

**ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อ การรวมกลุ่ม
ในรูปสหกรณ์ : ศึกษากรณี อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี**

**The Opinion of Service Motorcycle Drivers on
Cooperative Establishment : A Case Study of
Banpong District, Rachaburi Province**

วิทยานิพนธ์

โดย

พ.ศ.ท.สมเจตน์ ไทยยานนท์

**เสนอต่อคณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตร
พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม)**

พ.ศ. 2541

วิทยานิพนธ์ : ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อ การรวมกลุ่ม
ในรูปสหกรณ์ : ศึกษากรณีอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี
: The Opinion of Service Motorcycle Drivers on
Cooperative Establishment : A Case Study of
Banpong District, Rachaburi Province

โดย : พ.ต.ท.สมเจตน์ ไทยานนท์
: Pol.Lt.Col.Somjate Tiyanont

นักศึกษาคณะพัฒนาสังคม : ภาคพิเศษ กรุงเทพมหานคร รุ่นที่ 2 รหัส 530351039

ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ได้พิจารณาแล้วเห็น
สมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรพัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม) ได้

ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ลงนาม.....ประธาน

(อาจารย์วิชัย รูปขำดี)

วันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2541

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ลงนาม.....ประธาน

(อาจารย์วิชัย รูปขำดี)

วันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ. 2541

ลงนาม.....ที่ปรึกษา
(ผศ.กรวิทย์ ศรีกิจการ)

วันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2541

ลงนาม.....กรรมการ
(ผศ.กรวิทย์ ศรีกิจการ)

วันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ. 2541

ลงนาม.....ที่ปรึกษา
(ศ.ดร.จักรกฤษณ์ นรนิติผดุงการ)

วันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2541

ลงนาม.....กรรมการ
(ศ.ดร.จักรกฤษณ์ นรนิติผดุงการ)

วันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ. 2541

คณะพัฒนาสังคมอนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
หลักสูตรพัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม)

รองศาสตราจารย์.....คณบดี
(สากล จริยวิทยานนท์)

วันที่ 28 พฤษภาคม พ.ศ. 2541

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์	:	ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ : ศึกษาเฉพาะกรณี อำเภอบ้านโป่ง จังหวัด ราชบุรี
โดย	:	พ.ต.ท. สมเจตน์ ไทยานนท์
ชื่อปริญญา	:	พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม)
วิชาเอก	:	การจัดการการพัฒนาสังคม
ปีการศึกษา	:	2540

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาถึงการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่งานจราจรสถานีตำรวจภูธร อำเภอ บ้านโป่ง การให้บริการงานด้านการจราจรในเขตรับผิดชอบ ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อการรวมกลุ่มสหกรณ์ ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการรวมกลุ่มสหกรณ์ และแนวทางในการทำให้เกิดการรวมกลุ่มสหกรณ์รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอ บ้านโป่ง จังหวัด ราชบุรี สรุปผลที่ได้จากการศึกษา และเสนอแนะแนวทางในการทำให้เกิดการรวมกลุ่มสหกรณ์ โดยนำผลที่ได้จากการศึกษาเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไข และดำเนินการให้สำเร็จตามเป้าหมายในโอกาสต่อไป

การศึกษาใช้วิธีการวิจัยเชิงสำรวจ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขต อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี เป็นหน่วยในการวิเคราะห์ จำนวนผู้ตอบแบบสำรวจ 242 คน จากทั้งหมด 420 คน โดยกระจายตามหน่วยที่ตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทั้ง 14 คิวรถ ในจังหวัดราชบุรี เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจ ได้แก่ แบบสำรวจความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ ส่วนแรกประกอบด้วย สภาพปัจจุบันและปัญหาการจัดการเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนที่สองเป็นข้อมูลทั่วไป ส่วนที่สามเป็นแบบวัดการเรียนรู้เกี่ยวกับการรวมกลุ่มสหกรณ์ ประโยชน์และปัญหาในการจัดตั้งสหกรณ์ ส่วนที่สี่เป็นการวัดความเข้าใจเกี่ยวกับสหกรณ์ การจัดการจราจรของตำรวจ ส่วนที่ห้าเป็นการเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีการตรวจยึดจับกุม วิธีการจัดการจราจรปัจจุบัน พฤติกรรมการประกอบอาชีพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์การจัดเก็บเงินสะสมต่อวัน ส่วนที่หกเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่ม การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนาในรูปของร้อยละและค่า Chi-Square โดยกำหนดค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในการหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

ในภาพรวมพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ขาดข้อมูล การรับรู้ข่าวสาร ขาดประสบการณ์ในการรวมกลุ่มสหกรณ์ ขาดความรู้ความเข้าใจจึงทำให้ไม่สนใจและไม่เห็นด้วย กับการรวมกลุ่มสหกรณ์ โดยอธิบายความคิดเห็นในแต่ละประเด็น ดังนี้คือ

- 1) การรับรู้ข่าวสาร ส่วนใหญ่รับข่าวจากโทรทัศน์ อ่านหนังสือพิมพ์ ฟังจากวิทยุ และรับต่อจากเพื่อนฝูงร้อยละ 93.8, 78.1, 71.9 และ 64.0 น้อยที่สุด คือการแจ้งข่าวจากเจ้าหน้าที่รัฐ ร้อยละ 5.08
- 2) ประสบการณ์การรวมกลุ่มส่วนใหญ่ ไม่เคยเป็นสมาชิกกลุ่ม ร้อยละ 81.4 และเคยเป็น ร้อยละ 18.6
- 3) ความรู้เกี่ยวกับประโยชน์ของการจัดตั้งสหกรณ์ โดยมีความเห็นว่าการรวมกลุ่มสหกรณ์ไม่มีประโยชน์ ร้อยละ 85.5
- 4) ความเข้าใจเกี่ยวกับการรวมกลุ่มในรูปแบบสหกรณ์ มากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วย กับการจัดตั้งสหกรณ์ในประเด็น กลุ่มสมาชิกสหกรณ์สามารถจัดให้มีสวัสดิการแก่สมาชิก การดำเนินงานกลุ่มเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการสหกรณ์ การส่งเสริมให้รู้จักประหยัด และอดออม ทำให้เกิดกองทุนช่วยเหลือสมาชิกกลุ่ม ยามจำเป็นและเดือดร้อน การเสียสละ สามัคคี มีวินัย ร้อยละ 67.7, 66.1, 65.7, 64.0, 63.6 ตามลำดับ
- 5) ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการจราจรของตำรวจ มากกว่าครึ่งหนึ่งไม่เห็นด้วย กับการจัดการด้านการจราจร เกี่ยวกับการตรวจยึด จักรกุ่ม ความรู้เรื่องกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจราจร ร้อยละ 55.3 และ 50.4
- 6) วิธีการจัดการจราจรในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วย ในประเด็นการเปลี่ยนเส้นทางรถวิ่งทางเดียว โดยไม่แจ้งให้ทราบ การย้ายจุดกลับรถ โดยไม่มีสัญญาณ ตั้งให้ทราบ การย้ายจุดเร่งด่วน ห้ามใบขับขี่รถจักรยานยนต์ บริเวณที่คับขัน โดยไม่แจ้งให้ทราบร้อยละ 66.5, 54.6, และ 50.8 ตามลำดับ
- 7) พฤติกรรมการประกอบอาชีพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มากกว่าครึ่งหนึ่งเห็นว่าผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างไม่ซื่อสัตย์ เอาเปรียบผู้โดยสาร ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ประมาท และไม่รับผิดชอบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ร้อยละ 60.0, 59.5, 57.4 และ 55.8 ตามลำดับ และเห็นว่าเป็นผู้มีอหิชาตย์ในการบริการร้อยละ 62.0
- 8) ในการสะสมเงินเมื่อมีการรวมกลุ่มสหกรณ์รายวัน กลุ่มที่เห็นด้วยกับการรวมกลุ่มสหกรณ์เสนอจำนวนเงินสะสมระหว่าง 1-2 บาท และ 3-5 บาท ร้อยละ 35.5, 33.3 ตามลำดับ

9) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ ต่อ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ พบว่า ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็น ดังนี้

- อาชีพ ผู้มีอาชีพหลักไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 65.5 ขณะที่ผู้มีอาชีพรองไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 52.9

- รายได้ ผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท ต่อเดือน ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 65.2 ขณะที่ผู้มีรายได้ 5,000 บาทขึ้นไป ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 41.1

- ระยะเวลาการอยู่อาศัย ผู้ที่อยู่มาตั้งแต่เกิดไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 58.3 ขณะที่ผู้ที่ย้ายมาจากที่อื่นไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 54.9

จากผลการศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ : ศึกษากรณีอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี เพื่อให้เกิดการรวมกลุ่มสหกรณ์จักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ศึกษาในฐานะที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจร สถานีตำรวจอำเภอบ้านโป่ง จึงมีความคิดเห็นที่จะเสนอแนวทางในแต่ละประเด็น ตามลำดับ

1. ควรจัดให้มีการประสานงานกับชุมชนสหกรณ์ออมทรัพย์ แห่งประเทศไทย ในการให้ความรู้ความเข้าใจ และประโยชน์ในการจัดตั้งสหกรณ์

2. ในเรื่องการจัดการจราจร การย้ายจุดหรือการเปลี่ยนเส้นทางควรแจ้งให้ทราบทุกครั้ง

3. ควรให้สำนักงานจังหวัดจัดอบรมให้ความเข้าใจ ในเรื่องการปฏิบัติงานด้านการจราจรการมีวินัย การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และการให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาการจราจร

4. ควรจัดให้มีการประชุมตัวแทนกลุ่ม ในทุกคิวรถเพื่อรับทราบถึงพฤติกรรมการประกอบอาชีพในเรื่องความซื่อสัตย์ ไม่เอารัดเอาเปรียบผู้โดยสาร คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร การขับรถโดยประมาท ความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

ABSTRACT

THESIS : The Opinion of Service Motorcycle Drivers on
Cooperative Establishment : A Case Study of
Banpong District, Rachaburi Province

BY : Pol.Lt.Col.Somjate Tiyanont

DEGREE : Master of Arts (Social Development)

MAJOR : Social Development Management

ACADEMIC YEAR : 1997

The purpose of the study was to find out the taxi motorcyclists' opinions about the traffic control of the rural police in Banpong District, the forming of a taxi motorcycle cooperative, the factors related to their forming a cooperative and the way to encourage the taxi motorcyclists there to form it. The results of the study would be used to recommend some way for taxi motorcyclists to form a cooperative successfully.

The data were collected by distributing questionnaires to 420 taxi motorcyclists in 14 motorcycle queue units in Bangpong District, Ratchburi. The total of 242 were returned. The survey instrument consisted of 6 parts. The first part contained the questions about the present work condition and the problems of queue management. The second one dealt with the samples' general background information. The third part measured their knowledge of forming a cooperative, advantages and problems in doing so. The fourth part was concerned with their understanding of a cooperative system and the traffic control by the police. The fifth part asked them to express their opinions on the traffics police's inspection and arrest, the current traffic control, the work behavior of taxi motorcyclists, and the cooperative formation along with the daily collection of money. The last part dealt with factors related to their opinions on forming a cooperative. Percentage and Chi-square were employed for data analysis . The significant level was set at the 0.05.

Finding

As a whole, it was found that most taxi motorcyclists lacked information about and experience in forming a cooperative, so they were not interested in forming a group to establish a cooperative. The details could be briefly stated as follows:

1) Access to information Most had information about cooperatives from television (93.8%), newspapers (78.1%), radio (71.9%) and their friends (64.0%). Only 5.08 percent had information from government officers.

2) Experience in forming a group most (81.4%) had never been members of any organizational group. Only 18.6 percent had been so.

3) Knowledge about the advantages of forming a cooperative Most of them (85.5%) thought it useless to form a cooperative.

4) Understanding of forming a cooperative More than half disagreed to the idea of forming a cooperative partly because they did not think that such a cooperative could provide enough welfare to its members (67.7%). Other reasons were to set up an efficient management committee to run it (66.1%), the impossibility for them to save money (65.7%), the impossibility to raise funds to help the members in money trouble (64.0%), and the impossibility to have unity, discipline and sacrifice in this matter (63.5%), respectively.

5) Understanding of the police's traffic control More than half disagreed to the police's traffic control, inspection and arrest (55.3%) and about only half (50.4%) had a good knowledge of traffic law violation.

6) Current traffic control Again, most disagreed to the use of a one-way system without informing the public before hand (66.5%) the change of U-turns and urgent points without putting up any sign (54.6%), the prohibition to ride a motorcycle at some risky points without advance notice (50.8%)m respectively.

7) Work behavior of taxi motorcyclists It was found that many motorcyclists were dishonest (60.0%), some trend to take advantage over the passengers (59.5%), some violated the traffic law (57.4%) and others drive carelessly, not caring about the passengers' safety (55.8%). However, 62.0 percent thought that they had a service mind.

8) Daily money collection Those who agreed to the idea of forming a cooperative suggested collecting 1-2 baht (35.5%) and 3.5 baht (33.3%) daily.

9) Factors related to forming a cooperative The factors significantly related to their opinions were as follows:

- **Occupation.** About 65.5 percent of those engaged in taxi motorcycle business as the main occupation and about 52.9 percent of those taking it as a secondary occupation disagreed to the idea of forming a cooperative.

- **Income** About 65.2 percent of those with lower income than 5,000 baht a month and about 41.1 percent of those with higher income disagreed to the idea of forming a cooperative.

- **Number of residential year** About 58.3 percent of those living in Banpong District since they were born and about 54.9 percent of those moving in from somewhere else disagreed to the idea of forming a cooperative.

The following were recommended :

1. The Saving Cooperatives Association of Thailand should provide the knowledge of setting up a cooperative and points out the advantages to taxi motorcyclists.

2. When there was change in certain traffic points or routes, this should be informed to the public in advance.

3. The provincial office should offer a training course on traffic control, driving disciplines, observation of the traffic law and cooperation in solving the traffic problem.

4. A meeting should be held for the representatives of all taxi motorcycle queue units to make them learn about the bad behaviors of their fellow taxi motorcyclists so that they would help stop them from being dishonest, taking advantage over their passengers, and driving carelessly and so that they would care for the safety of their passengers.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี เนื่องจากได้รับการอนุเคราะห์เป็นอย่างดีจากท่านอาจารย์ วิชัย รูปขำดี ประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ผศ.กรวีร์ ศรีกิจการ และศ.ดร.จักรกฤษณ์ นรนิติผดุงการ ที่ให้คำแนะนำปรึกษา แนะนำตรวจแก้ไข และปรับปรุงมาโดยตลอดอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ จนสำเร็จลุล่วงด้วยดี ขอกราบขอบคุณเป็นอย่างสูง ไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ คณาจารย์ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้แก่ข้าพเจ้าให้มีความรู้ ความสามารถทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้สำเร็จสมความมุ่งหมาย

ขอขอบคุณต่อผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้ง 14 คีวรตในเขตอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ในการให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลแบบสอบถามในการศึกษาครั้งนี้ให้สำเร็จลุล่วงด้วยดี

และท้ายสุดขอขอบคุณเพื่อน ๆ ทุกคน ทั้งเพื่อนร่วมสถาบันและเพื่อนร่วมงาน สถานีตำรวจภูธรอำเภอบ้านโป่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คุณอัญชลี มีมุข เพื่อนร่วมรุ่นที่ให้คำแนะนำในการศึกษาค้นคว้าการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้จนประสบความสำเร็จเป็นอย่างดียิ่ง

พ.ต.ท.สมเจตน์ ไทยานนท์

พฤษภาคม 2541

คำนำ

วิทยานิพนธ์เรื่อง ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อ การรวมกลุ่ม
ในรูปสหกรณ์ : ศึกษาเฉพาะกรณีอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลัก
สูตรพัฒนบริหารศาสตร์มหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม) ซึ่งผู้วิจัยเป็นนักศึกษาภาคพิเศษ กทม. รุ่นที่ 2
ของคณะพัฒนาสังคม

ผลการศึกษาที่ปรากฏในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการ
ดำเนินการจัดการแก้ปัญหาทางงานจราจร สถานีตำรวจภูธรอำเภอบ้านโป่ง โดยครอบคลุมถึงการ
รวมกลุ่มสหกรณ์รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการแก้ปัญหาทางงานจราจร ทั้งนี้เพื่อให้
เกิดการควบคุมดูแลโดยสมาชิกกลุ่มในเบื้องต้น โดยจะเป็นผลดีต่อชุมชน สังคมส่วนรวมสืบต่อไป

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ หากเป็นประโยชน์ที่นำไปเป็นแนวทางในการดำเนินงาน ผู้
วิจัยขอยกความดีทั้งหลายให้กับคณาจารย์ทุกท่าน ของคณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒน
บริหารศาสตร์ และเพื่อนที่ให้คำแนะนำทุกท่าน ส่วนความผิดพลาดทั้งหลาย และความไม่เหมาะ
สมประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับไว้เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขในโอกาสต่อไป

พ.ต.ท.สมเจตน์ ไทยานนท์

พฤษภาคม 2541

สารบัญ

	หน้า
หน้าอนุมัติ	
<u>บทคัดย่อ</u>	(1)
ABSTRACT	(4)
กิตติกรรมประกาศ	(8)
คำนำ	(9)
สารบัญ	(10)
สารบัญตาราง	(12)
สารบัญแผนภูมิ	(13)
 <u>บทที่ 1 บทนำ</u>	 1
1.1 ปรัชญาการณและสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
1.3 ขอบเขตของการศึกษา	2
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
 <u>บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</u>	 4
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ	4
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับกลุ่ม	14
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับสหกรณ์	22
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการหรือการบริหาร	31
2.5 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	43
 <u>บทที่ 3 กรอบแนวคิดในการศึกษา</u>	 48
3.1 กรอบแนวคิดในการศึกษา	48
3.2 นิยามศัพท์ปฏิบัติการ	50
3.3 วิธีการศึกษา	51
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล	53

	หน้า
บทที่ 4 ผลการศึกษา	54
4.1 สภาพปัจจุบันและปัญหาของการจัดการ เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง	
4.2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	62
4.3 ข้อมูลด้านการรับรู้เกี่ยวกับการรวมกลุ่ม หรือการจัดตั้งสหกรณ์	68
4.4 ข้อมูลด้านความเข้าใจเกี่ยวกับการรวมกลุ่มสหกรณ์ การจัดการด้านการจราจร	70
4.5 ข้อมูลด้านความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง	72
4.6 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่ม ในรูปสหกรณ์	78
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	83
5.1 สรุปผลการศึกษา	83
5.2 ข้อเสนอแนะ	88
บรรณานุกรม	89
ภาคผนวก	93
ประวัติผู้ทำวิทยานิพนธ์	102

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
4.1	แสดงลักษณะที่ตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง	62
4.2	แสดงลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	64
4.3	แสดงลักษณะการรับทราบข่าวสารเหตุการณ์บ้านเมือง ของผู้ตอบแบบสำรวจ	66
4.4	แสดงลักษณะการเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์	67
4.5	แสดงจำนวนและร้อยละของการรับรู้	69
4.6	แสดงจำนวนและร้อยละของความเข้าใจ	71
4.7	แสดงจำนวนและร้อยละของความคิดเห็น	75
4.8	แสดงจำนวนเงินสะสมต่อวัน	77
4.9	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับความคิดเห็นต่อ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์	78
4.10	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับความคิดเห็น ต่อการรวมกลุ่มในรูป สหกรณ์	79
4.11	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับความคิดเห็นต่อ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์	79
4.12	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับความคิดเห็นต่อ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์	80
4.13	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการอยู่อาศัยกับ ความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์	81
4.14	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์เป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ กับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์	82

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่		หน้า
2.1	องค์ประกอบทัศนคติ	8
2.2	แสดงสภาวะสมดุล	11
2.3	แสดงสภาวะไม่สมดุล	12
2.4	โครงสร้างความสัมพันธ์ทางกฎหมาย	28
2.5	แสดงความสัมพันธ์ทั้ง 3 ฝ่าย	29
2.6	แสดงกลุ่มคนที่มีหน้าที่จัดการสหกรณ์	30
2.7	แสดงโครงสร้างการจัดการทั่วไป	39

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ปรากฏการณ์และความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันประเทศไทย มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงเจริญก้าวหน้าไปอย่างมากทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ซึ่งจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นได้ส่งผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมต่อสภาพการดำเนินชีวิต ของประชาชนโดยส่วนรวม จากการที่เศรษฐกิจของประเทศไทย มีความเจริญก้าวหน้าขึ้น อันเป็นผลมาจากการประสบความสำเร็จในการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศนั้น ในขณะเดียวกันยานพาหนะก็เข้ามามีบทบาทสำคัญในการที่ประชาชนได้ใช้ในการสัญจรไปมาและขนส่งสินค้าไปบนทางหลวงมากยิ่งขึ้น พร้อมกับการตัดถนนเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน ซึ่งนับวันปัญหาด้านการจราจรก็จะเกิดขึ้น ไม่เพียงเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น ปัจจุบันในเขตเมืองใหญ่ ๆ ในภูมิภาคที่มีปัญหาการจราจรเช่นเดียวกัน และนับวันปัญหาการจราจรจะเป็นปัญหาที่รุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ ในเมืองใหญ่ ๆ ทุกเมืองขณะนี้ความคับคั่งของภาวะการจราจร ซึ่งเพิ่มขึ้นตามลำดับ เป็นเหตุให้รถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้รับความนิยมนขึ้นทุกที จนในบางพื้นที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ได้ก่อให้เกิดปัญหาหลากหลายประการขึ้นในพื้นที่

ในเขตพื้นที่อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ซึ่งอยู่ในความดูแลการจัดการจราจรของสถานีตำรวจภูธรบ้านโป่งได้มีกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดขึ้น ประกอบกับประชาชนในพื้นที่ที่นิยมใช้บริการจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็ว โดยไม่ได้คำนึงถึงความปลอดภัย อันอาจจะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ ปัจจุบันผู้ประกอบการอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีจำนวนประมาณ 750 คัน และจำนวน 20 คิวรถ (ข้อมูลสถานีตำรวจภูธรบ้านโป่ง, 2540) ซึ่งนับว่ามากต่อการควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ปัญหาที่เกิดขึ้นมากมายไม่เว้นแต่ละวัน ส่วนใหญ่ปัญหาที่เกิดขึ้น ได้แก่ การจอดรถในที่ห้ามจอด การออกกรรรับส่งผู้โดยสารไม่เป็นระเบียบ การขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร การที่ผู้โดยสารไม่ใส่หมวกกันน็อก และอื่น ๆ เป็นต้น ในขณะที่ประชาชนนิยมใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้น และขณะเดียวกันการควบคุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในแง่กฎหมายรองรับก็ไม่มีชัดเจน เจ้าหน้าที่ตำรวจเองก็ไม่สามารถเข้าไปจัดการปัญหาที่เกิดจากตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ปัญหาการโก่งราคาค่าโดยสาร ปัญหาเรื่องจรรยาบรรณของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต้องงานอาชีพของตนเอง ปัญหาในเรื่องการรักษากฎวินัยและกฎหมายจราจร รวมไปถึงกรณีการได้รับบาดเจ็บหรือเสียหายจากอุบัติเหตุ ซึ่งพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่มีสิ่งใดรองรับหรือแก้ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้เลย จนในที่สุดทางสถานีตำรวจภูธรบ้านโป่ง ได้ดำเนินการควบคุมจัดการโดยการจัดทำประวัติติดตามหมายเลขประจำที่เสื้อ และจัดรูปแบบในการเข้าคิว เพื่อสะดวกในการ

จับกลุ่มผู้กระทำผิด แต่ปัญหายังไม่ลดลง สุดท้ายจึงคิดหาแนวทางใหม่ โดยจัดให้มีการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ขึ้น มีการเรียกประชุมเพื่อสอบถามความต้องการมาแล้วแต่ไม่ประสบผลสำเร็จ เนื่องจากผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ มาประชุมเพียงบางส่วนจึงไม่มีการขยายผล

ดังนั้นในฐานะที่ผู้ศึกษาปฏิบัติหน้าที่อยู่ที่สถานีตำรวจภูธรบ้านโป่ง ซึ่งเห็นปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นโดยตลอด จึงได้ศึกษาปัญหาเหล่านี้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 และได้เริ่มดำเนินการชี้้นำให้กลุ่มผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่ อำเภอบ้านโป่ง จังหวัด ราชบุรี ซึ่งรวมตัวเป็นคิวรถ ประมาณ 20-30 กลุ่ม กลุ่มละประมาณ 10-100 คน ให้ตระหนักและเห็นผลดีในการรวมกลุ่มจัดตั้งเป็นกลุ่มสหกรณ์ เพื่อช่วยเหลือตนเองและสังคม ซึ่งก็มีทั้งกลุ่มผู้สนับสนุนและกระแสการคัดค้าน โดยสามารถแบ่งกระแสความคิดเห็นได้อย่างกว้าง ๆ เป็น 3 กลุ่มด้วยกัน คือ

1. กลุ่มผู้สนับสนุน
2. กลุ่มผู้คัดค้าน
3. กลุ่มผู้สว่นท่าที ยังไม่ปักใจเข้าข้างฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด

และจากการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาเกิดแนวคิดและอยากทราบความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อการรวมกลุ่มสหกรณ์ เพื่อจะได้นำผลการศึกษามาใช้กับสภาวะความเป็นจริงที่เกิดขึ้น ต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

ในการศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ : ศึกษาเฉพาะกรณี อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี มีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. เพื่อศึกษาถึงสภาพปัจจุบันและปัญหาในการจัดการเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตอำเภอบ้านโป่ง
2. เพื่อศึกษาถึงการรับรู้และความเข้าใจของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์
3. เพื่อศึกษาถึงความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรอำเภอบ้านโป่ง
4. เพื่อศึกษาถึงความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา ได้กำหนดไว้ 2 ประเด็น คือ
 - 1) ศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการให้บริการงานด้านจราจรในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรบ้านโป่ง
 - 2) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการรวมกลุ่มสหกรณ์
2. ขอบเขตด้านพื้นที่ กำหนดพื้นที่ในเขตอำเภอบ้านโป่ง เขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรบ้านโป่ง จำนวน 14 คีวรถ
3. ขอบเขตด้านเวลา เนื่องจากผู้ศึกษารับผิดชอบงานด้านจราจรสถานีตำรวจภูธร อำเภอบ้านโป่ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 และติดตามให้เกิดการรวมกลุ่มมาตลอดแต่ไม่ได้มีการศึกษาอย่างจริงจังจนกระทั่งได้มีการศึกษาครั้งนี้ ตั้งแต่เดือน ตุลาคม 2540-31 มีนาคม 2541

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงสภาพปัจจุบัน และปัญหาในการจัดการเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตอำเภอบ้านโป่ง
2. ทำให้ทราบถึงการรับรู้ และความเข้าใจของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์
3. ทำให้ทราบถึงความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรอำเภอบ้านโป่ง
4. ทำให้ทราบถึงความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์
5. ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ กับการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์รถจักรยานยนต์รับจ้าง

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้ศึกษาได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็นและทัศนคติ
2. แนวคิดเกี่ยวกับการรวมกลุ่ม
3. แนวคิดเกี่ยวกับสหกรณ์
4. แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการ
5. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็นและทัศนคติ (Attitude)

ความคิดเห็นเป็นส่วนหนึ่งของทัศนคติ การศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับความคิดเห็นจึงเป็นการศึกษาทัศนคติ ซึ่งมีนักวิชาการให้ความหมายไว้แตกต่างกัน

2.1.1 ความหมายของความคิดเห็นหรือทัศนคติ

ความคิดเห็นหรือทัศนคติ (Attitude) เป็นศัพท์ทางจิตวิทยาการศึกษา เป็นความเชื่อ ความรู้สึก และเครื่องแสดงพฤติกรรมของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ ซึ่งได้มีผู้ให้ความหมายของ "ทัศนคติ" ไว้ ดังนี้

