระดับไม่สูง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01

สมมติฐานข้อที่ 2 “ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับปัจจัยด้านนโยบาย สมรรถนะองค์การ การประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน และด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคม”

ผู้ศึกษาได้ทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของตัวแปรปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย 1) ปัจจัยด้านนโยบาย 2) สมรรถนะองค์การ 3) การประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน และ 4) ด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคม ซึ่งเป็นตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม คือ ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร การศึกษาในครั้งนี้ได้ใช้วิธีการทางสถิติการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสองกลุ่ม โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson Correlation Coefficient) เพื่อทำการทดสอบสมมติฐานที่ระดับของความเชื่อมั่นร้อยละ 95 หรือ $\alpha = 0.05$ เป็นเกณฑ์ในการยอมรับหรือปฏิเสธสมมติฐานในการศึกษา และใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เพื่ออธิบายระดับความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร โดยมีเกณฑ์ดังนี้ (Hinkle D. E., 1998 : 247)

| ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) | การแปลผล |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| ต่ำกว่า 0.30 | มีความสัมพันธ์ระดับต่ำมาก |
| 0.30 – 0.49 | มีความสัมพันธ์ระดับต่ำ |
| 0.50 – 0.69 | มีความสัมพันธ์ระดับปานกลาง |
| 0.70 – 0.89 | มีความสัมพันธ์ระดับมาก/สูง |
| 0.90 – 1.00 | มีความสัมพันธ์ระดับมากที่สุด/สูงมาก |

ผู้วิจัยได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็นสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานย่อยข้อที่ 1 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ทั้งหมด

ตารางที่ 4.15 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ทั้งหมด

| รายการ | จำนวน | ค่าเฉลี่ย | S.D. | Pearson Correlation | Sig (2-tailed) |
|--|-------|-----------|-------|---------------------|----------------|
| ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ทั้งหมด | 78 | 2.83 | 0.399 | 0.399** | .000 |
| ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ | 78 | 3.58 | 0.623 | | |

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.15 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วย ด้านนโยบาย สมรรถนะองค์การ การประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน และด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคม พบว่า ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ทั้งหมด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และมีความแรงของความสัมพันธ์ในระดับต่ำ (มีค่า r เท่ากับ 0.399)

สมมติฐานย่อยข้อที่ 2 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านนโยบาย

ตารางที่ 4.16 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านนโยบาย

| รายการ | จำนวน | ค่าเฉลี่ย | S.D. | Pearson Correlation | Sig (2-tailed) |
|---|-------|-----------|-------|---------------------|----------------|
| ด้านนโยบาย | 78 | 3.35 | 0.772 | - 0.119 | 0.151 |
| ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ | 78 | 3.58 | 0.623 | | |

สมมติฐานย่อยที่ 2 ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านนโยบาย

ตารางที่ 4.16 พบว่า ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านนโยบาย พบว่า ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ไม่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านนโยบาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีความแรงของความสัมพันธ์ในระดับต่ำมาก (มีค่า r เท่ากับ - 0.119)

สมมติฐานย่อยข้อที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านสมรรถนะองค์การ

ตารางที่ 4.17 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านสมรรถนะองค์การ

| รายการ | จำนวน | ค่าเฉลี่ย | S.D. | Pearson Correlation | Sig (2-tailed) |
|---|-------|-----------|-------|---------------------|----------------|
| ด้านสมรรถนะองค์การ | 78 | 2.68 | 0.562 | - 0.147 | 0.099 |
| ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ | 78 | 3.58 | 0.623 | | |

สมมติฐานย่อยที่ 3 ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านสมรรถนะองค์การ

ตารางที่ 4.17 พบว่า ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านสมรรถนะองค์การ พบว่า ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ไม่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านสมรรถนะองค์การ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีความแรงของความสัมพันธ์ในระดับต่ำมาก (มีค่า r เท่ากับ -0.147)

สมมติฐานย่อยข้อที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านการประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน

ตารางที่ 4.18 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านการประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน

| รายการ | จำนวน | ค่าเฉลี่ย | S.D. | Pearson Correlation | Sig (2-tailed) |
|---|-------|-----------|-------|---------------------|----------------|
| ด้านการประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน | 78 | 2.74 | 0.696 | - 0.112 | 0.165 |
| ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ | 78 | 3.58 | 0.623 | | |

สมมติฐานย่อยที่ 4 ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านการประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน

ตารางที่ 4.18 พบว่า ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านการประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน พบว่า ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ไม่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านการประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีความแรงของความสัมพันธ์ในระดับต่ำมาก (มีค่า r เท่ากับ - 0.112)

สมมติฐานย่อยข้อที่ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคม

ตารางที่ 4.19 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคม

| รายการ | จำนวน | ค่าเฉลี่ย | S.D. | Pearson Correlation | Sig (2-tailed) |
|---|-------|-----------|-------|---------------------|----------------|
| ด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคม | 78 | 2.56 | 0.697 | - 0.056 | 0.312 |
| ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ | 78 | 3.58 | 0.623 | | |

สมมติฐานย่อยที่ 5 ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคม

ตารางที่ 4.19 พบว่า ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคม พบว่า ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ไม่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีความแรงของความสัมพันธ์ในระดับต่ำมาก (มีค่า r เท่ากับ - 0.056)