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน กล่าวว่า ทัศนคติ เป็นคำสมาส ระหว่างคำว่า "ทัศนะ" ซึ่งแปลว่า ความเห็น และคำว่า "คติ" ซึ่งแปลว่า แบบอย่างหรือลักษณะ เมื่อรวมกันเข้า จึงแปลว่า ลักษณะของความเห็น ซึ่งหมายถึง ความรู้สึกส่วนตัว ที่เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย ต่อเรื่องหนึ่งเรื่องใด หรือบุคคลใดบุคคลหนึ่ง

ดิกชันนารี ออฟ เอดูเคชัน (Dictionary of Education, 1959 : 48) ได้ให้ความหมายของทัศนคติ หมายถึง ความพร้อมที่จะแสดงออกในลักษณะใดลักษณะหนึ่ง อาจเป็นการยอมรับหรือปฏิเสธก็ได้ ต่อสภาพบางอย่าง ต่อบุคคล หรือต่อสิ่งของเช่น ความพอใจหรือความไม่พอใจ

อัลพอร์ท (Allport, 1935 : 2) ทัศนคติ หมายถึง ความพร้อมทางด้านจิตใจ และประสาทอันเกิดจากประสบการณ์ของบุคคล ความพร้อมดังกล่าวมีทิศทางหรืออิทธิพลเหนือการตอบสนองของบุคคลต่อสิ่งของ บุคคลหรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง

เทอร์สตัน (Thurstone, 1946 : 36) ให้ความหมายว่า ทักษะเป็นระดับของความ
 มากน้อยของความรู้สึกในด้านบวกหรือด้านลบที่มีต่อสิ่งหนึ่ง (Psychological Object) ซึ่งอาจเป็น
 อะไรก็ได้หลายอย่าง เป็นต้นว่า สิ่งของ บุคคล บทความ องค์การ ความคิด ฯลฯ ความรู้สึกสามารถ
 บอกความแตกต่างว่า เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย

โรเซนเบิร์ก (Rosenberg, 1956 : 637) ทักษะ หมายถึง การตอบสนองทาง
 ด้านความรู้สึกที่บุคคลมีต่อสรรพสิ่งต่าง ๆ ซึ่งความรู้สึกส่วนนี้เกี่ยวข้องกับความคิดและความเข้าใจ
 ของบุคคลนั้นต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

กู๊ด (Good, 1959 : 48) ทักษะ หมายถึง ความพร้อมที่จะแสดงออกในลักษณะ
 ใดลักษณะหนึ่ง อาจจะเป็นการยอมรับหรือปฏิเสธก็ได้ต่อสภาพการณ์บางอย่างต่อบุคคลหรือสิ่ง
 ของ เช่น ความพึงพอใจ

ฮิลการ์ด (Hilgard, 1962 : 504) ทักษะ หมายถึง ความพร้อมที่จะแสดงออกใน
 ลักษณะหนึ่งต่อแนวคิด หรือสภาพการณ์ต่าง ๆ ในทางเข้าหรือหน้ออกห่างและเป็นความพร้อมที่
 จะตอบสนองในทางเอนเอียงไปในลักษณะเดิม เมื่อได้พบพานกับสิ่งที่ได้กล่าวนั้นอีก

นิวคัม (New-Comb, 1964-128) กล่าวว่า "ทักษะ" ซึ่งมีอยู่เฉพาะบุคคล ซึ่งอยู่
 ในสภาพแวดล้อม อาจแสดงออกในพฤติกรรมซึ่งเป็นไปได้ใน 2 ลักษณะ คือ ลักษณะชอบหรือพึง
 พอใจ ซึ่งถ้าบุคคลอื่นเกิดความพึงพอใจ รักใคร่ อยากใกล้ชิดสิ่งนั้น ๆ หรืออีกลักษณะหนึ่ง
 แสดงออกในรูปความไม่พอใจ เกลียดชัง ไม่อยากเข้าใกล้สิ่งนั้น

ริชาร์ด ดีวอี้ (Richard Dewey, 1966 : 13) กล่าวว่า ทักษะเป็นความรู้สึกของ
 บุคคล ได้แก่ ความรู้สึกไม่พอใจ ความรัก ความไม่เป็นมิตร ความพอใจ ความไม่ไว้วางใจ ความ
 กลัว ฯลฯ ที่มีต่อบุคคลหรือสิ่งต่าง ๆ

โอเวน (Owen, อ้างใน ศิตยา สุวรรณะชฎ, 2527 : 206) ให้ความหมายว่า
 ทักษะ หมายถึง ระดับสภาพหรือสภาวะแห่งจิตใจและมันสมอง ในลักษณะเตรียมพร้อมที่จะ
 กำหนดแนวทางการแสดงออกของบุคคลต่อสิ่งเร้าอันใดอันหนึ่ง

ฟาร์ริส (Faris อ้างใน ประวัน ลัตยธีรานนท์, 2513 : 6) ให้ความหมายทักษะ
 คือ สภาพความพร้อมแห่งจิตใจแบบหนึ่ง หรือการแสดงออกที่รู้สำนึก เป็นความโน้มน้าวที่จะ
 กระทำ เป็นพลังกระตุ้นและกำหนดทิศทางในการแสดงออกของบุคคลนั้น ๆ ต่อสิ่งที่เขารู้สำนึก

นิพนธ์ คันทะเสวี (2511 : 3) กล่าวว่า ทศนคติเป็นสิ่งที่บ่งชี้การแสดงออกของบุคคล ที่กระทำต่อสิ่งของ บุคคล หรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง

เชิดศักดิ์ โมวาสินธ์ (อ้างใน รุ่งนภา บุญคุ้ม, 2536 : 20) กล่าวว่า ทศนคติหมายถึง ความรู้สึกที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ อันเป็นผลเนื่องมาจากการเรียนรู้ ประสบการณ์ และเป็นตัวกระตุ้นให้บุคคลแสดงพฤติกรรม หรือแนวโน้มที่จะตอบสนองต่อสิ่งเร้านั้น ๆ ไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง อาจเป็นไปในทางสนับสนุนหรือคัดค้านก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขบวนการอบรมให้เรียนรู้ ระเบียบวิธีของสังคม ซึ่งทศนคติเหล่านี้จะแสดงออก หรือปรากฏให้เห็นเด่นชัดในกรณีที่สิ่งเร้านั้นเป็นสิ่งเร้าทางสังคม

ชูชีพ อ่อนโคกสูง (2522 : 108) ทศนคติ หมายถึง ความพร้อมที่จะตอบสนอง หรือแสดงความรู้สึกต่อวัตถุ สิ่งของ คน สัมผัสอื่น ๆ ตลอดจนสถานการณ์ต่าง ๆ ซึ่งความรู้สึกหรือการตอบสนองดังกล่าวอาจเป็นไปในทางชอบ (เข้าไปหา) หรือไม่ชอบ (หลีกเลี่ยงถอยหนี)

ดวงเดือน พันธุมนาวิน (2524 : 24) ทศนคติ หมายถึง ความพร้อมในการกระทำของบุคคลต่อสิ่งใด บุคคลใด ความพร้อมดังกล่าวของบุคคลเห็นได้จากพฤติกรรมที่บุคคลแสดงต่อสิ่งนั้นว่า ชอบหรือไม่ชอบ เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526 : 51) ทศนคติ หมายถึง ความคิดเห็นซึ่งมีอารมณ์เป็นส่วนประกอบ เป็นส่วนที่พร้อมจะมีปฏิกิริยาเฉพาะอย่างต่อสถานการณ์ภายนอก

รุ่งนภา บุญคุ้ม (2536 : 53) ทศนคติ หมายถึง ความรู้ ความเข้าใจ ความรู้สึกที่บุคคลมีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ที่เป็นผลมาจากประสบการณ์ หรือสิ่งแวดล้อมอันมีแนวโน้มที่จะให้บุคคลแสดงปฏิกิริยา และกระทำต่อสิ่งนั้น ๆ ในทางสนับสนุนหรือปฏิเสธทศนคติเป็นสิ่งที่ไม่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน การที่เราจะทราบทศนคติของบุคคลใดบุคคลหนึ่งได้ก็ต้องใช้วิธีแปลความหมายของการแสดงออก

ชัยวัฒน์ แสงศรี (2538 : 53) ทศนคติ หมายถึง ความรู้สึก ความคิดที่บุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่เป็นผลมาจากประสบการณ์หรือสิ่งแวดล้อม ความรู้สึก ความคิดดังกล่าว เป็นไปได้ในทางชอบหรือไม่ชอบ เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย อันมีแนวโน้มที่จะให้บุคคลแสดงปฏิกิริยาและกระทำต่อสิ่งนั้น ๆ ทั้งในทางสนับสนุนและต่อต้านทศนคติเป็นสิ่งที่ไม่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน การที่เราจะทราบทศนคติของบุคคลใดบุคคลหนึ่งได้ก็ต้องใช้วิธีแปลความหมายของการแสดงออก ซึ่งอาจจะเป็นแบบใดแบบหนึ่งขององค์ประกอบของทศนคติก็ได้

จากความหมายข้างต้น สรุปได้ว่า ทศนคติ หมายถึง ความรู้สึกนึกคิดของบุคคล หรือท่าทีที่มีต่อสิ่งหนึ่ง ที่ได้พบเห็นหรือรับทราบก่อให้เกิดความรู้สึกของอารมณ์ว่าชอบหรือไม่ชอบและมีแนวโน้มที่ทำการตอบสนองต่อสิ่งนั้น ซึ่งจะเป็นในทางสนับสนุนหรือปฏิเสธ

2.1.2 ลักษณะและองค์ประกอบ

ทัศนคติ (จิตยา สุวรรณะชัย, 2527 : 602-603) เป็นสิ่งที่ชี้นำทิศทางของอาการแสดงออกของบุคคลที่จะกระทำต่อสิ่งใดบุคคลหรือสถานการณ์ และเป็นที่ยอมรับกันในระหว่าง นักวิชาการว่า ทัศนคติดีมีลักษณะสำคัญ 4 ประการ คือ

- 1) ทัศนคติเป็นสภาวะก่อนที่พฤติกรรมได้ตอบ (Predisposition to Respon) ต่อเหตุการณ์หรือสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยเฉพาะ หรือจะเรียกว่า สภาวะพร้อมที่จะมีพฤติกรรมจริง
- 2) ทัศนคติจะมีความคงตัวอยู่ในช่วงระยะเวลา (Presistant Overtime) แต่ไม่ได้หมายความว่า จะไม่มีการเปลี่ยนแปลง
- 3) ทัศนคติเป็นแปรแฝงที่นำไปสู่ความสอดคล้องระหว่างพฤติกรรม กับความรู้สึกนึกคิด ไม่ว่าจะเป็นในรูปของการแสดงออกโดยวาจาหรือการแสดงความรู้สึก ตลอดจนการที่จะต้องเผชิญหรือหลีกเลี่ยงต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง
- 4) ทัศนคติมีคุณสมบัติของแรงจูงใจในอันที่จะทำให้บุคคลประเมินผลและเลือกสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งหมายความว่า ไปถึงการกำหนดทิศทางของพฤติกรรมจริงด้วย

พจน์ เพชรบุรณิน (2530 : 58) ได้กล่าวว่า ลักษณะสำคัญของทัศนคติ ยังอาจแยกพิจารณาออกได้ดังนี้

- 1) ทัศนคติไม่ใช่พฤติกรรมเปิดเผยที่มีต่อวัตถุทางสังคม หรือบุคคลแต่เป็นสภาพที่ใกล้ชิดต่อเนื่องกับการกระทำ
- 2) ทัศนคติ เป็นเครื่องกระตุ้นอย่างสำคัญที่จะกำหนดพฤติกรรมเปิดเผยของบุคคล แต่ในขณะเดียวกันก็อยู่ในขอบเขตจำกัดของบุคลิภาพของแต่ละบุคคล
- 3) ก่อนที่จะเกิดทัศนคติต้องมีสิ่งเร้า ทัศนคติเป็นเพียงพฤติกรรมแบบปกปิด

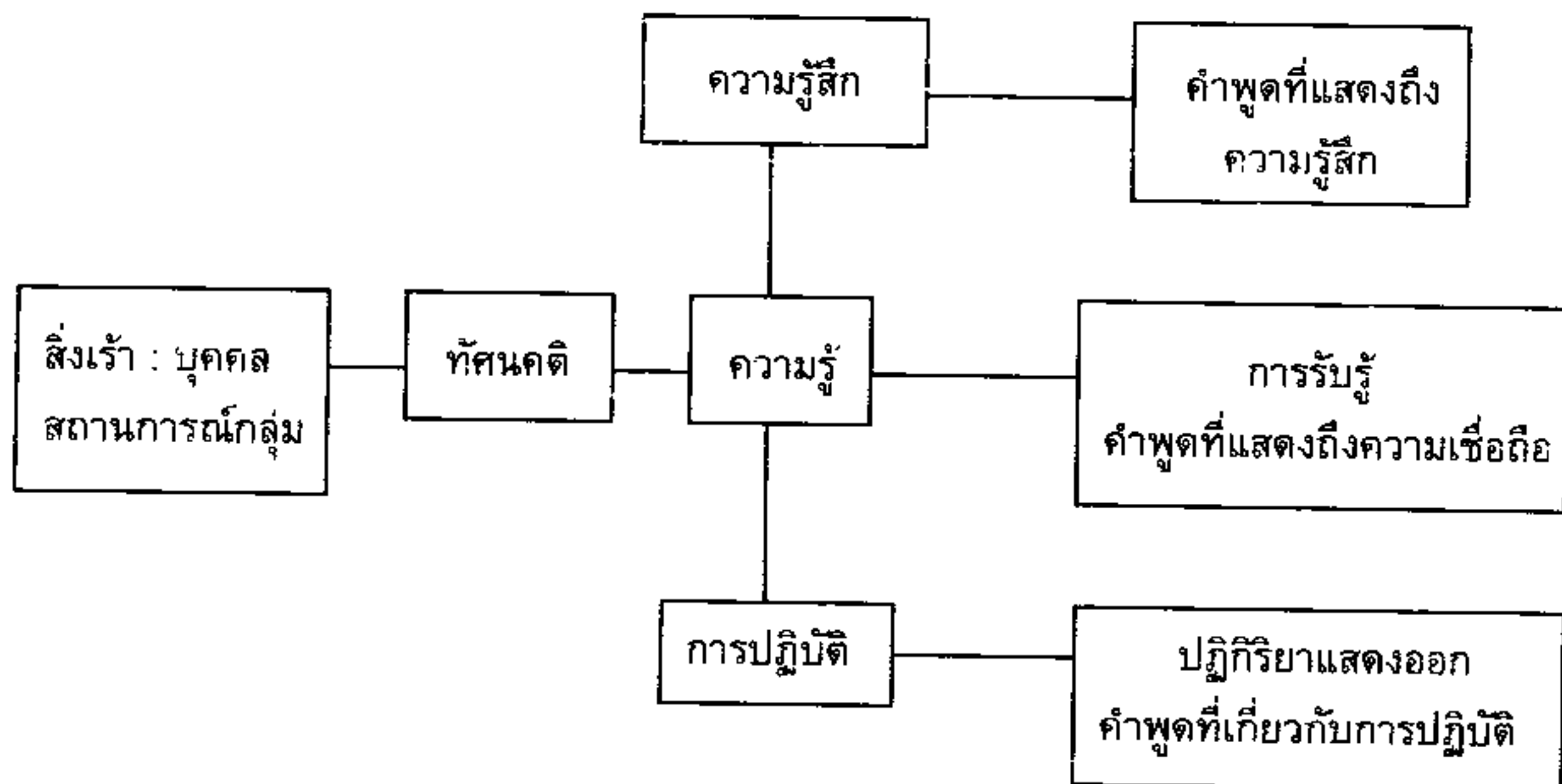
จิตยา สุวรรณะชัย (2527 : 603-604) ได้กล่าวว่า องค์ประกอบของทัศนคติ (Attitude Component) แบ่งออกเป็น 3 ส่วนคือ

- 1) ส่วนของสติและเหตุผล (Cognitive Component) ในส่วนนี้เป็นเรื่องของการใช้เหตุผลของบุคคลในการจำแนกแยกแยะความแตกต่างตลอดจนผลต่อเนื่อง ผลได้ผลเสีย กล่าวคือ การที่บุคคลจะสามารถนำเอาคุณค่าทางสังคมที่ได้รับจากการอบรมสั่งสอน และถ่ายทอดมาใช้ในการวิเคราะห์พิจารณาประกอบเหตุผลของการที่ตนจะประเมิน ข้อแตกต่างระหว่างส่วนนี้กับความรู้สึกคือ การพิจารณาของบุคคลในส่วนนี้จะมีลักษณะปลอดจากอารมณ์ แต่จะเป็นเรื่องของเหตุผลอันสืบเนื่องมาจากความเชื่อของบุคคล

2) ส่วนของความรู้สึก (Affective Component) หมายถึงบรรดาความรู้สึกที่ชอบ ไม่ชอบ รักหรือเกลียด หรือกลัว ซึ่งเป็นเรื่องของอารมณ์ของบุคคล

3) ส่วนของแบบพฤติกรรม (Behavioral Component) ซึ่งหมายถึงแนวโน้มอันที่จะมีพฤติกรรม (Action Tendency) แนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมนี้จะมีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกับส่วนของความรู้สึก ตลอดจนส่วนของสติและเหตุผล ส่วนของแบบพฤติกรรมนี้จะมีเป็นส่วนที่บุคคลพร้อมที่จะมีปฏิกิริยาแสดงออกต่อเหตุการณ์หรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

แผนภูมิที่ 2.1 องค์ประกอบทัศนคติ



ที่มา : ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526 : 3)

2.1.3 หน้าที่และประโยชน์

สมิท และคณะ (Smith อ้างใน จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์, 2529 : 9) ได้กล่าวถึงหน้าที่และประโยชน์ของทัศนคติไว้คล้าย ๆ กันไว้ 4 ประการคือ

1) หน้าที่ให้ความเข้าใจ (understanding or Knowledge Function) ทัศนคติหลายอย่างช่วยให้เข้าใจโลกและสภาพแวดล้อม ได้เรียนรู้และเข้าใจการกระทำของบุคคลในสังคม สามารถอธิบายและคาดคะเนการกระทำของตนเองและของบุคคลอื่น

2) หน้าที่ป้องกันตนเอง (Ego-Defense or Protect their Self-esteem) บ่อยครั้งที่บุคคลจำเป็นต้องหาทางออกให้กับตนเอง เพื่อความสบายใจ เป็นต้นว่า คนที่ชอบพูดว่าคนอื่นตรง ๆ ก็หาทางออกปกป้องตนเองว่า การที่ตนทำเช่นนั้นก็เพราะมีความจริงใจกับเพื่อนฝูง

3) หน้าที่ในการปรับตัว (Adjustive Function or Need Satisfaction) ทักษะจิตจะช่วยบุคคลในด้านการปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมและสังคม โดยปกติบุคคลมักจะคำนึงถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับเป็นสำคัญ และจะพัฒนาทักษะจิตตามแนวทางที่คาดว่าจะสนองตอบความต้องการของตนได้ เช่น คนหันมาชอบการศึกษาเล่าเรียน เพราะเชื่อว่าการศึกษาส่งจะช่วยให้มีชีวิตที่ดีขึ้น

4) หน้าที่แสดงออกซึ่งค่านิยม (Value Expression) ทักษะจิตช่วยให้บุคคลได้แสดงออกซึ่งค่านิยมของตนเอง ตัวอย่าง คนที่มีความซื่อสัตย์มากก็จะแสดงออกโดยการไม่ชอบฉ้อราษฎร์บังหลวง

2.1.4 การเกิดทัศนคติ

ทัศนคติมีใช้สิ่งที่ติดตัวมาแต่กำเนิด (Inborn) หากพัฒนาขึ้นมาภายหลังเป็นผลของปัจจัยต่าง ๆ อันเป็นภูมิหลังของบุคคลนั้น ๆ เช่น ชาติกำเนิด การศึกษาอบรมที่ได้รับ ประสบการณ์ในชีวิต สภาพแวดล้อมที่เผชิญอยู่จริง ความคาดหวังหรือเป้าหมายในชีวิตของบุคคลนั้น ๆ รวมตลอดถึงความบีบคั้นหรืออุปสรรคที่เผชิญอยู่ด้วย (พลเทพ จันทรสีประเสริฐ, 2526:4) ฉะนั้น ทักษะจิต

สุวิไล เรียงวัฒนสุข, (2532:195-197) กล่าวว่า ทักษะจิตสามารถเกิดและเปลี่ยนแปลงได้ การเกิดและการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเป็นไปตามหลัก 3 ประการ คือ

- 1) ความสัมพันธ์และการติดต่อกับผู้อื่น
- 2) การถ่ายแบบอย่างจากสภาพการณ์หนึ่งไปสู่อีกสถานการณ์หนึ่ง
- 3) การสนองความต้องการของตน

ฟอร์สเตอร์ (Forster, 1952:140) ได้สรุปแนวคิดเกี่ยวกับการเกิดทัศนคติว่าขึ้นอยู่กับเหตุปัจจัย 2 ประการ คือ

- 1) ประสบการณ์ที่มีต่อบุคคล สิ่งของ หรือสถานการณ์ จากการได้พบ ได้เห็น ได้ทดลอง ค้นเคย เป็นต้น อันถือได้ว่าเป็นประสบการณ์ตรง (Direct Experience) และการได้ยิน ได้ฟัง ได้เห็นรูปภาพ หรือได้อ่านเกี่ยวกับสิ่งต่าง ๆ แต่ก็ไม่ได้เห็นและไม่ได้ทดลองจริงด้วยตัวเอง ซึ่งถือว่าเป็นประสบการณ์โดยอ้อม (Indirect Experience) เนื่องจากทัศนคติเกิดจากการรับทราบ ดังนั้น บุคคลไม่อาจมีทัศนคติต่อสิ่งที่เขาไม่ได้ประสบการณ์ทั้งทางตรงและทางอ้อมได้เลย

2) ค่านิยมและการตัดสินค่านิยม การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่ง จะมีทัศนคติอย่างไรต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือจะมีความรู้สึกว่สิ่งนั้นถูกหรือผิด ย่อมขึ้นอยู่กับวัฒนธรรม ค่านิยมและมาตรฐานของกลุ่มที่บุคคลนั้นใช้ชีวิตอยู่

ประกาเพ็ญ สุวรรณ (2526: 4-6) ยังได้กล่าวถึงแหล่งที่ทำให้เกิดทัศนคติที่สำคัญ ได้แก่

1) ประสบการณ์เฉพาะอย่าง (Specific Experience) คือ การมีประสบการณ์เฉพาะอย่างกับสิ่งที่เกี่ยวข้องกับทัศนคตินั้น เช่น ถ้าเรามีประสบการณ์ที่ดีในการติดต่อกับบุคคลหนึ่ง เราจะมีความรู้สึกชอบบุคคลนั้น ในทางตรงกันข้าม ถ้าเรามีประสบการณ์ที่ไม่ดี เรามักมีแนวโน้มที่จะไม่ชอบบุคคลนั้น

2) การติดต่อสื่อสารกับบุคคลอื่น (Communication from Experience) ทัศนคติหลายอย่างของบุคคล เกิดขึ้นจากผลการติดต่อสื่อสารกับบุคคลอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเรียนรู้อย่างไม่เป็นทางการ

3) สิ่งที่เป็นแบบอย่าง (Models) ทัศนคติบางอย่างเกิดขึ้นจากการเลียนแบบจากคนอื่น ขบวนการเกิดทัศนคติด้วยวิธีนี้ เกิดขึ้นโดยขั้นแรกจากเหตุการณ์บางอย่าง บุคคลจะมองเห็นว่าบุคคลอื่นมีการปฏิบัติอย่างไร ขั้นต่อไป บุคคลนั้นจะแปลความหมายของการปฏิบัตินั้นในรูปแบบของความเชื่อ ทัศนคติ ซึ่งมาจากการปฏิบัติของเขา

4) องค์ประกอบเกี่ยวกับสถาบัน (Institution Factor) เช่น โรงเรียนสถานที่ประกอบพิธีศาสนา หน่วยงานต่างๆ สถาบันเหล่านี้จะเป็นแหล่งที่มาและสิ่งสนับสนุนให้เกิดทัศนคติอย่าง ชัดเจน

จากที่กล่าวมา พอจะสรุปได้ว่า ทัศนคติมีที่มาจากสิ่งเร้า ซึ่งมาในรูปประสบการณ์โดยตรงและประสบการณ์โดยอ้อม ผ่านขบวนการเรียนรู้แล้วผ่านออกไปสู่พฤติกรรมแสดงความเห็นหรือแสดงเหตุผล ซึ่งปฏิกิริยาตอบสนอง

2.1.5 การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ

ทัศนคติของคนเราที่มีต่อสิ่งต่างๆเกิดจากประสบการณ์และการเรียนรู้ทั้งสิ้นดังนั้นจึงอาจเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลาตามที่ประสบการณ์ได้รับเพิ่มขึ้น แต่กระบวนการเปลี่ยนแปลงอาจจะเร็วหรือช้าสุดแต่ประสบการณ์ใหม่ที่ได้รับ และการที่บุคคลจะมีทัศนคติต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งย่อมได้รับอิทธิพลจากทัศนคติของบุคคลที่มีต่อสิ่งนั้นด้วย และเกี่ยวข้องกันเสมอ

การเปลี่ยนแปลงทัศนคติของบุคคล จะเป็นไปตามประสบการณ์เรียนรู้ ซึ่งแต่ละคนมีไม่เหมือนกัน พอจะแบ่งออกได้เป็น 2 ทาง ดังนี้

1) การเปลี่ยนแปลงทางระดับ หมายถึง การเปลี่ยนระดับน้ำหนักของทัศนคติที่มีอยู่แล้วอย่างพร้อมมูล เมื่อบุคคลหนึ่งพร้อมที่จะยอมรับ (หรือต่อต้าน) สิ่งของ ความคิดเห็นหรือตัวบุคคล ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงระดับการยึดถือทัศนคติ ดังนั้นระดับทัศนคติจึงสามารถเพิ่มขึ้น หรือลดลงได้ แต่ยังคงมีทิศทางเหมือนเดิม นั่นคือ คุณ หรือ โทษ (pro or con) อย่างใดอย่างหนึ่ง

2) การเปลี่ยนแปลงด้านรูปร่าง การเปลี่ยนแปลงทัศนคติแบบนี้จะประสบความสำเร็จได้ยากมาก ขึ้นอยู่กับขอบเขตของแนวทางที่จะทำนาย ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงทัศนคติไปในทิศทางที่ตรงข้าม เช่น เปลี่ยนจากชอบเป็นไม่ชอบ เคยชอบสิ่งนี้แต่เปลี่ยนไปชอบอีกสิ่งหนึ่ง เป็นต้น

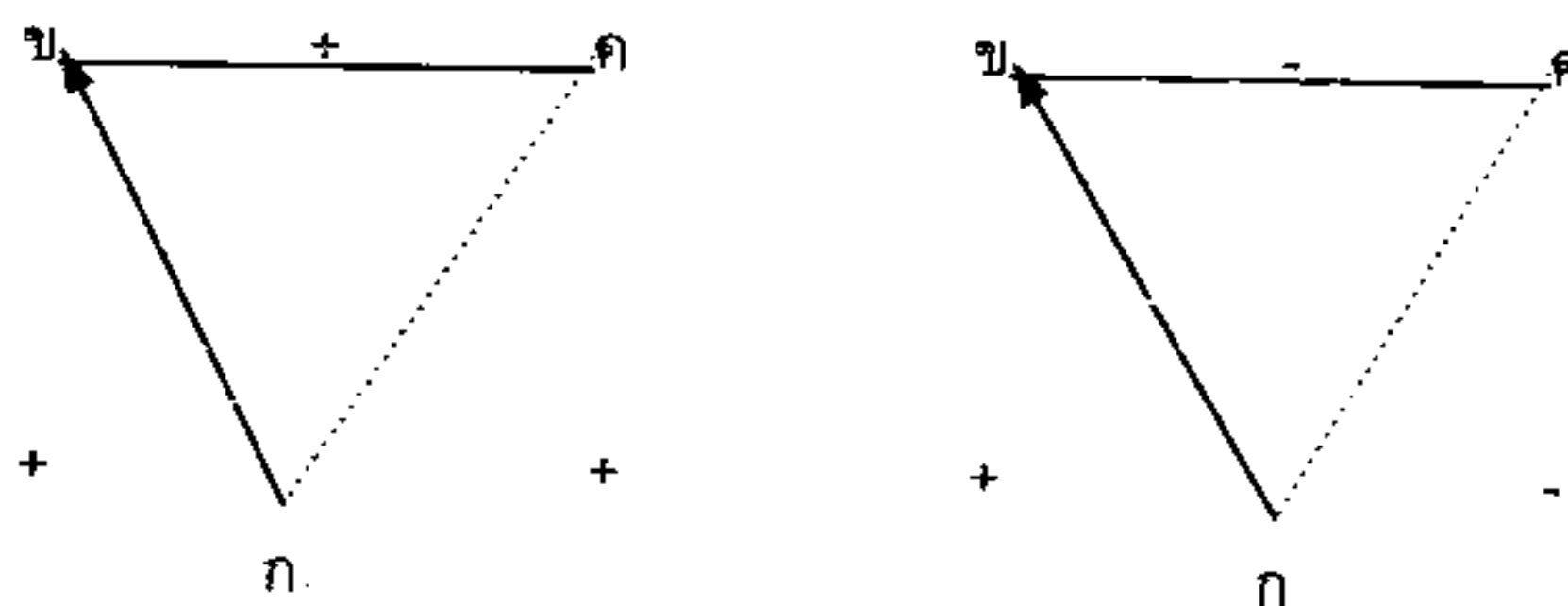
2.1.6 ทฤษฎีต่าง ๆ เกี่ยวกับการเปลี่ยนทัศนคติ

1) ทฤษฎีความขัดแย้งของความคิด (Cognitive Dissonance Theory)

เฟสติงเจอร์ (Festinger, อ้างใน ประภาเพ็ญ สุวรรณ 2526 : 108) ได้เสนอทฤษฎีเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทัศนคติไว้ โดยใช้พื้นฐานจากธรรมชาติ กลไกของการปรับตัวของมนุษย์ที่ว่า มนุษย์ไม่สามารถจะทนต่อการเปลี่ยนแปลง ขัดแย้ง หรือการไม่ลงรอยกันได้ ต้องพยายามขจัดความขัดแย้งนั้นให้หมดไป เพื่อภาวะทางจิตใจอยู่ในสภาพที่จะทำให้เกิดสิ่งสองสิ่งในตัวบุคคล คือกระตุ้นให้บุคคลนั้นมีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง และนำทางให้บุคคลนั้นมีปฏิกิริยาไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่งซึ่งบุคคลสามารถลดความขัดแย้งโดยการสิ่งแวดล้อมภายใน (Psychological Environment) อันได้แก่ทัศนคติและการรับรู้ หรือการเปลี่ยนสิ่งแวดล้อมภายนอกตัวบุคคล

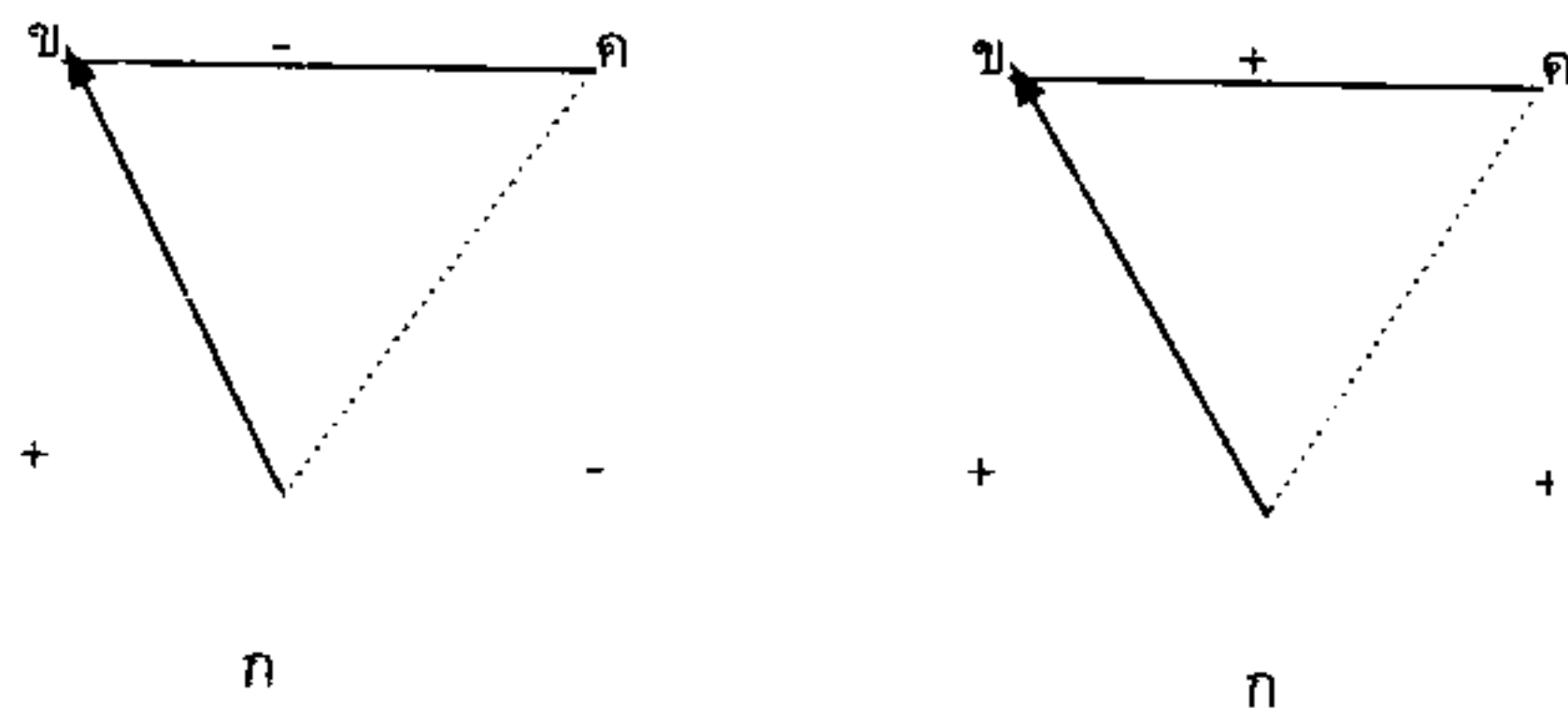
2) ทฤษฎีเกี่ยวกับความตรงกันหรือเหมือนกันของความคิด (Theory of Cognitive Consistency)

ไฮเดอร์ (Heider, อ้างใน จำลอง เงินดี, 2529:19) ได้อธิบายว่าทัศนคติของคนเรามีอยู่ 2 สภาวะ คือสภาวะสมดุล กับสภาวะไม่สมดุล เช่น ทัศนคติของคน 3 คน คือ นาย ก. นาย ข. นาย ค. เมื่อ นาย ก. ชอบ นาย ข. และ นาย ข. ชอบนาย ค. ก็จะมีแนวโน้มที่จะทำให้ นาย ก. ชอบ นาย ค. ไปด้วย หรือในทางตรงข้าม นาย ก. ชอบนาย ข. แต่ นาย ข. ไม่ชอบนาย ค. ก็มักจะมีแนวโน้มให้ นาย ก. ไม่ชอบนาย ค. ไปด้วยเช่นกัน สภาวะเช่นนี้ เรียกว่า สภาวะสมดุล ดังแสดงในแผนภูมิที่ 2.2



แผนภูมิที่ 2.2 แสดงสภาวะสมดุล

ส่วนสภาวะที่ไม่สมดุลเกิดขึ้นในลักษณะตรงกันข้าม คือ นาย ก. ชอบนาย ข. นาย ข.ชอบนาย ค. แต่นาย ก. กลับไม่ชอบนาย ค. หรือในกรณีนาย ก. ชอบนาย ข. และนาย ข. ไม่ชอบนาย ค. และนาย ก. กลับไปชอบนาย ค. อย่างนี้เป็นต้น ดังแสดงในแผนภูมิที่ 2.3



แผนภูมิที่ 2.3 แสดงสภาวะที่ไม่สมดุล

เมื่อบุคคลอยู่ในสภาวะที่ไม่สมดุลก็พยายามจะเปลี่ยนไปอยู่ที่สมดุล ซึ่งอาจจะกระทำได้โดยการเปลี่ยนทัศนคติตัวเอง เพื่อให้สอดคล้องกับทัศนคติใหม่ หรือพยายามที่จะเปลี่ยนทัศนคติใหม่เข้าหาทัศนคติของตนเอง หรืออาจจะทำได้หลายวิธีการ เช่น ไม่คิดเรื่องนั้นหาเหตุผลสนับสนุนเหตุผลของตนเอง เป็นต้น

จากทฤษฎีการขัดแย้งของความคิดและทฤษฎีความตรงกันหรือการเหมือนกันของความคิด แสดงให้เห็นว่าทัศนคติย่อมมีการเปลี่ยนแปลงด้วยสภาวะการณ์ วิธีการ และเหตุผลที่แตกต่างกันไป ซึ่งสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาครั้งนี้ได้อย่างดี ทั้งนี้เนื่องจากได้ทำการศึกษาถึงความรู้และทัศนคติของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาดังกล่าวข้างต้น ซึ่งเมื่อทราบผลการศึกษาแล้วก็สามารถนำผลนั้นมาพิจารณาว่า หาแนวทางในการทำให้เกิดการรวมกลุ่มสหกรณ์จักรยานยนต์รับจ้างต่อไป

2.1.7 การวัดทัศนคติ

เนื่องจากการวัดทัศนคติเป็นการวัดภาวะโน้มน้าวใจในการจะแสดงออกไม่ใช่เป็นการกระทำ แต่เป็นความรู้สึก ซึ่งมีลักษณะอัตนัย (Subjective) บุคคลอาจไม่ให้ข้อเท็จจริงด้วยความจริงใจ เพราะเห็นว่าเป็นเรื่องส่วนตัว และการแสดงออกต่อสิ่งใดนั้นไม่ว่าเป็นรูปวาจาหรือการเขียนก็ตาม บุคคลมักจะไตร่ตรองถึงความเหมาะสมตามสภาพการณ์ทางสังคม คือ ตามปกติวิสัยตามค่านิยม ตามการยอมรับ และการเห็นชอบหรือไม่ชอบของคนส่วนใหญ่ในสังคม

ดังนั้น จึงยังไม่มีผู้ใดค้นพบวิธีการที่จะวัดทัศนคติ หรือทำที่ความรู้สึกของบุคคลโดยตรง อันจะเป็นกรณีที่สามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้อย่างชัดเจน นอกจากเพียงการบันทึกจากคำพูด การวัดทัศนคติจึงเป็นเพียงการบันทึกจากคำพูด และพยายามหาความสัมพันธ์ระหว่างคำพูดและบุคคลนั้นกับสิ่งหรือค่านิยมของเขา ที่ผู้ทำการวัดสามารถมองเห็น และนี่ก็เป็นเพียงการคาดประมาณ (Estimate) ทัศนคติของบุคคลนั้นเท่านั้น

ตามที่เป็นปฏิบัติกันอยู่ในการหาข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติอาจเก็บรวบรวมได้โดยวิธีการต่าง ๆ ดังนี้ คือ

1) การสังเกตจากพฤติกรรมของบุคคล วิธีการนี้กระทำได้ยากถึงกระทำได้ผลลัพธ์ก็ยังไม่อาจให้ความมั่นใจได้ว่าจะแม่นยำจริง ดังได้กล่าวแล้วว่าการแสดงออกของบุคคลเป็นอาภักดิ์กิริยานั้น อาจไม่สะท้อนหรือสื่อให้เราทราบถึงทัศนคติที่แท้จริงของเขาได้

2) วิธีการรายงานด้วยคำพูด (Verbal Report) ซึ่งมักจะใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) และ/หรือการสัมภาษณ์ (Interpretive Method) ที่มีลักษณะแบบปรนัย (Objective)

3) วิธีแปลความ (Interview method) วิธีที่ 3 นี้ เป็นวิธีหาทัศนคติของบุคคลแบบอัตนัย โดยที่ผู้ถูกถามมักไม่ตระหนักถึงวัตถุประสงค์ของผู้ทำการศึกษา ไม่ระแวงสงสัยหรือรู้สึกหวั่นเกรงที่จะตอบคำถามหรือแสดงความรู้สึกนึกคิด และไม่ถูกจำกัดในการตอบ ทั้งในด้านเวลาและขอบเขตของเนื้อหา เป็นวิธีที่สามารถวัดทัศนคติของบุคคลได้ชัดเจน ละเอียด ถูกต้องที่สุด แต่มีข้อจำกัดอยู่ที่ว่า ต้องใช้ผู้ศึกษาที่มีความสามารถ มีความชำนาญทางจิตวิทยาอย่างลึกซึ้ง และใช้เวลามาก จึงเหมาะสำหรับใช้กับคนจำนวนน้อย

เทอร์สตัน (Thurstone, 1967 : 77) มีความคิดเห็นว่า ทัศนคติ จะวัดโดยตรงไม่ได้ แต่จะต้องวัดจากการแสดงออกในรูปความคิดหรือภาษาพูด เขาจึงใช้การวัดทัศนคติจากคำตอบว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย กับข้อความในแบบวัดทัศนคติ

เซกกันด์ (Second อ้างใน รุ่งนภา บุญคุ้ม, 2536 : 25) กล่าวว่า Likert ได้สร้างแบบวัดทัศนคติ โดยกำหนดข้อความทุกข้อในแบบวัดทัศนคติมีความสำคัญเท่ากันหมด คะแนนของผู้ตอบแต่ละคนคือ ผลรวมของคะแนนทุกข้อในแบบวัดทัศนคติ Likert เห็นว่าผู้มีทัศนคติต่อสิ่งใดก็ย่อมจะมีโอกาสตอบเห็นด้วยกับข้อความที่สนับสนุนสิ่งนั้นก็จะมีมาก และโอกาสที่จะตอบเห็นด้วยกับข้อความที่ต่อต้านสิ่งนั้นก็จะมีน้อย ในทำนองเดียวกันผู้ที่มีทัศนคติไม่ดีต่อสิ่งนั้น โอกาสที่จะเห็นด้วยกับข้อความที่สนับสนุนนั้นก็จะมีน้อย และโอกาสที่จะตอบเห็นด้วยกับข้อความที่ต่อต้านสิ่งนั้นก็จะมีมาก คะแนนรวมของทุกข้อจะเป็นเครื่องชี้ให้เห็นทัศนคติของผู้ตอบในแบบวัดทัศนคติในแต่ละคน

2.2 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับกลุ่ม

2.2.1 ความหมายของกลุ่ม

พจนานุกรมศัพท์สังคมวิทยา ฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้ความหมายของกลุ่มว่า กลุ่มประกอบด้วยบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป ที่ได้สร้างแบบอย่างของการกระทำระหว่างกันทางจิตขึ้นกลุ่มหรือหมู่คณะนี้ เป็นที่ยอมรับว่าเป็นองค์การอย่างหนึ่งทั้งโดยสมาชิกของกลุ่มเอง และตามปกติโดยผู้อื่นด้วย ทั้งนี้เพราะกลุ่มจะมีพฤติกรรมร่วมกันอ้างอิงในแบบฉบับเฉพาะของตนเอง

โสภา ชูพิกุลชัย (2521:58) ให้ความหมายไว้ว่า กลุ่ม คือบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป มารวมกันมีการแสดงพฤติกรรมตอบโต้สัมพันธ์กันทุก ๆ กลุ่มที่เกิดขึ้นมานั้น จะมีความผูกพัน อาจจะเป็นโครงสร้างหรือทางจิตใจ สมาชิกแต่ละคนในกลุ่มอาจจะประสบความขัดแย้ง หรืออาจมีความเห็นสอดคล้องกันได้กลุ่มทุกกลุ่มจะต้องมีระบบ การดำเนินงานในกลุ่มจะมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน

อาภรณ์พันธ์ จันทรสว่าง (อ้างในยุทธศิลป์ ปานภูมิ, 2540 : 19) ให้ความหมายของกลุ่มว่า จะต้องประกอบด้วย

1. สมาชิกตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปมารวมกัน
2. การมีปฏิสัมพันธ์กันระหว่างสมาชิก
3. จุดมุ่งหมายและการกระทำกิจกรรมร่วมกัน
4. พฤติกรรมตามบทบาทหน้าที่สมาชิก

พัฒน์ บุญรัตนพันธ์ (2519:148) กล่าวถึงกลุ่มในงานพัฒนาชุมชน หมายถึง มวลชนที่คิดได้ร่วมกันตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป และมารวมกันเพื่อดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง เมื่อมารวมกันแล้วในที่สุดก็สามารถเกิดพลัง ถ้ามีการจัดตั้งและดำเนินการแน่นแฟ้นเคลื่อนไหวไปในทิศทางที่วางไว้ประชาชนเกิดความเชื่อมั่น ศรัทธาที่จะเข้าร่วมมือให้ความสนับสนุนมากยิ่งขึ้น เมื่อประชาชนสนับสนุนมากขึ้น กลุ่มก็เคลื่อนไหวมากขึ้น ทำให้กลุ่มขยายผลได้กว้างขวางขึ้น พลังกลุ่มและขีดความสามารถของกลุ่มก็จะสูงขึ้น กลุ่มอื่นๆ ที่มีกลุ่มตามธรรมชาติในชุมชนก็จะมาร่วมหรือสนธิเข้าด้วยกัน

Wehmboerner (1977:5) กล่าวว่า องค์การเกษตรเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า ควรมีลักษณะความเป็นตัวของตัวเอง สามารถตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของชาวบ้านได้ในทุกเรื่อง และต้องรับผิดชอบในการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

Cartwright (1968:75) มีแนวคิดว่าการที่กลุ่มสามารถทำให้สมาชิกพอใจ หรือสนองความต้องการของสมาชิกกลุ่มไว้ได้ กลุ่มจะไม่สลายและมีโอกาสจะก้าวหน้าไปสู่ความสำเร็จและเป้าหมายร่วมกันได้ ดังนั้นในการจัดตั้งหรือส่งเสริมกลุ่มอาชีพ จึงควรต้องคำนึงถึงลักษณะกิจกรรม และการดำเนินกิจกรรมของกลุ่มต่อไปข้างหน้าว่าจะสามารถตอบสนองความต้องการของสมาชิกกลุ่มไว้ได้เพียงใด

เมื่อพิจารณาจากความหมายเกี่ยวกับ “กลุ่ม” ดังกล่าวข้างต้นสรุปได้ว่า กลุ่มต้องเกิดจากบุคคลอย่างน้อยที่สุด 2 คน สมาชิกมีความสัมพันธ์กัน มีความสนใจร่วมกัน มีกิจกรรมตอบสนองความต้องการของสมาชิก ก่อให้เกิดพลังของกลุ่มที่นำไปสู่ความสำเร็จ มีแบบแผนต่อกันและมีความรับผิดชอบในการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

2.2.2 การเกิดกลุ่ม

Marvin E. Shaw (อ้างใน ยุทธศิลป์ ปานภูมิ 2540:20) กล่าวถึง มลเหตุจูงใจที่ทำให้สมาชิกรวมกลุ่ม

1. เกิดความสัมพันธ์ส่วนตัว (Interpersonal Attraction) เกิดจากการติดต่อกันบ่อยครั้งจนทำให้เกิดความทำงานร่วมกัน
2. กิจกรรมของกลุ่ม (Group Activities) สมาชิกของกลุ่มจะมีความสนใจในกิจกรรมของกลุ่ม จึงสมัครเป็นสมาชิกกลุ่ม
3. เป้าหมายของกลุ่ม (Group Goal) เป็นปัจจัยที่ทำให้บุคคลก่อรูปขึ้นเป็นกลุ่มเพื่ออำนาจต่อรองหรือการบรรลุเป้าหมายของตนได้ง่ายขึ้น
4. ความเป็นสมาชิกของกลุ่ม (Group Membership) คือ คนเข้าเป็นสมาชิกของกลุ่มเพราะต้องการเพื่อสิทธิต่าง ๆ ที่สมาชิกพึงได้รับจากการเป็นสมาชิก
5. การใช้ความเป็นสมาชิกกลุ่ม เป็นเครื่องมือหาผลประโยชน์ (Instrumental Effect of Membership) สมาชิกบางคนรวมกลุ่มเพื่อหวังผลประโยชน์บางประการจากกลุ่ม

Gibson, Ivancevich และ Donnelly (อ้างใน ยุทธศิลป์ ปานภูมิ 2540 :20) ได้กล่าวถึงกลุ่มที่เป็นทางการ (Formal Groups) และกลุ่มที่ไม่เป็นทางการ (Informal groups) นั้นได้ถูกจัดตั้งขึ้นจากหลายสาเหตุด้วยกันและมีสาเหตุบางประการที่สำคัญ ๆ กล่าวได้ดังนี้

1. จัดตั้งขึ้นเพื่อสนองความต้องการและความพึงพอใจของมนุษย์ ซึ่งแยกออกได้เป็น

1.1 ความต้องการความมั่นคงปลอดภัย (Security needs) ความต้องการความมั่นคงปลอดภัยเป็นธรรมชาติของมนุษย์ หรือสิ่งมีชีวิตในอันที่จะดำรงไว้ซึ่งชีวิตของตน

1.2 ความต้องการทางสังคม (Social needs) บุคคลต้องการให้คนอื่นที่ยอมรับของกลุ่มหรือสังคม ทำให้รู้สึกว่าเป็นคนที่มีคุณค่า และมีพวกพ้อง

1.3 ความต้องการชื่อเสียง เกียรติยศ (Esteem needs) เป็นความต้องการเกียรติหรือความภูมิใจในตน ต้องการได้รับการยกย่องนับถือว่าเป็นผู้มีความสามารถมีเกียรติ หรืออำนาจ

2. จัดตั้งขึ้นตามลักษณะความคล้ายคลึง และสิ่งดึงดูด (Proximity and Attraction) หมายถึง กลุ่มมักจะถูกตั้งขึ้นจากการที่บุคคลได้มีการปฏิสัมพันธ์กัน ซึ่งความสัมพันธ์แยกเป็น 2 รูปแบบ คือ 1) การตั้งขึ้นตามลักษณะความคล้ายคลึงกัน หมายถึงกลุ่มที่ถูกจัดตั้งขึ้นตามลักษณะทางกายภาพของบุคคลที่มีความเหมือนหรือคล้ายคลึงกัน 2) จัดตั้งขึ้นตามสิ่งดึงดูดให้บุคคลรวมกลุ่มกัน เพราะมีทัศนคติหรือแรงจูงใจในบางสิ่งบางอย่างที่คล้ายคลึงกัน หรือเหมือนกัน

3. การจัดตั้งกลุ่มเพราะเหตุผลได้เชิงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Economic Reasons) การจัดตั้งกลุ่มขึ้นในกรณีนี้เพราะบุคคลมีความเชื่อว่า ถ้าหากรวมตัวกันเป็นกลุ่มแล้วจะได้รับประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจจากงานที่กระทำ

จากแนวคิดการจัดตั้งกลุ่มจะเห็นได้ว่าสาระสำคัญที่ทำให้บุคคลต้องจัดตั้งกลุ่มและเข้าร่วมในกิจกรรมกลุ่ม ประกอบด้วย

1. บุคคลไม่สามารถดำรงอยู่ในสังคมด้วยตัวคนเดียวได้ จึงต้องแสวงหาบุคคลที่มีลักษณะต่าง ๆ ที่เหมือนกันหรือคล้ายคลึงกัน เช่นในด้านแนวความคิดทัศนคติ แรงจูงใจ การปฏิบัติงานหรือค่านิยม เพื่อรวมกลุ่มกันกระทำการกิจกรรม ซึ่งจะเป็นการตอบสนองความต้องการของตนเองทั้งในด้านการสังคมและจิตวิทยานั้นเอง

2. บุคคลจัดตั้งกลุ่ม และเข้าร่วมกลุ่มเพราะเหตุผลในเรื่องของผลประโยชน์

2.2.3 พัฒนาการของกลุ่ม

การจัดตั้งกลุ่มและขั้นตอนต่าง ๆ ในการพัฒนากลุ่มมีความสำคัญในการศึกษากลุ่มและมีผลในการที่กลุ่มจะบรรลุเป้าหมายและตอบสนองความต้องการของสมาชิก

Tuckman (อ้างใน สุโขทัยธรรมมาธิราช 2534:703) ศึกษาพัฒนาการของกลุ่มสรุปได้ 4 ขั้น คือ

1. การรวมกลุ่ม (Forming) ผู้ที่จะเข้ามารวมกลุ่มในขั้นแรกจะเริ่มตระหนักถึงความสำคัญกลุ่ม หวังว่ากลุ่มจะสามารถตอบสนองทั้งด้านความสำเร็จของงานและของตนเอง

2. การขัดแย้งระหว่างสมาชิกในกลุ่ม (Storming) ในขั้นนี้สมาชิกจะเริ่มขัดแย้งกันและใช้อารมณ์ในการทำงาน ความขัดแย้งนี้เกิดเนื่องมาจากการมีทัศนคติ และค่านิยมที่แตกต่างกันระหว่างสมาชิกด้วยกัน หรือระหว่างสมาชิกกับงานที่ต้องปฏิบัติ ระยะแรกสมาชิกบางคนอาจต่อต้าน หรือไม่เห็นด้วยกับข้อปฏิบัติกลุ่มที่ได้กำหนดขึ้น แต่เมื่อขัดข้อแตกต่างได้แล้ว สมาชิกจะเริ่มเข้าใจ มีทัศนคติที่คล้ายคลึงกัน กลุ่มเริ่มมีระเบียบมากขึ้น

3. กำหนดปทัสถานของกลุ่ม (Norming) กลุ่มจะพัฒนาถึงกำหนดปทัสถานเพื่อยึดถึงปฏิบัติ พฤติกรรมของสมาชิก จะต้องเป็นไปตามปทัสถานกำหนดไว้ ความสามัคคีภายในกลุ่ม จะเกิดตามมา

4. การปฏิบัติงานของกลุ่ม (Performing) กลุ่มพร้อมที่จะมุ่งปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายหรือประสบความสำเร็จในงาน

Mill (อ้างใน Luft Toseph 1970 : 28) ได้สรุปตัวบ่งชี้ที่แสดงถึงการเจริญเติบโตของกลุ่ม 4 ชนิด ดังนี้

1. การปรับตัว (Adaptation) กลุ่มจะต้องเปิดกว้าง มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบ สัญญา เทคนิคต่าง ๆ อยู่เสมอ ให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมของสังคมภายนอก

2. เป้าหมาย (Goal-attainment) กลุ่มจะต้องมีเป้าหมายหลักที่มั่นคงไว้ แต่ขณะเดียวกันก็สามารถปรับหรือเพิ่มเป้าหมายใหม่บางประการไว้ด้วยเช่นกัน

3. การผสมผสาน (Integration) กลุ่มมีการแบ่งแยกหน้าที่ของส่วนประกอบต่าง ๆ ที่ชัดเจน ในขณะที่กลุ่มสามารถเป็นเอกภาพ (Unity) อยู่ได้ด้วย

4. แบบแผนการดำรงรักษาและการขยายตัว (Pattern maintenance and extension) กลุ่มสามารถรับสมาชิกใหม่ได้เสมอและยังสามารถถ่ายทอดประสบการณ์ การเรียนรู้สู่สมาชิกใหม่ ในรุ่นหลัง ๆ ต่อไปได้

พัลลภ บุญยรัตพันธุ์ (2519:148) ได้เสนอแนวคิดการรวมกลุ่มในงานพัฒนาชุมชนและเป็นแนวทางในการดำเนินงานพัฒนาองค์การของกรมการพัฒนาชุมชนจนถึงปัจจุบัน คือ แบบ 3 ชั้น 8 ตอน ซึ่งสรุปได้ดังนี้

1. ขั้นที่ 1 ว่าด้วยการจัดตั้งองค์การเป็นขั้นตอนจัดตั้งพื้นฐานเริ่มก่อตั้งและพัฒนาผู้นำ มีหลักเกณฑ์ควรยึดอยู่ 8 ประการ คือ การหาผู้นำที่ถนัดเฉพาะเรื่อง มีวัตถุประสงค์ร่วมกัน มีความสมัครใจจริง มีสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงกัน วัยใกล้เคียงกัน เพศเดียวกัน ไม่ขัดแย้งกับสถานการณ์บีบตัวคล้ายกัน

2. ขั้นที่ 2 ว่าด้วยการเคลื่อนไหวของกลุ่ม ซึ่งช่วยผลักดันให้เกิดพลัง การต่อสู้และพลังการต่อรองในโอกาสต่อไป เป็นขั้นพัฒนาการ พัฒนาขีดความสามารถขององค์กร มีหลักเกณฑ์การยึดถือ 8 ประการ คือ ส่งเสริมการประชุม พบปะ ส่งเสริมแนวความคิด ส่งเสริมระเบียบวินัย ส่งเสริมสัมพันธภาพบุคคล ส่งเสริมกิจกรรมให้ต่อเนื่อง ส่งเสริมวิชาการ ส่งเสริมผลประโยชน์ร่วมและส่งเสริมความรับผิดชอบกัน

3. ขั้นที่ 3 ว่าด้วยความเจริญเติบโตของกลุ่มหมายถึง สมาชิกกลุ่มเพิ่มจำนวนขึ้น และเกิดกลุ่มใหม่ ๆ ต่อเนื่อง และสัมพันธ์กลุ่มที่มีอยู่เดิมในการดำเนินงานเกี่ยวกับการเจริญเติบโตของกลุ่มนี้มีหลักเกณฑ์ควรยึด คือ สร้างสหพันธ์การรวมกลุ่มขึ้น สร้างหน่วยนำร่วม สร้างผลประโยชน์ร่วม สร้างกิจกรรมพึ่งพากัน เสริมสร้างความสามารถ และประสิทธิภาพกลุ่มด้านวิชาการ สร้างพลังร่วม และสร้างพลังต่อรอง

อย่างไรก็ตามการรวมกลุ่มในงานพัฒนาชุมชน มักประสบปัญหาการรวมกลุ่มไม่ประสบผลสำเร็จ ทำให้บทบาทของกลุ่มไม่มีประสิทธิภาพ ขาดทุน ล้มกลุ่ม ดังนั้นการพิจารณาถึงขั้นตอนการจัดองค์กรเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม จึงมีความสำคัญอย่างมากในการพัฒนากลุ่มในงานพัฒนาชุมชน การจัดองค์กรจะมีพัฒนา 3 ขั้นตอน พอสรุปได้ดังนี้

1. ขั้นรวมตัว (The initial stage of organization)
2. ขั้นดำเนินงานให้สัมฤทธิ์ผล (The task accomplishment stage)
3. ขั้นปฏิบัติการต่อเนื่องหรือสลายตัว (The stage of continuity of discontinuity)

จากแนวคิดพัฒนาการและขั้นตอนการจัดตั้งกลุ่มดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่ากลุ่มมีพัฒนาการ 3 ขั้น คือ

1. ขั้นการก่อตัวของกลุ่ม
2. ขั้นการดำเนินงาน
3. ขั้นเจริญเติบโตของกลุ่มและขยายกิจกรรม

พิมาน วงศ์อภัย (2533:20) ปัจจัยที่ทำให้กลุ่มสามารถพึ่งตนเองได้ ได้แก่

1. ผู้นำ หรือกรรมการ ที่มีลักษณะเหมาะสมกับงาน มีแนวคิดในการพัฒนาแท้จริง แสดงบทบาทผู้นำเหมาะสมแก่สถานการณ์
2. การบริหาร การจัดสร้างองค์กร การถ่วงดุลอำนาจระหว่างฝ่ายบริหารและฝ่ายควบคุมการสร้างเครือข่ายขององค์กร ระบบการคัดเลือกกรรมการ และปทัสสถานของกลุ่ม
3. สมาชิก มีทัศนคติที่ถูกต้อง และเข้าใจวัตถุประสงค์ต่อองค์กร ตลอดจนการมีส่วนร่วมในขั้นตอนการทำงาน
4. กระบวนการกลุ่ม มूलเหตุของการก่อตัวเป็นกลุ่ม การสรุปความสำเร็จและล้มเหลวของงานในอดีต
5. สภาพแวดล้อมในชุมชน สภาพทางภูมิศาสตร์ เศรษฐกิจ การเมืองและสังคม
6. นักพัฒนาที่มีทัศนคติ แนวคิด วิธีการทำงานที่ดี ในการทำงานพัฒนา
7. องค์กรที่สนับสนุน แนวคิด วิธีการทำงานที่ดี ในการทำงานพัฒนา
8. องค์กรที่สนับสนุน มีความยืดหยุ่นในการทำงานและสนับสนุนด้านทรัพยากร

ต่าง ๆ

เมืองทอง แชมณี (2522:151) จำแนกลักษณะ องค์ประกอบของกลุ่ม ได้แก่ สมาชิกผู้นำ และกลุ่ม ได้ดังนี้ คือ

1. สมาชิกยึดมั่นในอุดมการณ์ของกลุ่ม
2. สมาชิกมีความภักดีต่อกลุ่ม
3. สมาชิกยอมรับวัตถุประสงค์ของกลุ่มที่ได้ช่วยกันกำหนดขึ้น
4. สมาชิกพยายามปรับค่านิยมและวัตถุประสงค์ให้กลมกลืนกัน
5. สมาชิกมีความไว้วางใจกัน
6. สมาชิกมีความสามารถที่จะทำงานเป็นกลุ่ม
7. สมาชิกเชื่อในความสามารถของเพื่อนสมาชิก
8. สมาชิกพร้อมที่จะช่วยเหลือกันเสมอ
9. สมาชิกพยายามให้ข้อมูลที่ถูกต้องแก่กลุ่ม
10. สมาชิกสนใจในข้อมูลที่เพื่อนสมาชิกหามาให้
11. สมาชิกมีความมั่นใจในการตัดสินใจด้วยตนเอง
12. สมาชิกผลัดกันมีอิทธิพลเหนือกันได้
13. ผู้นำของกลุ่มได้รับเลือกเฟ้นเป็นอย่างดี
14. ผู้นำยึดมั่นในคุณสมบัติของผู้นำที่ดี
15. กลุ่มได้ตั้งอยู่บนานพสมควร ที่จะทำให้สมาชิกทุกคนทำงานร่วมกันได้อย่างสบายใจและเข้าใจกัน
16. กลุ่มกำหนดวัตถุประสงค์ซึ่งเป็นที่พอใจของสมาชิก
17. กลุ่มแสดงให้เห็นประจักษ์ว่า ค่านิยมมาของกลุ่มนั้นมีความสำคัญ ซึ่งจะทำให้สมาชิกยอมรับค่านิยมเหล่านั้นว่ามีความสำคัญด้วย
18. กลุ่มมีบรรยากาศที่มีลักษณะให้ความสนับสนุนสมาชิก ในการรับข้อเสนอแนะ วิจารณ์ติชมซึ่งกันและกัน แล้วร่วมกันพิจารณาให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวม
19. กลุ่มพยายามช่วยสมาชิกแต่ละคนในการพัฒนาตนเอง เช่น ให้โอกาสฝึกอบรมเกี่ยวกับการทำงานร่วมกันเป็นทีม
20. กลุ่มให้การติดต่อสื่อสารให้เกิดประโยชน์มากที่สุด โดยพยายามทุกวิถีทางให้ทุกคนมีโอกาสพูดจาจนเกิดความเข้าใจกัน

Reebes (1970:331-334) กล่าวถึงลักษณะของกลุ่มที่มีประสิทธิภาพโดยสรุปคือ

1. เป็นกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ทำได้จริง สอดคล้องกับความสามารถของผู้นำและสมาชิก มีความร่วมมือภายในกลุ่มสูง

2. สมาชิกมีความกระตือรือร้น สนใจกิจการของกลุ่ม ไม่ปล่อยให้เป็นที่ของผู้ นำเพียงฝ่ายเดียว
3. สมาชิกเต็มใจที่จะทำงานหนักเพื่อให้กลุ่มบรรลุเป้าหมาย และรักษาความเป็น กลุ่มไว้
4. กลุ่มมีการตัดสินใจโดยกลุ่มในเรื่องงาน และความก้าวหน้าของกลุ่ม
5. สมาชิกมีความจงรักภักดี และภาคภูมิใจในความสำเร็จของกลุ่ม
6. กลุ่มมีผู้นำที่ดีและเข้มแข็ง
7. ผู้นำและสมาชิกร่วมกันวางแผนควบคุมการกระทำ ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพ ของกลุ่ม โดยเน้นการกระตุ้นจิตสำนึก

นอกจากนี้กลุ่มที่พัฒนาแล้ว จะต้องมียุทธศาสตร์ที่สำคัญดังนี้ คือ

1. สามารถปกป้องผลประโยชน์ แก้ไขปัญหาและสนองความต้องการของสมาชิก ได้ และมีการกระจายผลอย่างเสมอภาค
2. ประชาชนมีส่วนร่วม (Participation) ในกิจกรรมต่าง ๆ ของกลุ่มอย่างมีความ รู้สึกเป็นเจ้าของและอย่างมีจิตสำนึกร่วมกัน
3. กลุ่มมีผู้นำที่ดี สามารถแสดงบทบาทได้อย่างเหมาะสม
4. กลุ่มมีความสามารถในการทำงานอย่างเป็นระบบด้วยตนเอง ไม่ต้องพึ่งพาคน ภายนอกมีบทบาทในการตัดสินใจ กำหนดเป้าหมายที่เหมาะสมสอดคล้องกับทรัพยากรและความ สามารถของคนในชุมชน
5. กลุ่มสามารถควบคุมปัจจัยต่าง ๆ ภายในชุมชน และสภาพแวดล้อมพื้นฐานของ กลุ่มให้เป็นไปตามทิศทางที่พึงประสงค์ได้
6. กลุ่มมีการปรับตัวที่จะทำให้บรรลุจุดมุ่งหมาย รักษาความมั่นคง และพัฒนากลุ่ม ให้เจริญต่อไปได้

2.2.4 ความเป็นปึกแผ่นภายในกลุ่ม

Hartford (อ้างใน สุนันทา 2538:16) ได้รวบรวมข้อสรุปความเห็นของทฤษฎี หลายท่านที่ได้ให้ความหมายของความเป็นปึกแผ่นภายในกลุ่ม ไว้ดังนี้

Charless Hertton Cooley ได้ปรากฏการณ์เกี่ยวกับความเป็นปึกแผ่นของกลุ่ม ได้เขียนบรรยายความรู้สึกเกี่ยวกับความเป็นเจ้าของร่วมกัน ความเห็นอกเห็นใจกันของสมาชิกแต่ละคนและความเข้าใจกันร่วมกัน Cooley ได้บรรยายความหมายของ “ความเป็นปึกแผ่นของกลุ่ม” ในลักษณะที่สมาชิกของกลุ่มมีการเรียกตัวเอง สมาชิกคนอื่นๆ และกลุ่มว่า “เรา” จึงได้คำนิยาม ความหมายของความเป็นปึกแผ่นของกลุ่มด้วยคำพูดสั้นๆ ว่า “ความรู้สึกว่าเป็นเรา” (we feeling)

Leon Festinger และ S.Schachter และ Kurt Back ได้ให้ความหมายของความเป็นปึกแผ่นของกลุ่มว่า หมายถึง ระดับที่สมาชิกของกลุ่มมีความปรารถนาที่จะคงอยู่ในกลุ่ม **Michael Argyre** ได้กล่าวถึงความหมายของความเป็นปึกแผ่นของกลุ่มในลักษณะที่เป็นระดับที่สมาชิกของกลุ่มมีความชอบพอ ซึ่งกันและกัน

นอกจากนี้ นักวิชาการอื่นๆ ได้ให้ความหมายในเรื่องนี้ไว้อีกเช่นกัน

Shaw (อ้างใน สุนันทา 2539:17) ได้กล่าวถึงความหมายของความเป็นปึกแผ่นของกลุ่มว่าอย่างน้อยมี 3 ความหมายที่แตกต่างกัน คือ

1. ความดึงดูดใจ (Attraction) ของกลุ่ม รวมทั้งการที่สมาชิกไม่ต้องการ (resistance) ที่จะออกจากกลุ่ม

2. ขวัญ (morale) หรือระดับแรงจูงใจของสมาชิกภายในกลุ่ม

3. ความร่วมมือ (coordination of effort) ของสมาชิกภายในกลุ่ม

สองท่านนี้ ประเด็นที่ศึกษาเกี่ยวกับความเป็นปึกแผ่นของกลุ่มมี 2 ประการ คือ มีปัจจัยอะไรบ้างที่ทำให้เกิดความเป็นปึกแผ่นของกลุ่มและความเป็นปึกแผ่นของกลุ่มมีอิทธิพลต่อการปฏิบัติงานของกลุ่มอย่างไร

จากความเห็นของนักวิชาการที่ศึกษามาแล้วข้างต้น จึงพอสรุปได้ว่าความเป็นปึกแผ่นของกลุ่ม หมายถึง ปรากฏการณ์เกี่ยวกับกลุ่ม ที่สมาชิกภายในกลุ่มมีความรู้สึกว่าเป็นเจ้าของร่วมกันมีความชอบพอซึ่งกันและกัน มีความภาคภูมิใจในการที่ได้อยู่ร่วมกัน มีความรู้สึกที่ดีหรือถูกต้องเกี่ยวกับการอยู่ร่วมกัน มีความเห็นอกเห็นใจกันและกัน มีความพอใจในสิ่งที่กลุ่มได้ให้แก่สมาชิกทุกคน มีความเข้าใจร่วมกัน มีแรงจูงใจที่จะอยู่ภายในกลุ่ม มีความปรารถนาที่จะคงอยู่ในกลุ่มต่อไป ถ้าผลงานของกลุ่มประสบความสำเร็จ สมาชิกกลุ่มก็จะดีใจ แต่ถ้าผลงานของกลุ่มประสบความล้มเหลว ผิดพลาด สมาชิกกลุ่มก็จะรู้สึกเสียใจ การรวมกลุ่มไม่จำเป็นต้องมีสิ่งเร้ามากระตุ้นในการปฏิบัติงานหรือทำกิจกรรมกลุ่มแต่ละครั้ง สมาชิกกลุ่มจะรวมแรงรวมใจกันทำด้วยความเต็มใจ ในการประชุมกลุ่มแต่ละครั้งสมาชิกจะไม่ขาดการประชุม

การศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับปัจจัยความเป็นปึกแผ่นของกลุ่ม

ความเป็นปึกแผ่นของกลุ่มเป็นปรากฏการณ์ที่มีความสลับซับซ้อนและมักจะเปลี่ยนแปลงไปตามช่วงเวลาที่ผ่านมาในระยะเวลาที่มีการก่อตั้งกลุ่มมักจะเป็นที่คาดหวังว่าเมื่อเวลาผ่านไประดับความปึกแผ่นของกลุ่มจะเพิ่มมากขึ้น ซึ่งตามข้อเท็จจริงนั้นปรากฏว่ากลุ่มมักจะประสบปัญหาต่างๆ เช่นความขัดแย้งภายในกลุ่ม อันเป็นผลให้ระดับความเป็นปึกแผ่นลดลง ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ความเป็นปึกแผ่นมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบต่างๆ หลายประการได้มีผู้ทำการวิจัยไว้หลายลักษณะ สรุปได้ดังนี้

Secord และ Backman (อ้างใน สุนันทา 2538:18) ได้พบว่า ความดึงดูดใจของกลุ่มที่จะมีผลต่อความเป็นปึกแผ่นภายในกลุ่ม ว่าจะบางครั้งกลุ่มอาจจะสร้างความดึงดูดใจให้แก่สมาชิก โดยการมีกิจกรรมที่ให้องค์กรแก่สมาชิกภายในกลุ่ม

พิชญ์ สมทอง (อ้างใน สุนันทา 2538:18) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การเข้าร่วมกลุ่มของหนุ่มสาวในอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน พบว่า การจัดตั้งกลุ่มหนุ่มสาวส่วนใหญ่จัดตั้งขึ้นเนื่องจากมูลเหตุจูงใจ จากกิจกรรมของศาสนา ประเพณี และจากการชักนำของเจ้าหน้าที่ทางราชการ

Lindgren และ Harvey (อ้างใน สุนันทา 2538:18) ได้พบว่า กลุ่มที่เกิดจากการรวมกลุ่มโดยอำนาจภายนอก (external authority) จะมีความเป็นปึกแผ่นภายในกลุ่มในระดับน้อย แต่กลุ่มจะมีความเป็นปึกแผ่นภายในสูงขึ้น ถ้าสมาชิกมีความต้องการที่จะรวมกลุ่มกัน เช่น สมาชิกของกองทัพ ซึ่งถูกเรียกให้รวมพล โดยการลุ่ม โดยที่ทหารทุกคนมีความต้องการที่จะร่วมกันรบเพื่อป้องกันประเทศ ความต้องการร่วมกันของสมาชิกกลุ่มที่เกิดจากการรวมตัวเพราะอำนาจภายนอกในลักษณะนี้ จะช่วยให้ความเป็นปึกแผ่นมีความเหนียวแน่นยิ่งขึ้น

2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับสหกรณ์

2.3.1 ความหมาย สหกรณ์ ตามความเข้าใจของบุคคลทั่วไปถือว่าเป็นองค์กรธุรกิจรูปแบบหนึ่ง และมีผู้ให้ความหมายไว้หลายความหมายในที่นี้ นิคมร่วมกันสร้าง (สมาคมร่วมกันสร้าง, 2535 :12-16) ได้ให้ความหมาย

สหกรณ์ คือ องค์กรธุรกิจแบบหนึ่ง ซึ่งมีบุคคลหลายคนได้จัดตั้งขึ้นและร่วมทุนดำเนินการให้บริการและร่วมกันบริหารงาน เพื่อทำหน้าที่ธุรกิจอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง สหกรณ์เคหการเป็นการรวมตัวของประชาชนที่มีความต้องการที่อยู่อาศัย โดยมีการจัดตั้ง และจดทะเบียนตามกฎหมายในด้านการบริหารงานสหกรณ์นั้น คณะกรรมการฯ มีบทบาทสำคัญอยู่ไม่น้อย แต่ความจริงมีอยู่ว่าคำพิงเพียงคณะกรรมการ ฯ ดี งานของสหกรณ์ก็ไม่สามารถลุล่วงไปได้ด้วยดี ถ้าหากสหกรณ์นั้น “ตัวผู้จัดการ” ไม่ดี ทั้งนี้เพราะผู้ที่จำนำสหกรณ์ให้บรรลุเป้าหมายในทาง “ธุรกิจสหกรณ์” ขึ้นอยู่กับผู้จัดการที่มีความสามารถ

2.3.2 หลักการสหกรณ์

เป้าหมายที่จะให้สมาชิกอยู่ดีกินดีขึ้นนั้น จะบรรลุผลสำเร็จได้ การดำเนินงานของสหกรณ์ก็เช่นเดียวกันกับการดำเนินงานขององค์กรธุรกิจต่าง ๆ กล่าวคือ จะต้องมีการหลักการหรือแนวทางในการปฏิบัติเพื่อจะได้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ ซึ่งเรียกว่า “หลักการสหกรณ์”

หลักการสหกรณ์ คือแนวทางสำหรับให้สหกรณ์ยึดถือเป็นหลักการปฏิบัติและให้เกิดความเชื่อมั่นในอุดมการณ์ของตนเอง ทั้งนี้โดยมีผลสืบเนื่องมาจากหลักสหกรณ์ของผู้นำแห่งเมืองรอชเดล ประเทศอังกฤษ ที่ได้ก่อตั้งร้านสหกรณ์และดำเนินงานได้ประสบผลสำเร็จ ได้ยึดหลักปฏิบัติ 10 ประการคือ

1. เปิดรับสมาชิกทั่วไป
2. การออกเสียงคนหนึ่งเสียง
3. การค้าด้วยเงินสด
4. การให้การศึกษาแก่สมาชิก
5. ความเป็นกลางทางการเมืองและศาสนา
6. ไม่เสี่ยงภัยจนเกินไป
7. จำกัดเงินปันผลแก่หุ้นเรือนหุ้น
8. การขายสินค้าตามราคาตลาด
9. จำกัดจำนวนหุ้นที่สมาชิกถือ
10. การแบ่งเงินส่วนเกินตามส่วนแห่งธุรกิจ

ต่อมาหลักการเหล่านี้ ได้รับการยอมรับจากนักสหกรณ์ และประชาชนทั่วโลกว่าเป็น “หลักการสหกรณ์” ซึ่งสหกรณ์ทั่วโลกได้ยึดถือ เป็นหลักปฏิบัติในการดำเนินงานของสหกรณ์ตลอดมา ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2509 องค์การสัมพันธภาพสหกรณ์ระหว่างประเทศ (ไอซีเอ) ซึ่งเป็นองค์การสหกรณ์โลกได้พิจารณาปรับปรุงหลักการแห่งรอชเดลให้กระชับเข้า โดยไม่เปลี่ยนแปลงสาระสำคัญแต่ประการใด ทั้งนี้ เพื่อให้นำไปใช้ได้สำหรับสหกรณ์ทุกประเภท หลักการสหกรณ์ที่ได้ปรับปรุงใหม่ มี 6 ประการ คือ

หลักการข้อที่ 1 เป็นสมาชิกด้วยความสมัครใจและไม่กีดกันการเข้าเป็นสมาชิก หมายถึง ทุกคนมีสิทธิที่จะเข้าเป็นสมาชิกได้เสมอ ใครจะกีดกันไม่ได้ และใครจะมาบังคับก็ไม่ได้ หากเห็นว่าสหกรณ์ดีก็สามารถสมัครเข้าเป็นสมาชิกสหกรณ์ได้ โดยไม่มีการกีดกันหรือลำเอียงต่อบุคคลใด ไม่ว่าในทางการเมือง เชื้อชาติ หรือศาสนา แต่ก็นั่นแหละ แต่อย่างไรก็ตามหากไม่มีข้อกำหนดในการรับสมาชิกไว้เลย สหกรณ์ก็ย่อมจะดำเนินงานได้ไม่สะดวก เพราะถ้าบุคคลที่เข้าไปเป็นสมาชิกมีปัญหาไม่เหมือนกัน หรือผลประโยชน์ขัดกัน ย่อมจะเกิดผลเสียหายแก่สหกรณ์ ดังนั้น ข้อกำหนดในการรับสมาชิกสหกรณ์จะกำหนดไว้ในข้อบังคับของสหกรณ์แต่ละประเภทแตกต่างกันไปตามแต่วัตถุประสงค์ของสหกรณ์แต่ละประเภทนั้น ๆ

หลักการข้อที่ 2 ควบคุมตามหลักประชาธิปไตยและการดำเนินการเป็นอิสระ เนื่องจากสหกรณ์ถือเอาการรวมคนเป็นสิ่งสำคัญ มิได้ถือเอาเงินเป็นสิ่งสำคัญด้วย ดังนั้นสหกรณ์จึงถือว่าสมาชิกทุกคนมีสิทธิเท่ากันและต่างก็เป็นเจ้าของสหกรณ์เหมือนกัน

สำหรับการบริหารงานสหกรณ์นั้น จะยึดหลักประชาธิปไตย คืออำนาจสูงสุดในการบริหารงานสหกรณ์มาจากที่ประชุมใหญ่ของสมาชิกทั้งหมดได้ หากที่ประชุมใหญ่ลงมติในเรื่องใดโดยเสียงส่วนใหญ่ต้องการ และไม่ขัดกับกฎหมายสหกรณ์แล้วย่อมถือว่าเป็นเด็ดขาด สมาชิก คณะกรรมการดำเนินการและพนักงานสหกรณ์จะต้องปฏิบัติตาม การลงคะแนนเสียงก็ใช้สมาชิกทุกคนที่มาประชุมนั้นออกเสียงได้คนละเสียง และไม่ให้ออกเสียงแทนกันไม่ว่าจะเป็นเรื่องใดก็ตาม

หลักการข้อที่ 3 จำกัดอัตราเงินปันผลตามหุ้นเพียงไม่เกินอัตราดอกเบี้ย ในการกำหนดหลักการข้อนี้เพื่อสนับสนุนหลักการข้อที่ 2 คือ เป็นการสนับสนุนว่าสหกรณ์ตั้งขึ้นมาเพื่อให้สมาชิกช่วยเหลือตนเอง และช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ซึ่งเป็นการรวมที่มีความอ่อนแอทางเศรษฐกิจแต่มิใช่เป็นการรวมทุน โดยทั่วไปการที่คนเอาเงินไปลงทุนในกิจการหนึ่งกิจการใดก็เพื่อหวังผลกำไร แต่ในสหกรณ์ถือว่าเงินที่สมาชิกลงทุนหรือถือหุ้นเป็นการลงทุนร่วมกัน

สหกรณ์ได้เปิดโอกาสให้สมาชิกถือหุ้นได้ไม่จำกัดจำนวน แต่การถือหุ้นต้องไม่เกินหนึ่งในห้าของหุ้นทั้งหมด ทั้งนี้เพื่อป้องกันมิให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดมีอิทธิพลในการดำเนินงานของสหกรณ์นั่นเอง สำหรับเงินที่สมาชิกลงทุนถือหุ้นในสหกรณ์นั้น สหกรณ์ก็ได้เอารัดเอาเปรียบสมาชิกกล่าวคือ เมื่อสิ้นปีสหกรณ์จะจ่ายเงินปันผลตามหุ้นให้แก่สมาชิกเพื่อให้เป็นค่าตอบแทนแก่เงินค่าหุ้นของสมาชิกโดยสหกรณ์จะจ่ายให้ไม่เกิดอัตราดอกเบี้ยที่รัฐกำหนดไว้

หลักการข้อที่ 4 จัดสรรรายได้สุทธิ (กำไร) เพื่อผลประโยชน์รวมและความเป็นธรรมในหมู่สมาชิก เนื่องจากสหกรณ์ตั้งขึ้นมาเพื่อมุ่งให้บริการแก่สมาชิก ดังนั้น สินค้าและบริการต่าง ๆ ที่สหกรณ์จัดหาจำหน่ายจึงมีราคาที่เหมาะสม กล่าวคือ ไม่ถูกหรือแพงเกินไป ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เป็นการแข่งขันกับร้านค้าอื่นๆ แต่ในขณะเดียวกันสหกรณ์ก็คำนึงถึงผลประโยชน์ของสมาชิกเป็นสิ่งสำคัญด้วย ดังนั้น เมื่อถึงวันสิ้นปีสหกรณ์จะนำเงินกำไรที่ได้จากการดำเนินงานมาแบ่งปันคือให้แก่สมาชิก ซึ่งนับว่าเป็นข้อแตกต่างจากร้านค้าของเอกชนทั่วไป เพราะกำไรของร้านค้าเอกชนจะเป็นเจ้าของกิจการ แต่ผลกำไรของสหกรณ์จะตกเป็นของสมาชิกโดยสหกรณ์จะนำกำไรมาจัดสรรให้แก่สมาชิกอย่างเป็นธรรมที่สุด เงินที่จัดสรรคืนให้สมาชิกนี้เราเรียกว่า เงินเฉลี่ยคืนตามที่ส่วนธุรกิจสมาชิกคนใดทำธุรกิจกับสหกรณ์มากก็จะได้เงินเฉลี่ยคืนมาก สมาชิกคนใดทำธุรกิจกับสหกรณ์น้อยก็จะได้เงินเฉลี่ยคืนน้อย สมาชิกคนใดไม่ได้ทำธุรกิจกับสหกรณ์เลยก็จะได้เงินเฉลี่ยคืน

หลักการข้อที่ 5 ส่งเสริมการศึกษาอบรมทางสหกรณ์ เนื่องจากวิธีการสหกรณ์เป็นวิธีการที่ดีที่สอนให้คนรู้จักช่วยเหลือตัวเองและช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของสหกรณ์ในการให้การศึกษาอบรมสมาชิกและบุคคลทั่วไปให้ทราบถึงหลักและวิธีการสหกรณ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้ทราบว่าสหกรณ์เป็นของสมาชิก สมาชิกร่วมกันจัดตั้งขึ้นดำเนินงานโดยสมาชิกและเพื่อผลประโยชน์ของสมาชิกสหกรณ์จะดำเนินงานได้ผลหรือไม่ก็ขึ้นอยู่กับสมาชิกจะต้องร่วมกันแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในสหกรณ์ ถ้าสมาชิกไม่มีความรู้ความเข้าใจในหลักและวิธี

การสหกรณ์ และไม่รู้จักการปรับปรุงตัวเองแล้วสหกรณ์ก็จะไม่เจริญเท่าที่ควร นอกจากนี้ถ้าสหกรณ์มีสมาชิกจำนวนมาก ๆ อำนาจการต่อรองต่าง ๆ ก็ย่อมมีมากขึ้นด้วย การที่จะให้บุคคลทั่วไปสนใจสมัครเข้าเป็นสมาชิกสหกรณ์นั้น สหกรณ์จะต้องเผยแพร่ความรู้เรื่องสหกรณ์ให้เข้าใจและยอมรับว่าวิธีการสหกรณ์จะสามารถช่วยแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของเขาได้ ดังนั้น การส่งเสริมการศึกษาอบรมทางสหกรณ์จึงนับว่าเป็นหลักสำคัญประการหนึ่งของสหกรณ์ด้วย

หลักการข้อที่ 6 ร่วมมือระหว่างสหกรณ์ทั้งปวง เหตุผลสำหรับข้อนี้คือสหกรณ์ต่าง ๆ ตั้งขึ้นมาเพื่อช่วยเหลือสมาชิกแก้ไขปัญหาที่แต่ละคนแก้ไขเองไม่ได้ กล่าวคือ ต่างก็ตั้งขึ้นมาเพื่อวัตถุประสงค์อย่างเดียวกัน ดังนั้น เมื่อสหกรณ์แต่ละสหกรณ์มีปัญหาเกิดขึ้นและไม่สามารถแก้ไขเองได้ สหกรณ์อื่นๆ ก็ควรให้ความช่วยเหลืออย่างเต็มที่สหกรณ์ที่มีฐานะมั่นคงก็ควรช่วยเหลือสหกรณ์ที่อ่อนแอกว่า นอกจากนั้นสหกรณ์ต่างๆ ควรจะร่วมมือซึ่งกันและกันให้งานสหกรณ์กว้างขวางยิ่งขึ้น เช่น สหกรณ์หลายๆ สหกรณ์ซึ่งทำธุรกิจอย่างเดียวกันอาจร่วมมือกันจัดตั้งเป็นชุมชนสหกรณ์ระดับจังหวัด ชุมชนสหกรณ์ระดับจังหวัดก็อาจจะตั้งเป็นชุมชนสหกรณ์ระดับประเทศขึ้น เป็นต้น หากเมื่อใดสหกรณ์ที่มีอยู่ทุกแห่งในโลกมีการดำเนินงานประสานงานกันและกันให้ความร่วมมือช่วยเหลือซึ่งกันและกัน วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งสหกรณ์ก็จะบรรลุเป้าหมายและความเป็นจริงขึ้นมา คือ ก่อให้เกิดการอยู่ดีกินดีและเกิดความเป็นธรรมในสังคมมนุษย์ต่อไป

2.3.3 วิธีการสหกรณ์

การดำเนินงานของสหกรณ์ยึดหลักการรวมกันเป็นประการสำคัญ เพราะการรวมกันนั้นจะทำให้เกิดพลังที่จะสามารถแก้ไขปัญหาของสมาชิกที่ได้รวมกันตั้งสหกรณ์ได้ และเนื่องจากสหกรณ์โดยทั่วๆ ไป เกิดขึ้นจากการรวมตัวกันของผู้ที่ประสบปัญหาในการประกอบอาชีพและผู้มีฐานะอ่อนแอไม่สามารถแก้ไขปัญหาต่างๆ ได้ ดังนั้นหลักการสำคัญที่จะทำให้การรวมกันของสหกรณ์มีความมั่นคงได้ต้องอาศัยหลักสหกรณ์ 6 ประการข้างต้นที่กล่าวมาแล้วด้วย

วิธีการสหกรณ์ก็คือ การนำหลักสหกรณ์มาใช้ในทางปฏิบัติ ซึ่งหลักสหกรณ์แต่ละประเภทก็จะมีวิธีปฏิบัติที่แตกต่างกันไป เช่น ในการจัดตั้งการระดมทุน การบริหารงาน การดำเนินธุรกิจการส่งเสริมประโยชน์ทางเศรษฐกิจของสมาชิก โดยกำหนดวิธีปฏิบัติไว้ในข้อบังคับของสหกรณ์ขบวนการสหกรณ์

“ขบวนการสหกรณ์” หมายความว่า กลุ่มสหกรณ์ต่างๆ เมื่อมองในภาพรวมอาจแบ่งกลุ่มได้ดังนี้

(1) ขบวนการสหกรณ์การเกษตร ประกอบด้วยสหกรณ์การเกษตรทุกสหกรณ์และทุกระดับโดยมีชุมนุมสหกรณ์ระดับชาติ หรือสหกรณ์ชั้นยอดเป็นผู้นำขบวน

(2) ขบวนการสหกรณ์ (แต่ละประเภท) ประกอบด้วยสหกรณ์ประเภทนั้นทุกสหกรณ์และทุกระดับโดยมีขบวนการสหกรณ์ระดับชาติ หรือสหกรณ์ชั้นยอดเป็นผู้นำขบวน

(3) ขบวนการสหกรณ์ของประเทศ ประกอบด้วยสหกรณ์ทั้งหมดทุกประเภทและทุกระดับของประเทศนั้น ๆ เช่นขบวนการสหกรณ์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีสันนิบาตสหกรณ์แห่งประเทศไทยเป็นผู้นำขบวน

2.3.4 ประเภทสหกรณ์

อย่างไรก็ดี “สหกรณ์” ตามความเข้าใจของบุคคลทั่วไปถือว่าเป็นองค์กรธุรกิจรูปแบบหนึ่ง แต่ก็ยังมีผู้เข้าใจตามนัยต่าง ๆ กัน เนื่องจากประเทศหนึ่งๆ มักส่งเสริมเน้นหนักให้มีสหกรณ์ในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง ตามสภาพปัญหาและความจำเป็นหรือตามความต้องการของประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ เช่น ประเทศเกษตรกรรม ก็เน้นหนักสหกรณ์การเกษตรเป็นต้น ดังนั้น การศึกษาสหกรณ์ประเภทต่างๆ จะทำให้เจ้าหน้าที่หรือพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการสหกรณ์มีทัศนะที่กว้างไกลออกไป สหกรณ์ประเภทใดประเภทหนึ่ง อาจจะเหมาะสมกับชุมชนใดชุมชนหนึ่งก็ได้ ประชาชนหรือสมาชิกในชุมชนจะเป็นผู้เลือกสหกรณ์รูปแบบใดรูปแบบหนึ่งที่เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริง เพื่อแก้ไขปัญหาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของพวกเขาเอง

สหกรณ์ประเภทต่างๆ มีตามประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ดังต่อไปนี้

1. สหกรณ์การเกษตร
2. สหกรณ์นิคม
3. สหกรณ์ประมง
4. สหกรณ์ออมทรัพย์
5. สหกรณ์ร้านค้า
6. สหกรณ์บริการ

2.3.5 สถานทางกฎหมายของสหกรณ์

สหกรณ์ในประเทศไทย จะต้องจดทะเบียนตามกฎหมายสหกรณ์ มิฉะนั้นจะใช้คำว่าสหกรณ์เป็นชื่อหรือแม้ว่าแต่ส่วนหนึ่งแห่งชื่อในทางธุรกิจไม่ได้ 1) เมื่อสหกรณ์ที่ได้จดทะเบียนตามกฎหมายสหกรณ์แล้วก็มีสภาพเป็นนิติบุคคล 2) ย่อมมีสิทธิและหน้าที่ภายในขอบของวัตถุประสงค์ของสหกรณ์ เช่นเดียวกับบุคคลธรรมดา 3) มีสิทธิที่จะเป็นของกรรมสิทธิในทรัพย์สิน เป็นลูกหนี้ เจ้าหนี้ เป็นโจทก์ เป็นจำเลย มีสิทธิที่จะซื้อขาย แลกเปลี่ยน ผลิตสินค้า หรือบริการหรือทำสัญญาได้ในนามสหกรณ์

พึงเข้าใจว่า คณะกรรมการดำเนินการของสหกรณ์ตลอดจนผู้จัดการสหกรณ์ที่ทำงานในสหกรณ์นั้น เป็นตัวแทนของสหกรณ์ ทำงานในสหกรณ์นั้น ถ้าบุคคลเหล่านี้ได้ทำความตกลงหรือทำสัญญากับบุคคลใดตามหน้าที่อันชอบด้วยกฎหมาย ข้อบังคับของสหกรณ์แล้ว ความรับผิดชอบในข้อตกลงต่างๆ นั้นตกอยู่กับสหกรณ์ไม่ได้อยู่กับบุคคลเหล่านั้น แม้ว่าคณะกรรมการดำเนินการจะเป็นสมาชิกสหกรณ์ซึ่งมีฐานะเป็นเจ้าของสหกรณ์ก็ตาม เพราะสมาชิกกับสหกรณ์เป็นบุคคลละคนกัน

อย่างไรก็ตามคณะกรรมการดำเนินการและผู้จัดการ จะต้องคอยระวังให้การจัดการสหกรณ์เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับของสหกรณ์ ให้เป็นผลดีแก่สหกรณ์ และสมาชิกของสหกรณ์เป็นสำคัญ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายอาจต้องอาศัยผู้มีความรู้ทางกฎหมายโดยเฉพาะมาช่วย เช่น ในการทำสัญญาไม่ว่าจะเป็นสัญญาระหว่างสหกรณ์กับสมาชิกหรือสหกรณ์กับบุคคลภายนอก

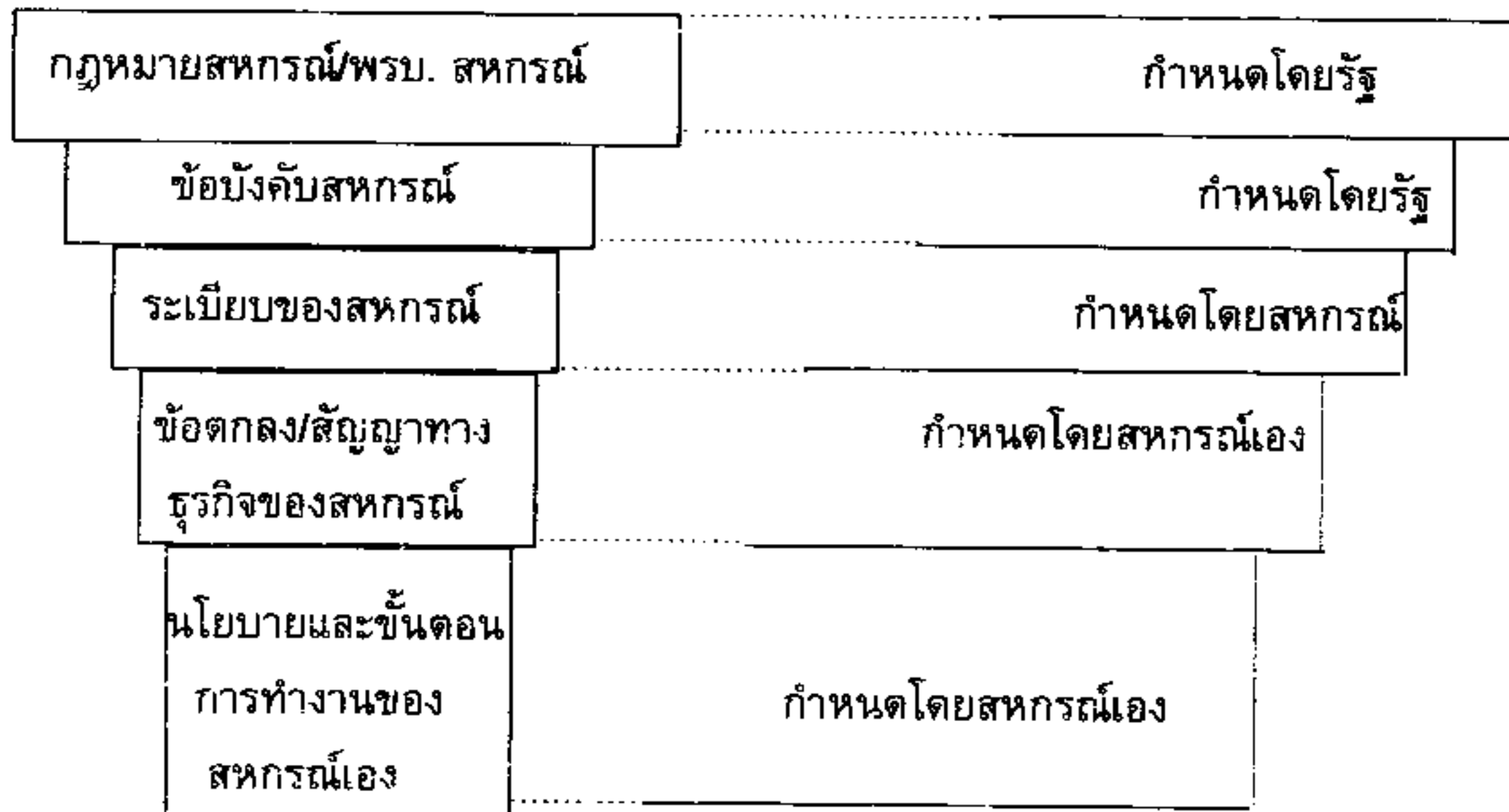
สหกรณ์เป็นนิติบุคคล มีความต้องการแสดงออกมาในรูปของวัตถุประสงค์ซึ่งมีระบุไว้ในข้อบังคับของสหกรณ์ เป็นวัตถุประสงค์ใหญ่ และมีระบุไว้ในระเบียบการต่างๆ เป็นวัตถุประสงค์ย่อยลงมาเป็นการกำหนดกิจกรรมต่างๆ ดำเนินไปบรรลุวัตถุประสงค์ใหญ่ ๆ ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ

ฝ่ายจัดการของสหกรณ์ จะเป็นคณะกรรมการดำเนินการหรือผู้จัดการของสหกรณ์ ก็จะต้องดำเนินกิจการของสหกรณ์ และของทางราชการเป็นหลักในการนี้ฝ่ายจัดการจะต้องรวบรวมรายงานกิจการสหกรณ์ไว้คอยตรวจสอบเป็นประจำ จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการดำเนินการเป็นประจำทุกเดือน หรือทุกครึ่งเดือน จัดให้มีการประชุมใหญ่สมาชิกเป็นประจำปีละครั้งเป็นอย่างน้อย เพื่อมาร่วมหารือกันในทางที่จะให้สหกรณ์ดำเนินการไปตามวัตถุประสงค์เป็นผลดีแก่สหกรณ์และสมาชิก หรือแก้ไขปรับปรุงข้อบังคับ เพื่อวัตถุประสงค์ให้สอดคล้องกับความจำเป็นของสมาชิก ในการประชุมแต่ละคราวก็ต้องบันทึกรายงานการประชุมไว้เป็นหลักฐาน

คณะกรรมการดำเนินการและผู้จัดการสหกรณ์ จะต้องทำความเข้าใจในหน้าที่และความรับผิดชอบของตนในสหกรณ์ให้ถ่องแท้ เอกสารที่จะช่วยให้การศึกษาค้นคว้าได้ เช่น (1) พระราชบัญญัติสหกรณ์ พ.ศ.2511 (2) ข้อบังคับของสหกรณ์เอง (3) ระเบียบการต่างๆ ของสหกรณ์ และ (4) ข้อตกลงและสัญญาทางธุรกิจของสหกรณ์

สำหรับข้อบังคับของสหกรณ์ถือเป็นเอกสารสำคัญที่ฝ่ายจัดการจะต้องมีสำเนาติดตัวไว้คอยเปิดดูอยู่เสมอ ๆ เพราะบรรดาอำนาจหน้าที่ต่างๆ ในการดำเนินธุรกิจของสหกรณ์ก็ดี อำนาจหน้าที่ของฝ่ายจัดการ เช่น อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการดำเนินการและผู้จัดการก็ดีจะมีปรากฏอยู่ในข้อบังคับครบถ้วน

แผนภูมิที่ 2.4 โครงสร้างความสัมพันธ์ทางกฎหมาย



2.3.6 ความสัมพันธ์ของการบริหารงานสหกรณ์

การบริหารหรือการจัดการงานสหกรณ์นั้นประกอบด้วยบุคคล 3 ฝ่าย คือ (1) สมาชิก (2) คณะกรรมการดำเนินการ (3) ผู้จัดการและพนักงานสหกรณ์

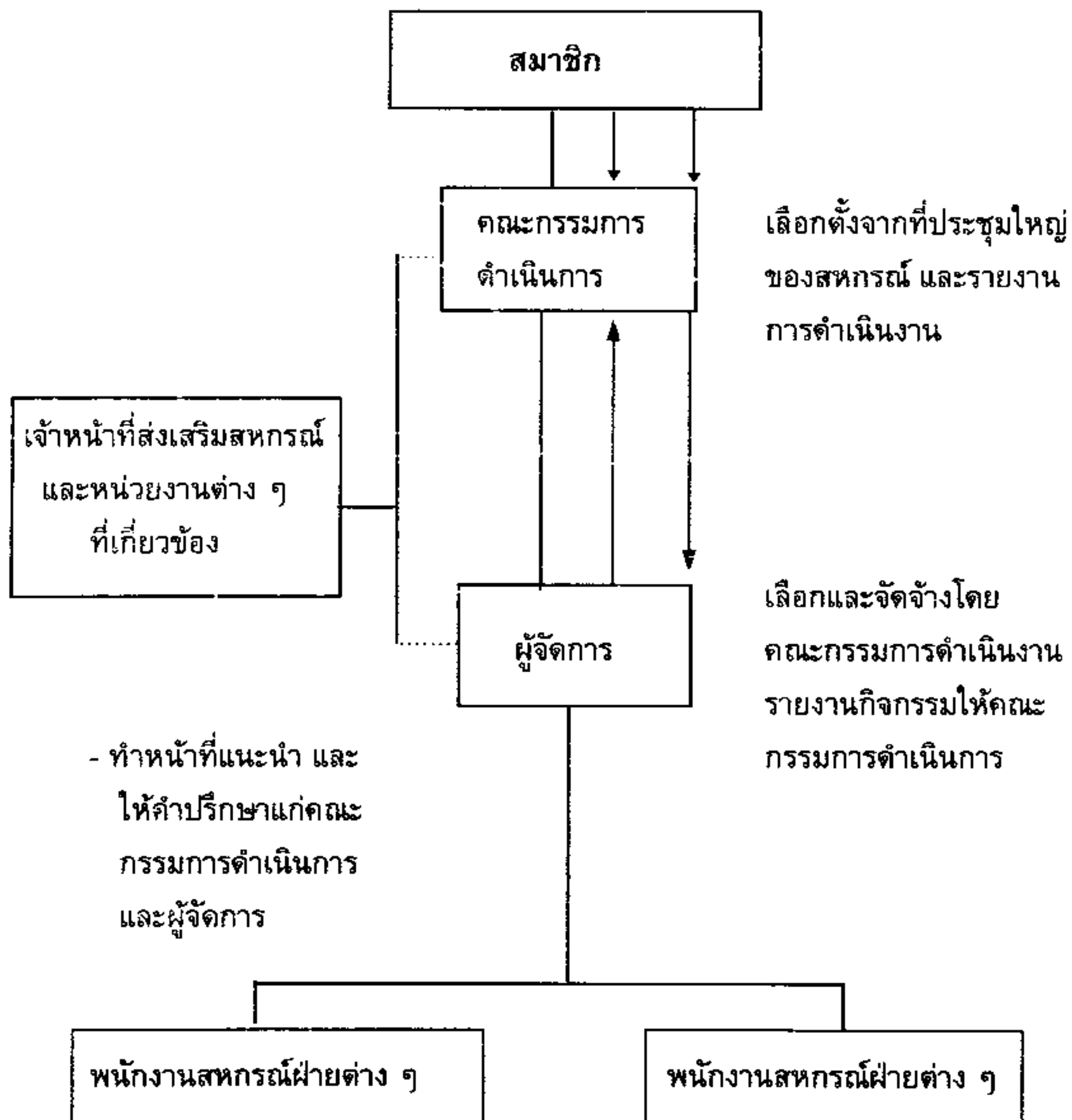
การบริหารงานสหกรณ์เริ่มต้นที่สมาชิกสหกรณ์ทุกคน ต่างมารวมกันเพื่อประชุมกันเรียกว่า “การประชุมใหญ่” และในที่ประชุมใหญ่นี้ สมาชิกสหกรณ์ทุกคนมีส่วนร่วมในการเลือกตั้ง “คณะกรรมการดำเนินการ” ขึ้นคณะหนึ่ง คณะกรรมการดำเนินการดังกล่าวเป็นตัวแทนของบรรดาสมาชิกสหกรณ์ในอันที่จะบริหารงานพิทักษ์รักษาผลประโยชน์และดำเนินงานของสหกรณ์ให้บรรลุเป้าหมาย คณะกรรมการดำเนินการจะเป็นผู้กำหนดในการบริหารงาน โดยได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมใหญ่ มีอำนาจในการพิจารณาเลือกจ้าง “ผู้จัดการ” เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารกิจกรรมของสหกรณ์ ภายใต้นโยบายของคณะกรรมการดำเนินการ และการแนะนำของ “เจ้าหน้าที่ส่งเสริมสหกรณ์” ผู้จัดการจะมีเจ้าหน้าที่ฝ่ายต่างๆ เป็นผู้อยู่ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติงานประจำตำแหน่งต่างๆ ที่มีความจำเป็น

แผนภูมิที่ 2.5 แสดงความสัมพันธ์ทั้ง 3 ฝ่าย

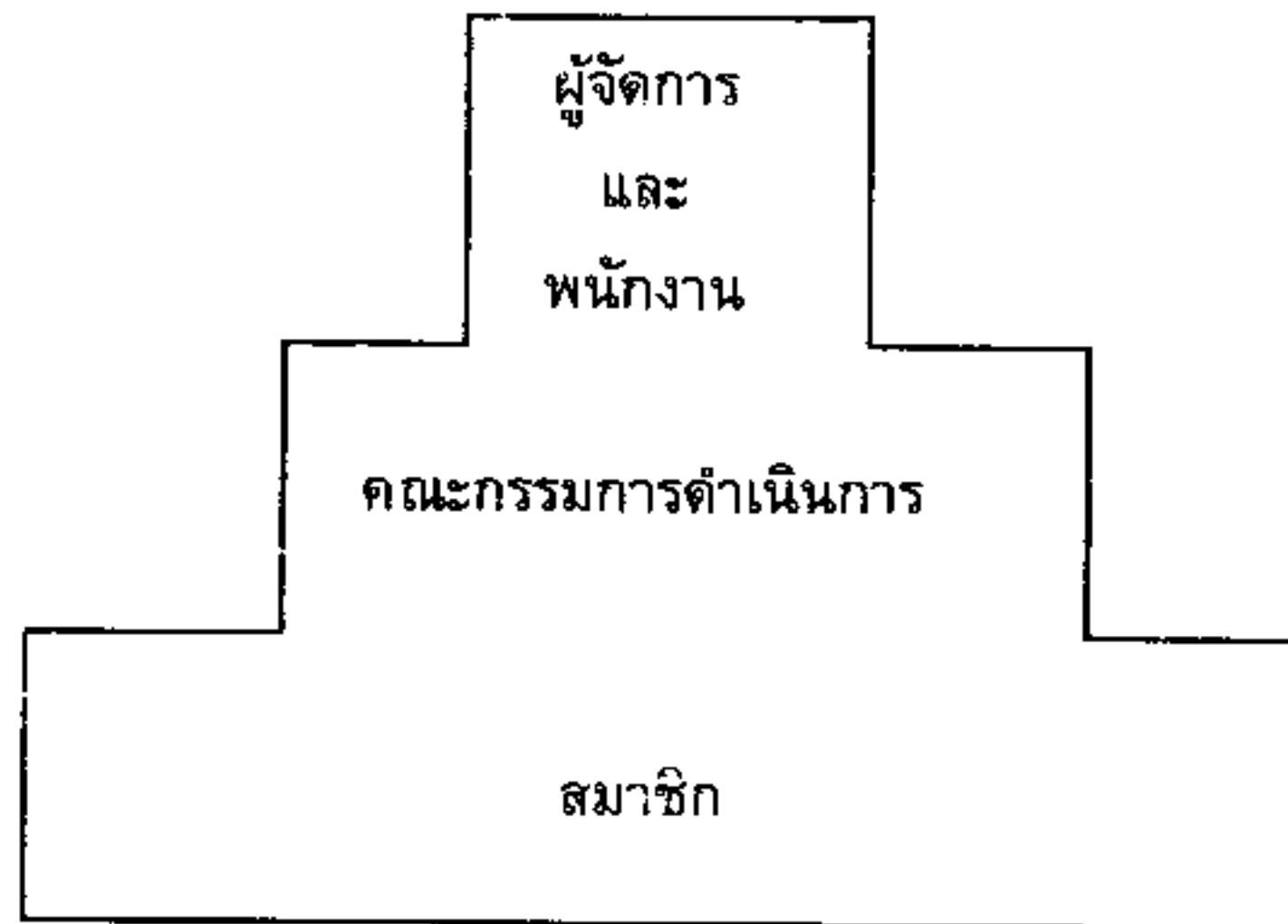
: สมาชิก

: คณะกรรมการดำเนินงาน

: ผู้จัดการและพนักงานสหกรณ์



แผนภูมิที่ 2.6 แสดงกลุ่มคนที่มีหน้าที่จัดการสหกรณ์



รูปเจดีย์ข้างต้น แสดงถึงหน้าที่การจัดการสหกรณ์ทั้งหมด ซึ่งมีคน 3 พวก เป็นผู้มีความรับผิดชอบงาน กลุ่มสมาชิกเป็นพวกที่ถือเป็นฐานของเจดีย์ ความสำคัญในการจัดการสหกรณ์อยู่ที่ฐานของเจดีย์ ดังนั้น จึงแสดงกลุ่มสมาชิกไว้ที่ฐานของเจดีย์

สมาชิกเป็นผู้เลือกคณะกรรมการดำเนินการ เพื่อให้ทราบทำหน้าที่แทนในการจัดการสหกรณ์เป็นส่วนใหญ่จะเห็นได้จากแผนภาพว่าส่วนที่เป็นของคณะกรรมการดำเนินการอาศัยอยู่บนเจดีย์ซึ่งเป็นส่วนของสมาชิก ฐานของคณะกรรมการดำเนินการจึงเปรียบว่าฐานของสมาชิก มีความหมายว่าหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการดำเนินการในการจัดการสหกรณ์มีน้อยกว่าและดีกว่าสมาชิกและคณะกรรมการดำเนินการนั้นเกิดมาจากหน้าที่ความรับผิดชอบของสมาชิก

ผู้จัดการและพนักงานสหกรณ์ อยู่ในส่วนที่เป็นยอดของเจดีย์ ในตำแหน่งที่ถือว่าเป็นหัวของการจัดการสหกรณ์ คณะกรรมการดำเนินการเป็นผู้มอบอำนาจในการจัดการสหกรณ์ให้ผู้จัดการและพนักงานสหกรณ์ หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้จัดการพนักงานสหกรณ์ได้มาจากหน้าที่ความรับผิดชอบที่มีสมาชิกมอบให้คณะกรรมการดำเนินการไปดำเนินการ

พื้นที่ของกลุ่มคนแต่ละพวก ที่มีเส้นไขว้ปลาคันไว้นั้นมิได้ต้องการให้เห็นสัดส่วนในหน้าที่ความรับผิดชอบของคนกลุ่มต่างๆ เหล่านั้นแต่อย่างใด ต้องการเพียงเพื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่างคนกลุ่มต่างๆ เท่านั้น

ตามแผนภาพเจดีย์ จะเห็นได้ว่า ระหว่างผู้จัดการและพนักงานสหกรณ์กับสมาชิกในเรื่องใดก็จะต้องหาหรือผ่านไปทางคณะกรรมการดำเนินการ ในทางกลับกัน เมื่อสมาชิกจะสั่งการอย่างใดกับผู้จัดการก็ต้องสั่งผ่านไปทางคณะกรรมการดำเนินการ

ถ้าผู้จัดการหรือและรับคำสั่งโดยตรงจากสมาชิกไปปฏิบัติก็จะทำให้เกิดความอลเวงได้ ทั้งนี้ เป็นเพราะผู้จัดการต้องการรับผิดชอบต่อคณะกรรมการดำเนินการ ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของคณะกรรมการดำเนินการในการจัดการสหกรณ์ การกำหนดให้ผู้จัดการติดต่อและรับผิดชอบงานไปตามลำดับขั้น จึงเป็นไปตามสายงานการบังคับบัญชาอย่างมีเหตุผล และเป็นการหลีกเลี่ยงการขัดแย้งกันด้วย

สมาชิกสหกรณ์มีบทบาทในการจัดการสหกรณ์แตกต่างกับผู้ถือหุ้นในบริษัทห้างร้าน ทั้งนี้เพราะสมาชิกสหกรณ์เป็นเจ้าของและสิทธิที่จะเป็นกรรมการสหกรณ์ และควบคุมกิจการสหกรณ์เท่าเทียมกันทุกคน

หน้าที่เบื้องต้นของสหกรณ์ได้แก่การจัดบริการสนองความต้องการของสมาชิก ดังนั้นสมาชิกจึงมีความจำเป็นที่จะต้องคอยติดตามกิจการสหกรณ์ และติดต่อสหกรณ์ด้วยตนเองอยู่เสมอ

โดยปกติสมาชิกส่วนใหญ่จะไม่ทราบถึงหน้าที่ความรับผิดชอบของตนที่จะพึงมีต่อสหกรณ์จนเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการดำเนินการที่จะต้องช่วยให้สมาชิกได้เข้าใจถึงบทบาทของสมาชิกในการจัดการสหกรณ์ และจะต้องหาทางและเปิดโอกาสให้สมาชิกแสดงออกถึงความจำเป็นและความต้องการของเขา เพื่อจะได้จัดการสหกรณ์ไปตามนั้น

2.4 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวกับการจัดการหรือการบริหาร

Luther Gulick and Lyndall Urwick (อ้างใน กิ่งแก้ว และวีระศักดิ์ 2532 : 7-8) ได้รวบรวมแนวความคิดทางการบริหารและเสนอข้อความที่เกี่ยวกับทฤษฎีขององค์การที่เรียกว่า POSDCORB คือ การวางแผน (Planning) การจัดองค์การ (Organizing) การจัดหาเจ้าหน้าที่ (Staffing) การอำนวยการ (Directing) การประสานงาน (Coordinating) การรายงานผลการปฏิบัติงาน (Reporting) การจัดทำงบประมาณของหน่วยงาน (Budgeting)

นอกจากนี้แล้วยังมีนักวิชาการหลายท่าน ได้กำหนดบทบาทหน้าที่ในการบริหารงานไว้ มีดังต่อไปนี้ **Ernest Dale** (อ้างใน ยุทธศิลป์ บ้านภูมิ 2540: 31-32) ได้ให้หน้าที่ของนักบริหารประกอบด้วย การวางแผน (Planning) การจัดองค์การ (Organizing) การจัดหาเจ้าหน้าที่ (Staffing) การอำนวยการ (Directing) การควบคุมงาน (Controlling) การสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ (Innovation) การเป็นตัวแทนขององค์การ (Representation)

Harold D. Koontz (อ้างใน ยุทธศิลป์ บ้านภูมิ 2540 : 32) ได้กำหนดหน้าที่ของการบริหารไว้เป็น POSDC คือ การวางแผน (Planning) การจัดองค์การ (Organizing) การจัดคนเข้าทำงาน (Staffing) การอำนวยการ (Directing) การควบคุมงาน (Controlling)

George R. Terry (อ้างใน ยุทธศิลป์ บ้านภูมิ 2540: 32) กล่าวถึงหน้าที่ของการบริหารงานไว้ว่า POAC คือ การวางแผน (Planning) การจัดองค์การ (Organizing) การอำนวยการ (Actuating) การควบคุมงาน (Controlling)

2.4.1 หลักเบื้องต้นของการจัดองค์การ

การจัดระเบียบภายในองค์การต่างๆ เพื่อให้การทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ จะต้องมียุทธศาสตร์ประกอบและมีสัมพันธภาพในงาน มีข้อนำพิจารณา รวมทั้งทฤษฎีหลายประการ (อ้างใน ยุทธศิลป์ บ้านภูมิ 2540: 32) เช่น

1. นโยบายอันแจ่มแจ้ง หมายถึงว่า ในการปฏิบัติงานนั้นผู้ร่วมปฏิบัติงานจะต้องทราบว่ามีนโยบายอย่างไรและวัตถุประสงค์อย่างไร
2. ศูนย์กลางอำนวยการ ในการบริหารงานนั้น ควรจะต้องมีบุคคลหนึ่งบุคคลใดมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง เช่น มีอธิบดี เป็นผู้รับผิดชอบการบริหารงานของกรมปลัดกระทรวงบริหารงานทุกกรม
3. ระบุหน้าที่การงานอย่างชัดเจน คือ มีการจัดระเบียบแน่นอนในการแบ่งทรัพยากร ความสัมพันธ์ ในการปฏิบัติงานความเป็นผู้นำและการประสานงาน
4. การจัดระเบียบวิธีการทำงานที่เหมาะสม การบริหารงานขององค์การนั้นมีเทคนิค และวิธีอยู่มากมายหลายวิธีและหลายรูปแบบ โดยที่องค์การเองก็มีรูปแบบต่างๆ กัน ดังนั้น การที่จะเลือกจัดวางระเบียบแบบแผนในการบริหารงานองค์การให้เหมาะสมจึงต้องคำนึงถึงความสำคัญในข้อนี้ให้มาก การเลือกวิธีการและจัดวางระบบการบริหารให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และลักษณะของงานและรูปแบบขององค์การ จึงมีความสำคัญอยู่มาก
5. มีการอำนวยการที่ดี อันหมายความว่ารวมถึงการจัดให้มีระบบการติดต่อสื่อสาร (Communication) มีการสั่งงานที่ดี
6. จัดให้องค์การสามารถสนองต่อสภาวะการณ์อันผันแปรได้ เนื่องจากว่า องค์การประกอบด้วยบุคคลหลายประเภทหลายแบบมีความต้องการแตกต่างกัน ดังนั้นลักษณะของการจัดองค์การที่ดีจึงควรสนองกับภาวะแวดล้อมหรือความเปลี่ยนแปลงต่างๆ ได้และเพื่อความอยู่รอดและความเจริญก้าวหน้าขององค์การ

Urwick (อ้างใน ยุทธศิลป์ บ้านภูมิ 2540 : 33) ได้เขียนไว้ใน Notes of the theory 6 of Organization และ Organization Building เกี่ยวกับหลักการจัดองค์การไว้ 10 ข้อ เรียกว่า “หลักการจัดองค์การ 10 ประการ” คือ

1. หลักวัตถุประสงค์ (Objective) หน่วยงานทุกแห่งจะต้องมีวัตถุประสงค์ของตนเองไว้อย่างแน่นอนว่า จะทำอะไร อย่างไร เมื่อใด
2. หลักความรู้ความสามารถเฉพาะอย่าง (Specialization) คนงาน ควรจะได้รับมอบหมายให้ทำงานตามความถนัดแต่เพียงอย่างเดียว
3. หลักการประสานงาน (Coordination) จะต้องมีการร่วมมือในระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด
4. หลักการบังคับบัญชา (Authority) จะต้องมีการกำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละคนไว้อย่างชัดเจน
5. หลักความรับผิดชอบ (Responsibility) ผู้บังคับบัญชาจะต้องกล่ารับผิดชอบในการกระทำของผู้ที่อยู่ใต้บังคับบัญชาของตน อย่างเต็มที่
6. หลักการกำหนดตำแหน่งหน้าที่ อำนาจการบังคับบัญชาและความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งต่าง ๆ ไว้อย่างชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษร
7. หลักการติดต่อและการติดต่อ (Correspondence) ตำแหน่ง ทุกตำแหน่งจะต้องมีการติดต่อระหว่างกัน และการติดต่อสื่อสารกัน
8. หลักขอบเขตของการควบคุม (Span of Control) คือ การกำหนดขีดความสามารถในการบังคับบัญชาของผู้บังคับบัญชาคนหนึ่งๆ ว่าสามารถควบคุมลูกน้องได้กี่คน ควบคุมงานได้กี่หน่วย
9. หลักความต่อเนื่อง (Continuity) กล่าวคือ การบริหารงานควรจะเป็นการกระทำที่ต่อเนื่อง ไม่ใช่ทำๆ หยุดๆ

2.4.2 กลุ่มและคณะกรรมการ

2.4.2.1 กลุ่ม คือ บุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไป ซึ่งมีปฏิสัมพันธ์ต่อกันปกติในองค์การใดๆ ก็ตาม จะมีกลุ่มอย่างน้อย 3 ประเภท แบ่งอยู่ในองค์การคือ

1. กลุ่มบัญชาการ ซึ่งประกอบด้วยผู้บังคับบัญชา และผู้ใต้บังคับบัญชา
2. คณะกรรมการ คณะทำงานเฉพาะกิจ ซึ่งตั้งขึ้นเพื่อปฏิบัติหน้าที่เฉพาะอย่าง
3. กลุ่มไม่เป็นทางการ ซึ่งเกิดขึ้นอย่างตั้งใจ และไม่ตั้งใจในองค์การกลุ่มทั้งสามนี้จะเห็นว่าสองกลุ่มแรกจะมีลักษณะเป็นกลุ่มที่เกิดขึ้นอย่างเป็นทางการ (Formal Group) หรืออาจเรียกว่าเป็นองค์การรูปนัย ส่วนกลุ่มที่สามเป็นกลุ่มที่เกิดขึ้นจากการรวม

กลุ่มของบุคคลในองค์กร เช่น กลุ่มพนักงานขับรถยนต์ รวมกันเพื่อช่วยเหลือกันและกันในด้านสวัสดิการ เป็นต้น ซึ่งเรียกว่ากลุ่มไม่เป็นทางการ (Informal Group) หรือองค์กรอุปนัย

2.4.2.2 คณะกรรมการ คณะกรรมการในองค์กรเป็นกลุ่มที่จัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการเพื่อช่วยเหลือฝ่ายบริหารในการตัดสินใจ และแก้ปัญหาต่างๆ ในการบริหารองค์กรที่ซับซ้อนนั้น ในบางครั้งผู้บริหารจำเป็นต้องอาศัยคณะกรรมการ

มีงานวิจัยจำนวนมากไม่น้อยพบว่า งานที่ต้องการความคิดริเริ่มใหม่ๆ งานแก้ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในองค์กรและงานที่ต้องตัดสินใจยากและเสี่ยงนั้น การใช้คณะกรรมการจะได้ผลดีกว่าที่จะอาศัยการดำเนินการเพียงคนเดียวเพราะคณะกรรมการจะเป็นที่รวมบรรดาผู้มีความสามารถ สามารถระดมความรู้ ความคิดของเขาเหล่านั้นไปช่วยแก้ปัญหาต่างๆ ได้ดี ปัจจุบันการจัดตั้งคณะกรรมการในองค์กรต่างๆ จะทำกันเพื่อวัตถุประสงค์หลายอย่าง เช่น เป็นผู้กำหนดนโยบายและวางแผน เป็นผู้ประสานงาน เป็นผู้เสนอแนวทางใหม่ๆ ในการทำงานให้ได้ผล ฯลฯ อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการที่สร้างขึ้นจะได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ 4 อย่าง (James A. F. Stoner, 1980 : 303 อ้างใน กิ่งแก้ว และวีระศักดิ์ 2532 : 12) คือ

1. หน้าที่ให้ข้อคิดเห็นแก่ฝ่ายบริหารในการปฏิบัติงาน
2. หาวิธีการใหม่ๆ ในการทำงาน หรือแก้ปัญหา
3. ตัดสินใจกำหนดนโยบายขององค์กร
4. ให้สมาชิกในองค์กรมีโอกาสแลกเปลี่ยนความคิดเห็นซึ่งกันและกัน

2.4.3 ประเภทของคณะกรรมการ

โดยทั่วไปมีอยู่ 4 ประเภท (James A. F. Stoner, 1980 : 305 อ้างใน กิ่งแก้ว และวีระศักดิ์ 2532 : 12-14) คือ

2.4.3.1 คณะกรรมการเฉพาะกิจ (Task Force) หรือคณะทำงาน (Working Group) ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อทำงานหรือแก้ปัญหาเฉพาะเรื่องที่มีความซับซ้อนยุ่งยาก และต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะเรื่อง เมื่องานดำเนินเสร็จไปเรียบร้อยแล้ว หรือปัญหาได้รับการแก้ไขแล้ว คณะกรรมการประเภทนี้จะสลายไป

2.4.3.2 คณะกรรมการประจำ (Standing of Permanent Committee) จัดตั้งขึ้นเป็นการถาวร เพื่อสนองความต้องการและความจำเป็นที่ต่อเนื่องขององค์กรต่างๆ โดยให้เป็นผู้เสนอความเห็นในเรื่องต่างๆ ตามที่ผู้บริหารต้องการ

2.4.3.3 คณะกรรมการหรือกรรมาธิการ (Board of Commission) ประกอบด้วยบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งหรือเลือกตั้ง เพื่อทำหน้าที่ด้านการกำหนดนโยบายและมาตรการต่างๆ ในการปฏิบัติงาน เช่น คณะกรรมการมหาวิทยาลัย ทำหน้าที่กำหนดนโยบาย

ของมหาวิทยาลัย การเก็บค่าบำรุง การจ้างอาจารย์ เป็นต้น ส่วนกรรมาธิการก็เช่นกัน แต่ใช้ในระดับชาติ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ด้านการบริหาร การนิติบัญญัติ หรือการออกข้อบังคับต่างๆ ลักษณะเด่นของกรรมการหรือกรรมาธิการนี้ จะเกี่ยวข้องกับการพิทักษ์ผลประโยชน์ขององค์กร หรือของประชาชนเป็นส่วนใหญ่

2.4.3.4 คณะกรรมการบริหาร (Plural Executive) คณะกรรมการประเภทนี้ จะเกี่ยวข้องกับการทำหน้าที่บริหารทั่วไปในองค์กร โดยการทำหน้าที่ด้านการตัดสินใจต่างๆ ในนามองค์กร เช่น คณะกรรมการ ก.พ. เป็นต้น

2.4.4 ข้อดีข้อเสียของการจัดตั้งคณะกรรมการ การจัดตั้งคณะกรรมการต่างๆ ขึ้นในองค์กรใดองค์กรหนึ่ง ก็ดีจะก่อให้เกิดผลดีผลเสียดังนี้

2.4.4.1 ข้อดีประกอบด้วย

1. การตัดสินใจในหน่วยงานนั้นจะมีคุณภาพมากขึ้น เนื่องจากคณะกรรมการประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญจากหลายแขนง
2. การประสานงานทั้งในและนอกหน่วยงานจะดีขึ้น เพราะกรรมการแต่ละท่านจะเริ่มคิดและตระหนักว่า งานของตนจะเกี่ยวข้องกับผู้อื่นบ้าง ซึ่งความสำนึกนี้จะก่อให้เกิดความเต็มใจ ที่จะร่วมมือประสานงานกันต่อไป
3. ช่วยสร้างบรรยากาศของการมีส่วนร่วม การยอมรับและความผูกพันในการทำงานมากขึ้น
4. ช่วยเพิ่มพูนประสบการณ์ของสมาชิกในคณะกรรมการที่ด้อยอาวุโสว่า โดยจะมีโอกาสได้ฟัง ได้เห็น การแสดงออกของผู้มีประสบการณ์มากกว่า ทำให้เขาได้เรียนรู้ที่จะเป็นผู้บริหารได้ดีในอนาคต
5. เป็นการกระจายอำนาจและความรับผิดชอบออกไปมิให้อำนาจการสั่งการหรือการตัดสินใจตกอยู่แก่คนเดียว

2.4.4.2 ข้อเสียประกอบด้วย

1. สิ้นเปลืองเวลาและงบประมาณ และเนื่องจากต้องมีการประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นซึ่งกันและกัน ซึ่งต้องใช้เวลาและงบประมาณมากกว่าปกติ
2. บางครั้งคณะกรรมการจะถูกครอบงำ โดยบุคคลที่เป็นประธานเพียงคนเดียว
3. ข้อเสนอแนะความคิดเห็นบางครั้งไม่ชัดเจนและปฏิบัติได้ยากเนื่องจากต้องมีการประนีประนอม รอมชอมความคิดเห็นกัน ในหมู่กรรมการ

4. ทำให้เกิดมีการปัดความรับผิดชอบได้ ในกรณีเกิดความผิดพลาด ทำให้หาตัวผู้กระทำผิดไม่ได้

2.4.5 คณะกรรมการที่มีประสิทธิภาพ

การจัดองค์กรในรูปคณะกรรมการเป็นรูปแบบที่ดีและมีประโยชน์มากเพื่อให้การทำงานของคณะกรรมการมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นมีนักวิชาการได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ (Cyrill O'Donnel, 1961 : 63-67 อ้างใน กิ่งแก้ว และวีรศักดิ์ 2532 : 14-15) ดังนี้

1. บทบาท (Roles) หน้าที่ (Duties) ของคณะกรรมการต้องชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษร และไม่ทำให้ตีความเป็นอย่างอื่น
2. อำนาจหน้าที่ (Authority) ต้องกำหนดให้ชัดเจน เช่นเป็นผู้ตรวจสอบ ให้คำแนะนำให้ข้อคิดเห็นหรือว่าจะให้อำนาจในการตัดสินใจกำหนดนโยบายด้วย
3. ขนาดหรือจำนวนที่เหมาะสมของคณะกรรมการ การกำหนดไว้ปกติแล้วไม่ควรกำหนดต่ำกว่า 5 คน เพราะจะทำให้การระดมความคิดมีข้อจำกัดและถ้ามีมากเกินไป 25 คน ความคิดริเริ่มจะกระจายมากอย่างไรก็ตามขนาดที่เหมาะสมขึ้นอยู่กับสภาวะการณ์ของแต่ละองค์กร แต่จำนวนคณะกรรมการที่มีผู้วิจัยแล้วพบว่า จำนวนกรรมการที่มีประสิทธิภาพควรอยู่ระหว่าง 5 - 25 คน
4. ประธานคณะกรรมการ ควรเลือกจากผู้ที่มีความสามารถในการจัดและดำเนินการประชุมได้ อย่างมีประสิทธิภาพ
5. จะต้องมีเลขานุการคณะกรรมการที่เป็นตำแหน่งถาวร เพื่อประโยชน์ในการติดต่อสื่อสาร
6. การประชุมแต่ละครั้งต้องมีระเบียบวาระและเอกสารประกอบวาระและต้องส่งล่วงหน้าให้ กรรมการได้ศึกษาก่อน
7. การประชุมจะต้องเริ่มและเลิกตรงเวลากำหนดไว้ทุกครั้ง

AMA (American Management Association) ได้บัญญัติ “หลัก 10 ประการในการจัดองค์กร” (Ten Commandment of Good Organization) ได้รับความนิยมนำมาใช้ในการบริหารมากในปี ค.ศ. 1941 (บรรจง และสุรินทร์ 2526 : 100) องค์การ AMA ได้พิมพ์เผยแพร่มีข้อสรุปได้ดังนี้

1. เจ้าหน้าที่บริหาร ผู้จัดการ ผู้บังคับบัญชาแต่ละคนควรได้รับมอบหมายความรับผิดชอบที่แน่นอน และชัดเจน
2. อำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของแต่ละบุคคลควรได้สัดส่วนสมดุลกัน

3. จะต้องไม่เปลี่ยนแปลงขอบเขต หรือความรับผิดชอบของตำแหน่งหน้าที่ โดยไม่เข้าใจถึงผลลัพท์ที่จะเกิดจากการเปลี่ยนแปลงนั้นว่าจะกระทบกระเทือนถึงบุคคลที่เกี่ยวข้องอย่างไร

4. จะต้องมีความเอกภาพในการบังคับบัญชา (Unity of Command)

5. ไม่ควรออกคำสั่งแก่ผู้ใต้บังคับบัญชาด้วยวิธีข้ามหน้าหัวหน้าผู้รับผิดชอบ

6. การวิพากษ์วิจารณ์ผู้ใต้บังคับบัญชาถ้าจะกระทำควรทำเป็นส่วนตัว

7. ไม่ควรถือข้อพิพาท หรือความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชา เป็นข้อพิจารณาในการตัดสินใจ หากแต่ควรกระทำด้วยความพินิจพิเคราะห์รอบคอบ

8. การเลื่อนขั้น เลื่อนชั้นและการพิจารณาโทษทางวินัย ควรได้รับการพิจารณาเห็นชอบจากผู้บังคับบัญชาชั้นเหนือที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงของผู้นั้นด้วย

9. ไม่พึงใช้ หรือคาดหวังที่จะให้ผู้บังคับบัญชา หรือผู้ใต้บังคับบัญชาที่แต่งตั้ง เป็น ผู้ช่วยวิพากษ์วิจารณ์การทำงานของตนเอง ในขณะที่เป็นผู้ช่วยอยู่

10. ต้องปฏิบัติตามตรงตามระเบียบทุกครั้ง

2.4.6 กระบวนการจัดการหรือหน้าที่ทางการจัดการสหกรณ์

โครงสร้างของการจัดการทั่วไปนั้น ประกอบด้วยหน้าที่ต่างๆ ที่จะต้องทำงานสัมพันธ์กันในลักษณะที่เป็นกระบวนการมีอยู่ 7 ประการด้วยกัน โดยใน 5 ประการแรกนับว่าเป็นการสอน 2 ประการหลัง เป็นการเพิ่มเติม

(1) การวางแผน (Planning)

(2) การจัดองค์การหรือจัดคนเข้าทำงาน (Organizing Staffing)

(3) การอำนาจการ หรือการสั่งงาน (Directing)

(4) การประสานงาน (Coordination)

(5) การควบคุมงาน (Controlling)

(6) การรายงาน (Reporting)

(7) การงบประมาณ (Budgeting)

การวางแผน ฝ่ายจัดการต้องมีความวางแผน การวางแผนคือ การจัดการที่เกี่ยวข้องกับความคิด การใคร่ครวญ และการตัดสินใจ การวางแผนเป็นงานขั้นพื้นฐานของกระบวนการบริหารงาน เนื่องจากแผนงานเป็นแนวให้ปฏิบัติงานดำเนินไปตามเป้าหมาย ดังนั้น คราวใดเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการจัดการเกิดขึ้น ก็จะต้องการวางแผนกันทุกครั้งที่ไป เป็นโอกาสที่ทำให้หน้าที่การจัดการวางแผนได้เข้ามามีบทบาทในการจัดการ

งานวางแผน เป็นการเตรียมการเพื่อปฏิบัติงาน งานวางแผนจึงมิใช่การปฏิบัติงานที่แท้จริง อนึ่ง แผนงานที่ดีย่อมจะทำให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยดี และอาจใช้แผนงานกำหนดให้กิจการของสหกรณ์ดำเนินไปตามหลักและวิธีการสหกรณ์ด้วย

การจัดองค์การ ฝ่ายจัดการต้องรู้จักวิธีการจัดองค์การหรือจัดรูปงานในสหกรณ์ของตน การจัดการองค์การ คือ การจัดการที่เกี่ยวกับการจัดงานให้เข้ากันเป็นหมวดหมู่ โดยรวมหน่วยงานแล้วกำหนดไว้เป็นส่วนๆ ตลอดจนการกำหนดให้คน อุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้ที่สังกัดในหน่วยงานเป็นส่วนๆไป

งานจัดองค์การจะเริ่มลงมือ เมื่อวางแผนงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว ด้วยการรวบรวมทรัพยากรมาดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงาน นั่นคือ จ้างคนเข้ามาทำงาน จัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือมาใช้ และกำหนดระบบงานเพื่อดำเนินธุรกิจให้บริการแก่สมาชิก ตามวัตถุประสงค์ของสหกรณ์

งานในด้านจัดทรัพยากรให้มาเป็นหมวดหมู่ เป็นงานที่มีความสำคัญต่อความสำเร็จของสหกรณ์เป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะเมื่อสหกรณ์มีธุรกิจกว้างขวางขึ้น และมีความสลับซับซ้อนมากขึ้นการจัดองค์การก็ยิ่งมีความสำคัญมากขึ้น

การอำนวยการ ฝ่ายจัดการต้องรู้จักวิธีการอำนวยการหรือการสั่งงาน การอำนวยการเป็นงานในหน้าที่การจัดการที่จะต้องปฏิบัติประจำวัน ลักษณะสำคัญของงานในหน้าที่นี้เกี่ยวกับการแนะนำ คำสั่งที่จะให้การปฏิบัติงานเป็นผลสำเร็จ การอำนวยการจึงเป็นงานที่บอกให้พนักงาน /เจ้าหน้าที่ว่าทำอะไร เมื่อใด

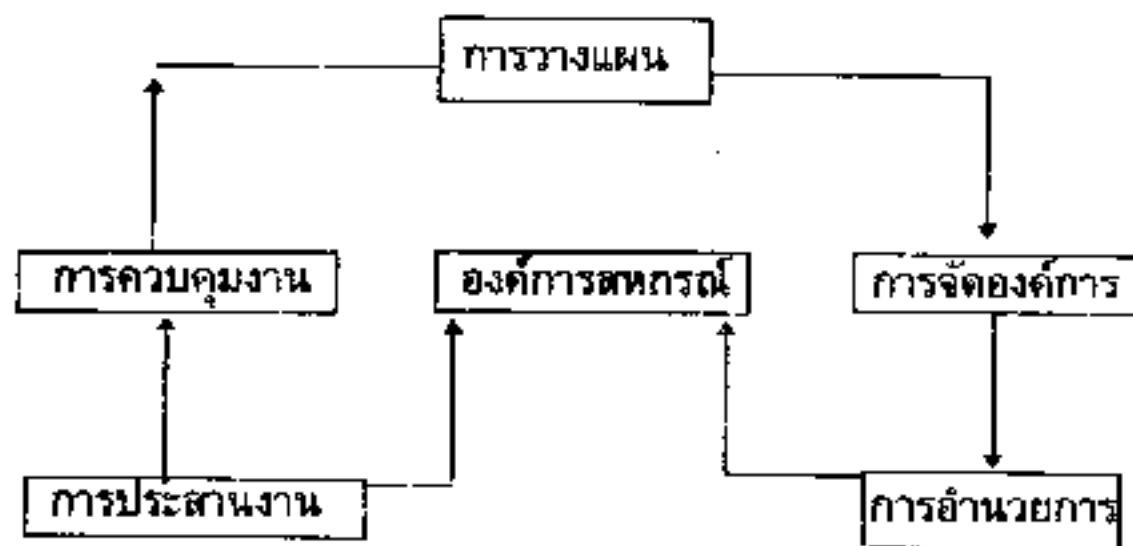
การประสานงาน ฝ่ายจัดการต้องให้งานในหน้าที่ของคนประสานกัน การประสานงานเป็นงานในหน้าที่การจัดการที่เกี่ยวกับการทำให้กิจกรรม คน อุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้มีความสอดคล้องกันเพื่อให้การปฏิบัติงานบรรลุผลดี วัตถุประสงค์ในการประสานงานก็เพื่อให้กิจการทุกส่วนสนับสนุนเกื้อกูลกันให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และเพื่อป้องกันการขัดแย้งกันด้วยการประสานงาน

การควบคุมงาน ฝ่ายจัดการต้องรู้จักวิธีควบคุมงานในหน้าที่การจัดการที่เกี่ยวกับการติดตามดูผลของการวางแผน การจัดองค์การ การอำนวยการ และการประสานงาน เป็นการตรวจสอบผลงาน เพื่อให้แน่ใจว่า กิจการต่างๆได้ดำเนินไปตามแผนที่กำหนดไว้ และเพื่อจัดการกระทำที่ไม่เป็นผลดีแก่กิจการสหกรณ์ออกไป

การตรวจสอบบัญชีของกิจการ โดยผู้ตรวจสอบภายนอก จะช่วยให้การควบคุมงานมีประสิทธิภาพขึ้น ทั้งนี้ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานการสอบบัญชี จะช่วยงานในด้านการควบคุมได้เป็นอย่างดี

เพื่อประกอบความเข้าใจดังได้กล่าวข้างต้น ขอให้ดูตามแผนผังหรือโครงสร้างของการจัดการก็จะได้เป็นการทบทวนให้ความเข้าใจถึงความสัมพันธ์ขึ้น

แผนภูมิที่ 2.7 แสดงโครงสร้างของการจัดการทั่วไป



โดยทั่วไปแล้ว การจัดการสหกรณ์ก็คล้ายคลึงกับการจัดการธุรกิจอื่น ขึ้นตอนหน้าที่ และกระบวนการจัดการก็เหมือนองค์การชนิดอื่น

ดังนั้น สหกรณ์ไม่ว่าจะใหญ่หรือเล็ก และจะอยู่ในระดับใด จำต้องจัดและดำเนินการจัดการตามหลักและวิธีการของสหกรณ์ทั่วไป และจักต้องจัดไปโดยคำนึงถึงหลักและวิธีการของการจัดการทั่วไปด้วย ในฐานะที่เป็นองค์กรที่มีการจัดควบคุมการดำเนินงานตามระบบประชาธิปไตย โดยเป็นองค์การสหกรณ์ของสมาชิก โดยสมาชิก และเพื่อสมาชิก

อย่างไรก็ดี การจัดการสหกรณ์ตามประสบการณ์มักจะมีปัญหามากกว่าการจัดการบริษัท ห้างหุ้นส่วน ที่กล่าวเช่นนี้โดยถือหลักว่าการดำเนินธุรกิจของสหกรณ์ก็จะต้องมีปัญหาด่างๆ เช่นเดียวกับห้างร้านทั่วไป แต่สหกรณ์ยังต้องเผชิญกับปัญหาซึ่งเกิดจากลักษณะซึ่งเกิดจากหลักของสหกรณ์เองด้วย เช่น ปัญหานุษยสัมพันธ์ระหว่างฝ่ายจัดการกับสมาชิก (ลูกค้า) ของสหกรณ์เองด้วย

ผู้มีหน้าที่บริหารงานสหกรณ์ทุกระดับ จะต้องมีความเข้าใจลักษณะและวัตถุประสงค์ของธุรกิจทั่วไปและธุรกิจเฉพาะของสหกรณ์ จึงจะทำให้การบริหารงานสหกรณ์เป็นไปด้วยดี ทั้งจะต้องรู้และเข้าใจระเบียบ ข้อบังคับและหลักการของสหกรณ์ จึงจะทำให้สหกรณ์ประสบความสำเร็จเป็นผลดีแก่สมาชิกตามความมุ่งหวังของธุรกิจแบบสหกรณ์

การแบ่งแยกงานในอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการดำเนินการ และเจ้าหน้าที่
(Criteria for Separation Board and manager decision Areas)

คณะกรรมการดำเนินการ	ผู้จัดการ
1. รับผิดชอบสูงสุดต่อประโยชน์สมาชิก มอบอำนาจหน้าที่อันแน่ชัดบางอย่างภายใต้ขอบข่ายของกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ ฯลฯ ให้ผู้จัดการ 2. ตัดสินใจเบื้องต้นเกี่ยวกับนโยบายและวัตถุประสงค์ 3. งบประมาณระยะยาว และเงินทุนในแต่ละโครงการจัดตั้งอำนวยความสะดวก อัตราบุคคล 4. ควบคุมดูแลกรรมการด้วยกัน เพิ่มเติมความรู้กรรมการ 5. ตรวจสอบรายงานพิจารณาให้คำแนะนำ ให้คำรับรอง พิจารณาแผนงาน งบประมาณ จัดมาตรฐานตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้จัดการ	1. รับผิดชอบต่อคณะกรรมการดำเนินการริเริ่มภาระกิจหน้าที่อันได้รับมอบหมาย 2. ปฏิบัติให้เป็นตามข้อตัดสินใจหรือข้อตกลงของคณะกรรมการดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์, นโยบาย 3. ปฏิบัติงานเฉพาะหน้า ควบคุมการเงิน หลักทรัพย์ ทรัพย์สิน 4. ปกครองบังคับบัญชาพนักงาน กำหนดมาตรฐานวิธีปฏิบัติงานพนักงานส่งเสริมสมรรถภาพของพนักงาน 5. ควบคุมการใช้เงินตามแผนงานงบประมาณ ดำเนินสัมพันธ์ภาพต่อสมาชิก

**บทบาทความสัมพันธ์ร่วมกันในหน้าที่ของคณะกรรมการและผู้จัดการ
(Joint Board/Manager Function)**

หน้าที่	บทบาทของคณะกรรมการ	บทบาทของผู้จัดการ
การวางแผน Planning	อะไรคือ เป้าหมายและวัตถุประสงค์	- คณะกรรมการคาดหวังจะให้เราช่วยทำอะไร
การดำเนินงาน Organizing	จะมีนโยบายอย่างไรเพื่อบรรลุเป้าหมายและจุดประสงค์หรือแนวทางการดำเนินงาน คืออะไร	- วิธีการหรือเครื่องมือชนิดไหนที่คณะกรรมการต้องการให้เราใช้เพื่อผลสำเร็จในเป้าหมายและจุดประสงค์มีส่วนช่วยให้เป้าหมายและจุดประสงค์สำเร็จได้อย่างไร
การสั่งการ Directing	ผู้จัดการที่คณะกรรมการต้องการควรมีประสิทธิภาพขนาดไหน จึงจะทำให้นโยบายและเป้าหมายบรรลุ	- ผู้ร่วมงานที่จะทำให้งานสำเร็จเป็นอย่างไร - ผู้จัดการควรเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับงานของพนักงานมากน้อยแค่ไหนอะไรคือลำดับแห่งความสำคัญของงานแต่ละชิ้น
การประสานงาน Coordinating	คณะกรรมการทุกคณะทำงานร่วมกันแต่ไม่ก้าวล้ำกัน	- ดูแลให้ผู้ร่วมงานทุกอย่าง โดยให้ความสำคัญเท่ากันหมด ให้ความร่วมมือกับคณะกรรมการ

ข้อควรคำนึงของพนักงานต่อกรรมการดำเนินการ

1. ให้ความเคารพในความมีน้ำใจของกรรมการ
2. ให้ความรู้ที่กระจ่างที่สุดในกิจการของสหกรณ์
3. ให้โอกาสได้ศึกษาเพิ่มเติม
4. ทำให้เกิดความภาคภูมิใจและประทับใจในงาน
5. ให้ความสะดวกสบายในการประชุม
6. ในโอกาสพิเศษควรหาสิ่งที่จะลึกลับแทนให้เกิดความประทับใจ
7. ส่งข่าวสารอย่าให้ขาดหาย

ข้อควรคำนึงของกรรมการดำเนินการต่อพนักงาน

1. ให้เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทนอย่างสมเหตุผล
2. ขอความเห็นใจเมื่อไม่สามารถจ่ายค่าตอบแทนได้สูงอย่างเพียงพอ และต้องให้ความหวังและอนาคตที่แน่นอน
3. อย่าดูถูก พนักงานไม่ใช่ลูกจ้างของกรรมการ
4. อาสาสมัคร (กรรมการ) ไม่ดีไปกว่าพนักงาน
5. ให้ความสนใจในปัญหาส่วนตัว และหาทางช่วยเหลือ
6. ให้โอกาสได้ศึกษาหาความรู้เพิ่มเติม

ปัจจัยอื่น ๆ ที่ทำให้การจัดการสหกรณ์เป็นผลสำเร็จ

ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว เรากำลังพิจารณาถึงการจัดการสหกรณ์ โดยคำนึงถึงหลักวิชาการจัดการเน้นในด้านหน้าที่ของฝ่ายจัดการว่ามีวิธีการอย่างไรบ้าง ทั้งในด้านวิชาการและการปฏิบัติจริงที่จะนำไปสู่ความสำเร็จของธุรกิจแบบสหกรณ์ ทั้งนี้ได้เน้นในด้านเศรษฐกิจและด้านบุคลากรเป็นสำคัญ

อย่างไรก็ดี หากจะกล่าวถึงว่ามีปัจจัยอะไรบ้างที่จะประกอบกันเข้าจนทำให้ความสำเร็จของสหกรณ์ ในข้อนี้หากได้ศึกษาแนวทางการพัฒนาของสหกรณ์ต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินการมา ปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ล้มลุกคลุกคลาน กระทั่งประสบความสำเร็จได้ในที่สุดนั้น นักสหกรณ์ได้วิเคราะห์แล้วพอสรุปประเด็นได้ 2 ลักษณะ ดังนี้

ลักษณะที่ 1 ได้แก่ปัจจัยภายใน แยกออกเป็น 2 ประเด็น ได้แก่ การศึกษาอบรม และอุดมการณ์คุณธรรมของฝ่ายจัดการ

ลักษณะที่ 2 ได้แก่ปัจจัยภายนอก แยกออกได้เป็น 2 ประเด็น ได้แก่ สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการเจริญเติบโตของสหกรณ์ และการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้

ปัจจัยภายใน

ประการแรก คือ การให้การศึกษาอบรม ซึ่งก็ย่อมกล่าวว่าเป็นหลักหนึ่งในหกหลักของหลักการสหกรณ์นั้นแล้ว ข้อนี้หากท้าวความถึงการพัฒนาสหกรณ์ในประเทศต่าง ๆ ที่ประสบผลสำเร็จมาแล้ว จะเห็นว่า การศึกษาอบรมทางสหกรณ์และที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจทั่วไป ด้วยนั่นเอง ที่เป็นปัจจัยสนับสนุนให้เกิดความสำเร็จ ดังเช่นในประเทศญี่ปุ่น เยอรมัน และอื่นๆ ที่ได้ประสบความสำเร็จทุกระดับเข้าใจในเทคนิคต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการจัดธุรกิจและการจัดการสหกรณ์ โดยได้มีการจัดตั้งโรงเรียนสถาบันฝึกอบรมได้ ทั้งก่อนการเข้าทำงานของพนักงานและระหว่างการทำงาน

ประการที่สอง ที่นับว่าเป็นปัจจัยที่จะนำไปสู่ความล้มเหลว หรือความสลายของการจัดการได้ซึ่งมีความสำคัญยิ่งยากปัจจัยหนึ่งทีเดียว จึงอาจถือเป็นปัจจัยอย่างอื่นอันส่งท้ายที่อาจร้ายแรงยิ่งก็ได้ ปัจจัยนี้ คือ ความไม่ซื่อสัตย์สุจริตของผู้จัดการและพนักงาน ซึ่งหากจัดการเพื่อความมั่งมีศรีสุข ของตนเองโดยไม่สนใจในระเบียบแบบแผน หลักวิธีการขาดความรับผิดชอบหรือเอาแต่ชอบผิดไม่รับ แม้จะได้มีการศึกษาวิธีการในการจัดการในการจัดเลิศเลออย่างไร สหกรณ์นั้นก็จะไปไม่รอด เมื่อมีการจัดการที่ผิดที่ไม่ซื่อตรงอันเกิดจากการคอร์รัปชัน ฉะนั้น บรรดาสมาชิกผู้เป็นเจ้าของสหกรณ์กรรมการดำเนินการของสหกรณ์ จักต้องสำนึกปัจจัยข้อนี้ไว้ให้จงหนัก

ปัจจัยภายนอก

ประการแรก ก็คือ การพัฒนาให้ปัจจัยที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมหรือที่มีอิทธิพลต่อความเติบโตของสหกรณ์ ได้เป็นเครื่องอำนวยความสะดวกให้สหกรณ์ได้ประสบความสำเร็จในการจัดการ เช่น บรรยากาศ เกี่ยวกับการเมือง โครงสร้างและนโยบายของการพัฒนาการเศรษฐกิจส่วนรวมของประเทศที่จะมีผลกระทบต่อการจัดการสหกรณ์ไปในทางที่ดี ทั้งนี้มิได้หมายความว่า ให้สหกรณ์มีอภิสิทธิพิเศษนอกเหนือไปจากที่ควรได้รับในฐานะเป็นวิธีการเศรษฐกิจที่มีได้มุ่งทำกำไรจากประชาชน แต่เป็นเศรษฐกิจของประชาชนเอง ที่ประชาชนเป็นตัวเองและดำเนินการเอง แต่จักต้องช่วยส่งเสริมให้กิจการสหกรณ์ได้ดำเนินไปโดยให้ความสำคัญของประชากรส่วนใหญ่ของประเทศ ไทยเรากีย่อมมีการเกษตรเป็นพื้นฐานอยู่ เมื่อพัฒนาขึ้นไปเป็นเกษตรอุตสาหกรรม การจัดเป็นองค์การสหกรณ์ของประชาชนย่อมจะช่วยให้ประชาชนผู้เป็นสมาชิกสหกรณ์ได้มีทางพัฒนาขึ้นในด้านเศรษฐกิจและสังคมได้เป็นอย่างดี

ประการที่สอง ก็คือ การพยายามนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ และเพื่อให้บริการแก่สมาชิกด้วย ดังที่เห็นได้ว่าในปัจจุบัน ระบบการจัดการโดยเฉพาะระบบข้อมูลระบบบัญชี ฯลฯ ขององค์การธุรกิจได้พึ่งเครื่องคอมพิวเตอร์มาก เริ่มตั้งแต่บันทึกข้อมูลให้เป็นระบบ เรียกดูได้รวดเร็ว และทั้งถูกต้องแม่นยำทั้งช่วยในการตัดสินใจของฝ่ายจัดการด้วย ส่วนที่เกี่ยวกับเครื่องมือใช้ในการประกอบอาชีพที่อาศัยเทคโนโลยีสมัยปัจจุบันนั้น ก็ย่อมเป็นไปได้เป็นปกติ เช่น เครื่องจักร เครื่องมือขนาดเล็กเบา หรือเครื่องมืออื่นใด เช่นนี้ หากทางฝ่ายจัดการสหกรณ์สนใจที่จะแนะนำสมาชิกให้รู้จักใช้ในการผลิตพร้อมด้วยระบบการให้เช่า / เช่าซื้อที่ดิน ก็จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง

2.5 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อการรวมกลุ่มสหกรณ์ ส่วนใหญ่เป็นเรื่องเกี่ยวกับการรวมกลุ่มสหกรณ์ และทัศนคติทั่วไป ซึ่งจะนำมาเสนอเพื่อเป็นแนวทางการวิจัยดังนี้

สำนักวิจัยสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (2514 : 2-4) ทำการวิจัยเรื่อง ความเปลี่ยนแปลง ทางเศรษฐกิจ และสังคมที่เกิดจากสหกรณ์ศึกษาสหกรณ์การเกษตรเมือง ฉะเชิงเทรา จำกัด พบว่า ความเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ สหกรณ์ได้นำความเปลี่ยนแปลงด้าน เศรษฐกิจ มาสู่สมาชิกอย่างน่าพอใจ การมีสมาชิกสหกรณ์ได้มีโอกาสกู้เงิน โดยเสียดอกเบี้ยถูกกว่า อัตราตลาดประกอบกับการได้รับการแนะนำควบคุมดูแลเกี่ยวกับการใช้จ่ายเงินกู้ ในการประกอบ อาชีพ ได้ช่วยให้ฐานะทางเศรษฐกิจของสมาชิกดีขึ้น อย่างเป็นที่น่าสังเกตและดีกว่าผู้ที่มีใช้สมาชิก อย่างไรก็ตามสมาชิกสหกรณ์ยังมีอุปสรรคในการประกอบอาชีพ ที่สำคัญอยู่บางประการ คือ อัตรา ค่าเช่าสูงมากจำนวนเงินกู้ไม่เพียงพอและความไม่แน่นอน หรือความตกต่ำของการจำหน่าย และ ราคาพืชผลที่ผลิตได้ ซึ่งยังขาดมาตรการอันได้ผลที่จะแก้ไขจากส่วนกลาง หรือในท้องถิ่นเอง

ส่วนความเปลี่ยนแปลงในด้านสังคมนั้นพบว่าในส่วนใหญ่แล้วทั้งในสมาชิก สหกรณ์ และผู้ที่มีใช้สมาชิก มีพฤติกรรมทัศนคติและอุดมการณ์ใกล้เคียงกันมากคงมีการแตกต่าง แต่ในเรื่องการดำรงตำแหน่งในกลุ่ม การเดินทางออกนอกเขต ความคิดที่ลงทุน หรือปรับปรุงขยาย การประกอบอาชีพ และการเชื่อมในความขยันขันแข็งมากกว่าโซดชะตา ซึ่งสมาชิกสหกรณ์ที่คิด ดังกล่าวมีจำนวนสูงกว่าผู้ที่มีใช้สมาชิกอยู่บ้าง

สมาชิกผู้กู้ไม่กระตือรือร้นในการส่งเงินยืมเพราะถือว่าเป็นเงินของตนเองหรือให้ กลุ่มหักเงินสัจจะสะสมของตนผลักส่งเงินยืมแทนการผ่อนชำระที่มีความก้าวหน้ามากกว่าได้ก่อ ให้เกิดผล กระทบทางอ้อมได้หลายประการ คือช่วยกระจายรายได้ให้เป็นธรรมมากขึ้น ส่งเสริมการ ลงทุนอุตสาหกรรมในชนบทส่งเสริมให้สตรี มีบทบาทในการบริหารมากขึ้น การบริการข้อมูลข่าวสาร แก่เกษตรกรมากขึ้น เพื่อศักดิ์ศรีเกียรติภูมิของชาวชนบทมากขึ้น รักษาประเพณีวัฒนธรรมอัน ดีงามของชาวชนบทไว้ และส่งเสริมการปกครองระบอบประชาธิปไตย

กองวิจัยและประเมินผล กรมการพัฒนาชุมชน (2528 : 4) ทำการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลความแตกต่าง ในความสำเร็จของกลุ่มออมทรัพย์เพื่อการผลิตพบว่า สมาชิกกลุ่มออม ทรัพย์ฯ ที่ไม่ประสบความสำเร็จและสมาชิกกลุ่มออมทรัพย์ฯ ที่ประสบความสำเร็จจะมีปัจจัยทาง ด้านระดับรายได้ และจำนวนสมาชิกในครัวเรือน การได้รับข้อมูลข่าวสาร การได้รับการประชุม ชี้แจง ระดับความเข้าใจในหลักการ วัตถุประสงค์และวิธีดำเนินงาน ในส่วนที่ไม่แตกต่างกัน คือ ด้านอายุ การติดต่อกับเจ้าหน้าที่พัฒนาชุมชน

สมบัติ (2530 : 3) ได้แสดงความคิดเห็นว่า การจัดตั้งสหกรณ์เครดิตยูเนียนนั้น จะต้องรวบรวมกลุ่มผู้สนใจศึกษาหลักการและวิธีการดำเนินการของสหกรณ์ ประชุมร่างหลักการ และจัดตั้งเข้าหาบุคคลที่เคารพนับถือ และประชุมจัดตั้งตามลำดับ

ชิน และ เอียด (2531:4) ได้ศึกษาถึงปัจจัยที่มีต่อความสำเร็จของกลุ่มออมทรัพย์ พบว่า ความสำเร็จของกลุ่มนั้นจะต้องมีปัจจัยที่สำคัญคือ ความพร้อมเพรียงในเรื่องคน เงินการ จัดการและปัจจัยสนับสนุนอื่นๆ เช่น ปัจจัยการสนับสนุนจากภายนอกทั้งเอกชนและรัฐบาล

ชิน และเอียด (2531:4) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของกลุ่มออมทรัพย์ ในจังหวัดสุรินทร์ พบว่า การออมของสมาชิกและครอบครัวมีวิธีการออมกับกลุ่มหลายวิธี เช่น การ ลงหุ้น การฝากตามกำหนดเวลา และการฝากตามกำหนดเวลา และการฝากพิเศษเป็นครั้งคราว

บำรุง (2531 : 4) ได้ให้ข้อสังเกตว่า สหกรณ์เครดิตยูเนียนเป็นเครื่องมือสะสมทุน ภายในชุมชนเกิดจากเงินที่ชาวบ้านสะสมเองกับเงินช่วยเหลือจากภายนอก ซึ่งมันจะมีคุณค่าแตกต่างกัน ตามความเข้าใจของชาวบ้านนั้น ถ้าจะเอาสองเรื่องมารวมกัน จะต้องมีปัญหาเพราะทุน หมุนเวียนที่หน่วยงานให้เป็นเพียงการพิสูจน์ความสามารถขององค์กร ส่วนการสะสมของเขาเอง เป็นขบวนการสำนึกและปรับปรุงนิสัยตนเอง เพราะเงินทุนที่ค่อยๆ สะสมเกิดจากหยาดเหงื่อแรงงานในครอบครัว

กิ่งแก้ว และวีระศักดิ์ (2532 : 2-3) ได้ศึกษาถึง การดำเนินงานกลุ่มออมทรัพย์ เพื่อการผลิตกับการพัฒนาชนบทพบข้อมูลที่ผลักดันให้กลุ่มออมทรัพย์ฯ ประสบความสำเร็จ ได้แก่ การมีผู้นำกลุ่มที่ได้รับการยอมรับและมีความสามารถ มีคณะกรรมการบริหารที่เลือกตั้ง โดย สมาชิกที่มีความสามารถ ราษฎรในท้องถิ่นมีอาชีพและรายได้ดี มีความเข้าใจในระเบียบของกลุ่ม และสภาพแวดล้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานของหมู่บ้านค่อนข้างดี นอกจากนี้ยังได้รับการสนับสนุนทางด้านการวิชาการจากเจ้าหน้าที่ มีการติดตามผลงานอย่างสม่ำเสมอ และได้รับงบประมาณสนับสนุนจากทางราชการเป็นอย่างดี

สรายุทธ (2536:2) ศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของกลุ่มออมทรัพย์ เพื่อการผลิตในจังหวัดชลบุรี พบว่า สมาชิกยังมีความเข้าใจในหลักปรัชญา และวิธีการของกลุ่ม ออมทรัพย์ฯน้อยเกินไป กลุ่มออมทรัพย์ฯ และสมาชิกกลุ่มออมทรัพย์ฯ ต้องเน้นทางด้านให้การ ศึกษาอบรมเป็นอย่างมาก กลุ่มออมทรัพย์ฯ ต้องปรับปรุงการดำเนินงานต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพ

สุคนธ์ (2536:4) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการบริหารงานของ กรรมการกลุ่มออมทรัพย์เพื่อการผลิต พบว่า ปัจจัยที่มีผลสำเร็จในการบริหารงานของ กรรมการกลุ่มออมทรัพย์เพื่อการผลิต ได้แก่ ระยะเวลาการดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ ความเข้าใจในวัตถุประสงค์การจัดตั้งกลุ่มที่เคยได้รับความรู้และประสบการณ์ ในกิจกรรมต่างๆ เกี่ยวกับ กลุ่มออมทรัพย์ การได้รับการสนับสนุนจากเจ้าหน้าที่พัฒนาชุมชน การที่กรรมการยึดหลักบริหาร ในการบริหารกลุ่มออมทรัพย์ มีความสำเร็จในการบริหารงานของคณะกรรมการกลุ่มออมทรัพย์

สุนทร บางเพชร (2539: 1) ได้ศึกษาทัศนคติของผู้ขับเคลื่อนระดับบนทางหลวงต่อ งานบริการด้านจราจรของตำรวจทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจทางหลวง 5 กองกำกับ การ 6 จังหวัดอำนาจเจริญ

ผลการศึกษาปรากฏว่า

1. ทักษะของผู้ขับขีรถยนต์บนทางหลวงต้องงานบริการด้านจราจรของตำรวจทางหลวงโดยภาพรวมของงานบริการอยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อเรียงลำดับทักษะต้องงานบริการออกเป็นด้านต่างๆ ปรากฏว่า ด้านกระบวนการให้บริการ อยู่ในระดับสูงสุด รองลงมาคือ ด้านเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ และ ด้านระบบการให้บริการตามลำดับ

2. ตัวแปรทางด้าน เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ ภูมิสำเนา การทราบข่าวคราว การมีประสบการณ์โดยตรง และประเภทรถยนต์ ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับทัศนคติยกเว้น ตัวแปรด้านการมีประสบการณ์โดยอ้อม ที่มีความสัมพันธ์กับระดับทัศนคติในการให้บริการผู้ขับขีรถยนต์บนทางหลวง ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ยุทธศิลป์ ป้านภูมิ (2540 : 1-2) ได้ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเข้มแข็งขององค์กรชุมชน ศึกษากรณีกลุ่มออมทรัพย์ในเขตเทศบาลนครนครสวรรค์ พบว่า

1. ปัจจัยภายในองค์กร ได้แก่ ระยะเวลาในการจัดตั้งกลุ่ม การมีวินัยของสมาชิก และการนำระเบียบไปปฏิบัติ มีความสัมพันธ์กับความเข้มแข็งขององค์กรชุมชน หรือยอมรับสมมติฐาน ส่วนการมีความรู้ ความเข้าใจในวัตถุประสงค์ และภาวะผู้นำของกลุ่ม ไม่มีความสัมพันธ์กับความเข้มแข็งขององค์กรชุมชน หรือปฏิเสธสมมติฐาน

2. ปัจจัยภายนอกองค์กร ได้แก่ ลักษณะอาชีพ การแนะนำติดตามของเจ้าหน้าที่มีความสัมพันธ์กับความเข้มแข็งขององค์กรชุมชน หรือยอมรับสมมติฐาน ส่วนการมีเอกสารสิทธิในที่อยู่อาศัย ไม่มีความสัมพันธ์กับความเข้มแข็งขององค์กรชุมชน หรือปฏิเสธสมมติฐาน

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน ประกอบด้วย คณะกรรมการไม่ทำงานตามบทบาทหน้าที่ สมาชิกไม่มีวินัยและขาดการมีส่วนร่วม การบริหารจัดการยังไม่ดีพอเนื่องจากคณะกรรมการยังขาดความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการบริหารจัดการ และการแนะนำติดตามของเจ้าหน้าที่ไม่ต่อเนื่องโดย เสนอแนะ

1. ในระยะ 2 ปีแรกของการจัดตั้งกลุ่ม ควรให้เวลาในการแนะนำ ติดตามอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง เพราะเป็นช่วงของการเรียนรู้ และพัฒนากลุ่มให้เกิดความเข้มแข็ง เมื่อกลุ่มมีระยะเวลาในการดำเนินงานมากขึ้น จะส่งผลให้กลุ่มมีความเข้มแข็งมากขึ้น

2. ควรส่งเสริม ปลุกฝังการมีวินัย และการมีส่วนร่วมของสมาชิกในการดำเนินงาน โดยเฉพาะกลุ่มที่จัดตั้งใหม่

3. ควรส่งเสริมแนะนำให้แต่ละกลุ่มได้จัดทำระเบียบ และนำไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัด เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการ

4. ควรส่งเสริมการจัดตั้งกลุ่มให้กับสมาชิกที่มีลักษณะอาชีพเหมือนกัน เพราะมี ปัญหาและความต้องการที่ใกล้เคียงกัน ทำให้การบริหารจัดการภายในกลุ่มง่ายขึ้น

5. การแนะนำติดตามของเจ้าหน้าที่ ควรติดตามอย่างใกล้ชิด และต่อเนื่อง โดยเฉพาะในระยะแรกของการจัดตั้งกลุ่ม แต่ควรมีการติดตามน้อยลง เมื่อกลุ่มมีความเข้มแข็งมากขึ้น เพื่อให้กลุ่มสามารถดำเนินการได้เอง

บทที่ 3

กรอบแนวคิดในการศึกษา

3.1 กรอบแนวคิดในการศึกษา

จากแนวคิดทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสามารถกำหนดกรอบแนวคิด และความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ : ศึกษาเฉพาะกรณี สถานีตำรวจภูธร อำเภอบ้านโป่ง โดยพิจารณาจากสถานการณ์และความสำคัญของปัญหาที่มีตัวแปรที่ต้องศึกษา ดังนี้

1. ตัวแปรปัญหา (Problematic Variable) ได้แก่ ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ ในเขตอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี

2. ตัวแปรตาม (Dependent Variable) ได้แก่ ระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ โดยจำแนกความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างออกเป็น ด้าน ๆ ดังนี้

1. ด้านการรับรู้

- 1) การรวมกลุ่มสหกรณ์
- 2) ประโยชน์การจัดตั้งสหกรณ์
- 3) ปัญหาอุปสรรคการจัดตั้งสหกรณ์

2. ด้านความรู้ความเข้าใจ

- 1) ความเข้าใจเกี่ยวกับการรวมกลุ่มสหกรณ์
- 2) ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการด้านการจราจร

3. ด้านความคิดเห็น

- 1) การตรวจยึดจับกุม
- 2) การจัดการจราจรปัจจุบัน
- 3) พฤติกรรมการประกอบอาชีพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

การรักษาคุณธรรมและจรรยาบรรณของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

4. ข้อเสนอแนะและแนวทางที่ ทำให้ เกิดการรวมกลุ่มสหกรณ์รถจักรยานยนต์

3. ตัวแปรอิสระ (Independent Variable) ได้แก่ ตัวแปรภูมิหลังของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ประกอบด้วย อายุ การศึกษา การยึดเป็นอาชีพหลัก/รอง รายได้ ครอบครัว ระยะเวลาการอยู่อาศัย ประสบการณ์เกี่ยวกับสหกรณ์

กรอบแนวคิดในการศึกษา

ตัวแปรอิสระ (Independent Variable)

- อายุ
- การศึกษา
- การยึดเป็นอาชีพหลัก/รอง
- รายได้ครอบครัว
- ระยะเวลาการอยู่อาศัย
- ประสบการณ์เกี่ยวกับสหกรณ์

ตัวแปรตาม (Dependent Variable)

ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
รับจ้างต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ :
ศึกษาเฉพาะกรณี อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี

1. ด้านการรับรู้

- 1) เกี่ยวกับการรวมกลุ่มสหกรณ์
- 2) ประโยชน์การจัดตั้งสหกรณ์
- 3) ปัญหาการจัดตั้งสหกรณ์

2. ด้านความเข้าใจ

- 1) การรวมกลุ่มสหกรณ์
- 2) การจัดการด้านการจราจร

3. ด้านความคิดเห็น

- 1) การตรวจยึดจับกุม
- 2) การจัดการด้านการจราจรปัจจุบัน
- 3) พฤติกรรมการประกอบอาชีพ
รถจักรยานยนต์
- 4) การรวมกลุ่มสหกรณ์

4. ข้อเสนอแนะและแนวทางที่ทำให้เกิด การรวมกลุ่มสหกรณ์

3.2 นิยามศัพท์เชิงปฏิบัติการ

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ให้ความหมายของศัพท์เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาไว้ดังนี้

ความคิดเห็น หมายถึง ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และแสดงออกทางพฤติกรรม หรือแสดงความคิดเห็นว่าชอบหรือไม่ชอบ พอใจหรือไม่พอใจต่อวิธีการตรวจยึดจับกุม การจัดการจราจร การรวมกลุ่มสหกรณ์รถจักรยานยนต์รับจ้าง การรักษาคุณธรรม และจรรยาบรรณของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง หมายถึง ผู้ประกอบอาชีพ ขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตพื้นที่อำเภอบ้านโป่ง ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

การรวมกลุ่มสหกรณ์ หมายถึง บุคคลซึ่งมีความสัมพันธ์กันอย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น ทำงานอาชีพเดียวกัน หรืออาศัยอยู่ในชุมชนหรือท้องที่เดียวกัน มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์งอกเงยร่วมกันเข้าร่วมเป็นสมาชิก และได้รับการจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติ พ.ศ. 2511 กรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่เข้าร่วมกลุ่มสหกรณ์รถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้เช่นกัน

ประโยชน์การจัดตั้งสหกรณ์ หมายถึง การรวมกลุ่มในการซื้อรถจักรยานยนต์ เป็นการลดต้นทุน มีอำนาจในการต่อรองกรณีเกิดปัญหากับสมาชิกในกลุ่ม การกำหนดอัตราค่าโดยสารในอัตราเดียวกัน รวมถึงการจัดการกับสมาชิกในกลุ่ม การกำหนดอัตราค่าโดยสารในอัตราเดียวกัน รวมถึงการจัดระเบียบคิวรถโดยไม่ต้องแย่งผู้โดยสาร เป็นต้น

ปัญหาการจัดตั้งสหกรณ์ หมายถึง การขาดผู้นำพากลุ่มสหกรณ์ การขาดระเบียบวินัยในการควบคุมกลุ่ม การจัดการ ขั้นตอนวิธีการจัดตั้งกลุ่มค่าใช้จ่ายดำเนินการเช่า ค่าจ้างคนทำงานประจำสำนักงาน เป็นต้น

การจัดการด้านการจราจร หมายถึง การจัดการด้านจราจรในพื้นที่อำเภอบ้านโป่ง โดยสถานีตำรวจบ้านโป่ง ดำเนินการ ดังเช่น การจัดการภารกิจประจำจุดสำคัญ การจัดการจราจรปัจจุบัน การย้ายจุดกำหนดเวลาเร่งด่วน และห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในบริเวณที่คับขัน การแก้ปัญหาในจุดที่มีการจราจรคับขัน โดยมีการแจ้งให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางทราบล่วงหน้า การเปลี่ยนเส้นทางให้รถวิ่งทางเดียว เป็นต้น

การตรวจยึดจับกุม หมายถึง การพิจารณา การใช้วิจารณญาณ ก่อนจับกุม และ ความสุภาพในการตรวจสอบหลักฐานเอกสารทะเบียนรถ

พฤติกรรมการประกอบอาชีพ คุณธรรม และจรรยาบรรณของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง หมายถึง การปฏิบัติตามกฎจราจร ความรับผิดชอบ ความซื่อสัตย์สุจริต ความจริงใจ ไม่คดโกงหลอกลวงของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อผู้โดยสาร เป็นต้น

ประสบการณ์เกี่ยวกับสหกรณ์ หมายถึง การเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ หรือ เคยเป็นสมาชิกในกลุ่มสหกรณ์ต่าง ๆ เช่น สหกรณ์การเกษตร สหกรณ์นิคม สหกรณ์ประมง สหกรณ์ออมทรัพย์ สหกรณ์ร้านค้า และสหกรณ์บริการ เป็นต้น

3.3 วิธีการศึกษา

3.3.1 แบบวิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้การสำรวจ (Survey) ทัศนคติ สอบถามความคิดเห็นและความรู้สึกของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อ การรวมกลุ่มในรูปแบบสหกรณ์ : ศึกษาเฉพาะกรณี ตำรวจภูธรอำเภอบ้านโป่ง

3.3.2 แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาวิจัย ได้ดำเนินการศึกษาจากแหล่งต่าง ๆ ดังนี้

1) แหล่งปฐมภูมิ (Primary Data) การศึกษาจากแหล่งปฐมภูมิ เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตอำเภอบ้านโป่ง จำนวน 14 คีวรต โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือให้กลุ่มตัวอย่างกรอกแบบสอบถาม

2) แหล่งทุติยภูมิ (Secondary Data) การศึกษาจากแหล่งทุติยภูมิเป็นการศึกษาจากเอกสาร รายงาน กฎระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมายที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เก็บรวบรวมไว้ เช่น กรมการขนส่งทางบก การส่งเสริมสหกรณ์ สถานีตำรวจภูธรอำเภอบ้านโป่ง เป็นต้น

3.3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรได้แก่ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตอำเภอบ้านโป่ง

กลุ่มตัวอย่าง คือ ตัวแทนของประชากรที่ให้มาด้วยการสุ่มตัวอย่างจากกลุ่มตัวอย่างทั้ง 14 คีวรต ในเขตอำเภอบ้านโป่ง โดยการใช้แบบสอบถาม จำนวน 420 ตัวอย่าง เก็บแบบสอบถามคืนได้จำนวน 242 ตัวอย่าง ดังปรากฏตามตารางดังนี้

ตารางที่ 3.1 แสดงลักษณะที่ตั้งวัดรณจักรยานยนต์รับจ้าง และจำนวนผู้รับจ้าง

ที่ตั้ง	จำนวนคัน	จำนวน	ร้อยละ
1. หน้าธนาคารออมสิน	70	47	19.4
2. ศาลเจ้าแม่	70	46	19.0
3. หน้าวัดบ้านโป่ง	70	41	16.9
4. หน้าธนาคารกรุงเทพ	40	26	10.7
5. หน้า สภอ. บ้านโป่ง	30	19	7.9
6. หน้าเทศบาล	30	18	7.4
7. ลีแยกเชิงสะพาน	20	13	5.4
8. ซอยกลาง	20	9	3.7
9. หน้าโรงพยาบาลอินทร	20	9	3.7
10. หน้าโรงพยาบาลยนต์บ้านโป่งรามา	10	6	2.5
11. ซี.เค.	10	3	1.2
12. ซอยบุญญลักษณ	10	2	0.8
13. ลาดบัวขาว	10	2	0.8
14. มายเฮ้าส์	10	1	0.4
รวม	420	242	100.0

3.3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษานี้ คือ แบบสอบถามโดยโครงสร้างแบบสอบถามประกอบด้วย ส่วนต่าง ๆ ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านการรับรู้ เกี่ยวกับการรวมกลุ่มสหกรณ์

ส่วนที่ 3 ความคิดเข้าใจเกี่ยวกับสหกรณ์ และการจัดการสหกรณ์

ส่วนที่ 4 ด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีการตรวจยึดจับกุม การจัดการจราจร

ปัจจุบัน พฤติกรรมการประกอบอาชีพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และการรวมกลุ่มสหกรณ์

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะ และแนวทางที่ทำให้เกิดการรวมกลุ่มสหกรณ์

การทดสอบแบบสอบถาม ได้ทำการทดสอบดังนี้

ทดสอบความเหมาะสมของแบบสอบถามโดยการนำไปทดสอบ (Pretest) กับกลุ่มที่มีลักษณะคล้ายกับตัวอย่าง แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไขคำถามใหม่ให้ตรงตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการ และให้ง่ายขึ้นสำหรับผู้ตอบ โดยปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาให้ทำการตัดสินประโยคต่าง ๆ ของแบบสอบถามแล้วจึงนำไปใช้จริงกับกลุ่มตัวอย่าง

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ได้ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 242 ชุด แล้วดำเนินการประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โปรแกรม SPSS/pc⁺ แล้วทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ ดังนี้

1. ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) เพื่อสรุปลักษณะทั่วไปประกอบการวิเคราะห์เชิงเหตุผล เพื่ออธิบายเกี่ยวกับการรับรู้ ความเข้าใจ ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง
2. ใช้สถิติ (Chi-square) เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ที่ตั้งไว้

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อการรวมกลุ่มในรูปแบบสหกรณ์ : ศึกษาเฉพาะกรณีอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี มีผลการศึกษาตามลักษณะของข้อมูล ดังนี้

- 4.1 สภาพปัจจุบันและปัญหาของการจัดการเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง
- 4.2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง
- 4.3 ข้อมูลด้านการรับรู้เกี่ยวกับการรวมกลุ่ม หรือการจัดตั้งสหกรณ์
- 4.4 ข้อมูลด้านความเข้าใจเกี่ยวกับการรวมกลุ่มสหกรณ์การจัดการด้านการจราจร
- 4.5 ข้อมูลด้านความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในประเด็น
 - วิธีการตรวจจับกุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
 - วิธีการจัดการจราจรปัจจุบัน
 - พฤติกรรมการประกอบอาชีพของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์
 - การรวมกลุ่มสหกรณ์
- 4.6 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปแบบสหกรณ์

4.1 สภาพปัจจุบันและปัญหาของการจัดการเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี เป็นอำเภอใหญ่ ซึ่งนับวันความเจริญได้ก้าวเข้ามาสู่พื้นที่อำเภอบ้านโป่ง มากขึ้นในรูปแบบต่างๆ หลากหลาย เช่น มีโรงงานอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้น มีประชากรเพิ่มขึ้น มีบ้านเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างหนาแน่นขึ้น มีรถยนต์-จักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ ในสภาวะที่ความเจริญหลากหลายหรือภาวะสังคมเมืองเริ่มเข้ามาครอบงำ สังคมคนบ้านโป่งมากขึ้นนั้น ภาวะสังคมเดิมคือ สังคมชนบทก็ยังคงอยู่ไม่ถดถอยไปเท่าใด มีทั้งระบบความเป็นเครือญาติ ความเป็นสมัครพรรคพวกยังแอบแฝงอยู่ ดังนั้น จึงมีปัญหาและอุปสรรคหลายประการในการดำเนินงานด้านการจราจรในเขตพื้นที่อำเภอบ้านโป่ง ซึ่งเป็นเรื่องที่น่าศึกษาและวางแนวทางในการดำเนินการจัดการจราจรในพื้นที่เป็นอย่างยิ่ง

ขอบข่ายและความรับผิดชอบ

พื้นที่อำเภอบ้านโป่ง มีพื้นที่รับผิดชอบกว้างขวางถึง 390 ตารางกิโลเมตร แบ่งส่วนการปกครองทั้งหมดเป็น 15 ตำบล 165 หมู่บ้าน ประชากร 141,562 คน พื้นที่เขตเทศบาลเมือง 2.91 ตร.กม. มีประชากร 24,727 คน ถนนซอย 72 สาย ถนนคอนกรีต 6 สาย ถนนแอสฟัลท์ 61 สาย ลูกรัง 2 สาย รวมความยาวของถนน 55,301 เมตร

ยอดกำลังพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

มียอดกำลังพลปัจจุบัน 33 นาย ประกอบด้วยสารวัตร 1 นาย รองสารวัตร 2 นาย ชั้นประทวน 30 นาย อัตราเฉลี่ย เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร 1 นาย ต่อประชาชน 1,236 คน หรือเปรียบเทียบเป็นพื้นที่คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร 1 นาย ต่อพื้นที่ 0.145 ตร.กม.

ภารกิจประจำ ภารกิจพิเศษและการฝึกอบรมบุคลากร

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สภ.อ. บ้านโป่ง มีภารกิจโดยสังเขปอยู่ 2 ประการคือ ภารกิจประจำ และภารกิจพิเศษ มีรายละเอียดดังนี้

1. ภารกิจประจำ

ในช่วงเร่งด่วนของวันราชการคือ เช้าตั้งแต่เวลา 07.30 น. ถึงเวลา 08.30 น. และช่วงบ่าย ตั้งแต่เวลา 15.00 น. ถึงเวลา 17.00 น. มีการให้บริการประจำวัน หน้าโรงเรียนและสถานการศึกษาต่างๆ จำนวน 11 แห่ง ทางร่วมทางแยก 13 แห่ง รวมทั้งหน้าโรงงานอีก 2 แห่ง และการปฏิบัติหน้าที่ ในช่วงปกติของวันราชการ ซึ่งพ้นจากช่วงเร่งด่วน สภ.อ. บ้านโป่ง โดย ผกก.ฯ ได้มีนโยบายให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เข้าสนับสนุนงานป้องกันปราบปราม ด้วยการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เข้าประจำการตามธนาคารต่างๆ และร้านทอง เพื่อผลในการป้องกันธนาคาร-ร้านทองดังกล่าว ทั้งนี้รวมไปถึงการจับกุมผู้กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎจราจรต่างๆ ในเขตพื้นที่รับผิดชอบด้วยอีกส่วนหนึ่ง

2. ภารกิจพิเศษ

เป็นภารกิจที่นอกเหนือจากภาระหน้าที่ ที่จะต้องกระทำในฐานะตำรวจจราจร โดยเน้นหนักทางด้านงานมวลชน งานอบรมให้ความรู้ทางด้านการจราจรแก่นักเรียน-นักศึกษา ตลอดจน ประชาชนโดยทั่วไป ในรูปของโครงการหลากหลาย ที่จะให้ประชาชนหรือกลุ่มเป้าหมายได้มีส่วนร่วมด้วย เช่นโครงการณรงค์สวมหมวกกันน็อก โครงการขีตีสีเส้นเพื่อชาวอำเภอบ้านโป่ง ร่วมในโครงการชุมชนสัมพันธ์ มีการร่วมเลี้ยงอาหารกลางวันและให้ความรู้ทางด้านงานจราจรแก่เด็กนักเรียนในพื้นที่ชนบทรอบนอกทุกๆเดือน โดยร่วมกับชมรมมิตรสัมพันธ์บ้านโป่ง

3. การฝึกอบบรมบุคลากร

งานจราจรอำเภอบ้านโป่ง เน้นหนักในการพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งเป็นผู้ที่จะต้องเข้าคลุกคลีใกล้ชิดกับประชาชนอยู่ตลอดเวลา ทั้งด้านร่างกายและจิตใจ โดยมีจุดประสงค์ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทุกคน มีความสำนึกในหน้าที่ มีวินัยในตนเอง มีคุณธรรมจริยธรรม ตลอดจนมีอุดมการณ์ จิตวิญญาณของความเป็นตำรวจ เพื่อให้เป็นผู้ประพฤติดี ทั้งทางกาย วาจา ใจ จึงมีการฝึกอบรมพัฒนาศักยภาพบุคลากรดังนี้

3.1 โครงการร่วมทำบุญวันพระ เนื่องจากงานจราจรตระหนักดีว่า บุคลากรภายในหน่วย จะมีคุณภาพได้นั้น นอกจากภาวะร่างกายที่แข็งแรงแล้ว ภาวะด้านจิตใจ ความมีคุณธรรมจริยธรรมก็นับเป็นสิ่งสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่ละนาย จึงได้จัดโครงการร่วมทำบุญเลี้ยงพระตามวัดต่างๆ ในวันพระช่วงวันเข้าพรรษา โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทุกคนที่ว่างหน้าที่ ร่วมกันนำอาหารไปเลี้ยงภัตตาหารเพลแก่พระภิกษุ ตามวันต่างๆ ที่กำหนดทุกวันพระ จากนั้นก็อาราธนาพระภิกษุที่ทรงคุณธรรมเทศ อบรมสั่งสอน ในเรื่องต่างๆ ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรรับฟัง เพื่อนำไปปรับใช้ในวิถีชีวิตของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่ละนาย

3.2 โครงการฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปลอดภัย งานจราจรฯ ได้ร่วมกับ บริษัทมิตรธรรมบ้านโป่ง และบริษัทฮอนด้าสำนักงานใหญ่ จัดให้มีการฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์โดยปลอดภัยขึ้นที่สนามภายในหมู่บ้านกรูณาการ์เด็น บ้านโป่ง เมื่อช่วงเดือนพฤศจิกายน 2539 โดยมีจุดประสงค์เพื่อพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากร และเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ของ สภ.อ.บ้านโป่ง มีความสามารถในการใช้รถใช้ถนนได้โดยปลอดภัย

3.3 โครงการฝึกแถว 5 นาที เนื่องจากภาระหน้าที่ประจำของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีอยู่หลากหลาย และต่อเนื่องทำให้การฝึกอบรมประจำสัปดาห์ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรขาดตกบกพร่อง เพื่อชดเชยในสิ่งที่ขาดไป และเพื่อพัฒนาให้บุคลากร มีระเบียบวินัย ดังนั้นงานจราจรฯ จึงได้จัดให้มีการอบรมทบทวนระเบียบแถวและทำฝึกทุกวัน ก่อนปล่อยแถวออกปฏิบัติหน้าที่ในช่วงเช้า โดยใช้เวลาในการทบทวนประมาณ 5 นาที การทบทวนการฝึกอย่างต่อเนื่องทุกวันนี้ งานจราจรฯ มุ่งหวังที่จะให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เกิดความเคยชิน เป็นผู้ที่มีระเบียบวินัย และมีความสำนึกในหน้าที่

3.4 โครงการทบทวนการใช้อาวุธและยุทธวิธีตำรวจ ในภาวะปัจจุบัน ความรุนแรงของผู้ประกอบอาชญากรรมมีมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นผู้ค้ายาเสพติดฯ หรือคนร้ายปล้นชิงทรัพย์ ฆาตกร ร้านทอง ซึ่งมักจะใช้อาวุธหรือมีการเตรียมตัวมาอย่างดีในการประกอบอาชญากรรม เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ของ สภ.อ.บ้านโป่ง มักจะเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจกลุ่มแรกที่เข้าไปยังจุดเกิดเหตุเสมอ เมื่อมีเหตุฉุกเฉิน ซึ่งหากบุคลากรเหล่านี้ไม่มีความรู้ความสามารถในการใช้อาวุธปืน ตลอดจนยุทธวิธีตำรวจแล้ว ความสูญเสีย ก็อาจเกิดขึ้นได้ งานจราจรฯ ตระหนักดีถึง

ความจำเป็นในการพัฒนาบุคลากรในส่วนนี้ให้มีขีดความสามารถรองรับปัญหาที่เกิดขึ้น ดังนั้นจึงได้จัดอบรมทบทวนการใช้อาวุธและยุทธวิธีตำรวจโดยใช้เวลาประมาณ 5 นาที ก่อนปล่อยแถว ขึ้นทุกเช้า เพื่อพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรให้มีความสามารถในการแก้ปัญหาและใช้อาวุธได้ อย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อเกิดเหตุการณ์จริงขึ้น

3.5 โครงการตำรวจจราจรพูดเพราะ ปัญหาด้านการสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกับ ประชาชนทั่วไป โดยเฉพาะผู้ถูกจับกุมในข้อหาความผิดจราจร มักจะเป็นเหตุให้เกิดความเข้าใจผิดกันอยู่เสมอ งานจราจรฯ ตระหนักดีในปัญหาเหล่านี้ จึงได้กำหนดการฝึกเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เกิดความเคยชินในการใช้ภาษาและวาจาที่สุภาพเรียบร้อย มีการทำวันทยาหัตถ์ ประกอบการฝึกหัดพูด รู้จักกล่าวคำ “สวัสดีครับ” “ขอโทษครับ” และ “ขอบคุณครับ” นอกจากนี้งานจราจรฯ ยังมีการพัฒนาพื้นใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้อยู่ในภาวะที่สามารถจะรับใช้ประชาชนในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเน้นย้ำคำสอนในเรื่องของอุดมคติตำรวจ เพื่อพัฒนาบุคลากรให้มีจิตวิญญาณของความเป็นตำรวจที่แท้จริง

จากภารกิจของงานด้านการจัดการจราจรดังกล่าว ก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากในปัจจุบันไม่มีกลุ่มผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดขึ้น มีจำนวน 420 คัน 14 คิว ตามแผนที่ 4.1 (แผนที่อำเภอบ้านโป่ง) ซึ่งนับว่ามากกว่าการควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ปัญหาที่เกิดขึ้นมากมาย ขณะเดียวกันการควบคุมผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในแง่กฎหมายรองรับก็ไม่ชัดเจน เจ้าหน้าที่ตำรวจเองก็ไม่สามารถเข้าไปจัดการปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม ผู้ศึกษาได้รวบรวมประเด็นข้อกฎหมาย และข้อหาหรือต่าง ๆ สรุปเป็นแนวทางการศึกษาเกี่ยวกับการขนส่ง และการจัดระเบียบจราจร ดังนี้

1. ความหมาย พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ใน พระราชบัญญัติ นี้

1) “การขนส่ง” หมายความว่า การขนคน สัตว์ หรือสิ่งของโดยทางบกด้วยรถ
2) “การขนส่งประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด

3) “การขนส่งไม่ประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

4) “การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก” หมายความว่า การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือคนและสิ่งของรวมกัน เพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม

5) “การขนส่งส่วนบุคคล” หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันกิโลกรัม

6) “การขนส่งระหว่างจังหวัด” หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างจังหวัดกับจังหวัด

7) “การขนส่งระหว่างประเทศ” หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ

8) “การรับจัดการขนส่ง” หมายความว่า การรับจ้างรวบรวมคน สัตว์ หรือสิ่งของ และจัดให้บุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง

9) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ

10) “ผู้ตรวจการ” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจการขนส่ง

11) “พนักงานตรวจสอบสภาพ” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่ง ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจความมั่นคงแข็งแรง ความสะอาด ความเรียบร้อย และความเหมาะสมของสภาพรถที่นำมาใช้ในการขนส่ง

12) “นายทะเบียน” หมายความว่า นายทะเบียนกลาง หรือนายทะเบียนประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี

13) “คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง หรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี

14) “อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

15) “รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 5 พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่

1. การขนส่งโดยรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

2. การขนส่งโดยรถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 12 คน รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อย กิโลกรัม รถยนต์สามล้อ รถจักรยานยนต์ และรถแท็กซี่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

3. การขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 6 ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเป็นนายทะเบียนกลาง มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างจังหวัด และการขนส่งระหว่างประเทศ

ให้นายทะเบียนกลาง เป็นนายทะเบียนประจำกรุงเทพมหานคร มีอำนาจและหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ภายในเขตกรุงเทพมหานคร

ให้ขนส่งจังหวัดเป็นนายทะเบียนประจำจังหวัด มีอำนาจและหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ภายในเขตจังหวัดของตน

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจมอบหมายกิจการอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของตนให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดทำแทนได้

การมอบหมายตามวรรคสี่ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 7 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสอบกับออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ ยกเว้นค่าธรรมเนียมและกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวง

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้ กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2522) อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตร 18 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ออกกฎกระทรวง ข้อที่เกี่ยวข้องกับจักรยานยนต์ไว้ ดังนี้

ข้อ 3 ให้บรรทุกของหรือคนไม่รวมผู้ขับขี่ได้ไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้

1. รถจักรยานยนต์ ให้บรรทุกของไม่เกิน 50 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่ง แต่ให้นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว

2. รถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้าง ให้บรรทุกของได้ไม่เกิน 150 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่ง

3. รถจักรยานสองล้อ ให้บรรทุกของอย่างเดียวน้อยกว่า 30 กิโลกรัม

4. รถจักรยานตั้งแต่สามล้อขึ้นไป สำหรับบรรทุกของ ให้บรรทุกของอย่างเดียวน้อยกว่า 150 กิโลกรัม

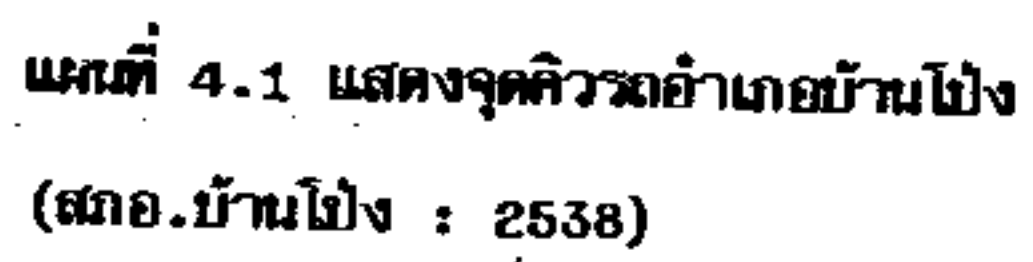
5. รถจักรยานตั้งแต่ สามล้อขึ้นไปสำหรับบรรทุกคน ให้บรรทุกคนไม่เกินสองคน กับเด็กอายุไม่เกินสิบขวบอีกไม่เกินสองคน หรือของไม่เกิน 150 กิโลกรัม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (2531) ได้มีข้อหารือ เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2531 เรื่อง การนำรถจักรยานยนต์ ออกวิ่งรับจ้างคนโดยสาร ถึงปลัดกระทรวงมหาดไทย โดยมีข้อความ ตามหนังสือของกระทรวงมหาดไทยที่อ้างถึง ขอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ให้ความเห็นว่า การนำรถจักรยานยนต์ออกวิ่งรับจ้างรับคนโดยสารตามเส้นทางต่าง ๆ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายหรือไม่ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีหนังสือขอให้จัดผู้ส่งผู้แทน ไปชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับปัญหาดังกล่าว ดังความแจ้งอยู่แล้วนั้น

บัดนี้คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2) ได้พิจารณาปัญหาดังกล่าวข้างต้นแล้ว มีความเห็นว่า การนำรถจักรยานยนต์ออกวิ่งรับจ้างรับคนโดยสารตามเส้นทางต่าง ๆ นั้น ไม่ใช่การกระทำที่ผิดกฎหมาย เพราะตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 นั้น มาตรา 21 ได้บัญญัติห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ และมาตรา 22 ได้บัญญัติห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถยนต์อื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทางรับจ้างรับคนโดยสารซึ่งเสียค่าโดยสารเป็นรายตัวตามรายการในทางที่ได้รับอนุญาตให้มีรถโดยสารประจำทางแต่ในการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์นั้นไม่ได้มีการแบ่งแยกออกเป็นประเภทต่าง ๆ เหมือนรถยนต์ คงจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์เท่านั้น และตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 รถจักรยานยนต์นั้นไม่ใช่รถยนต์ ดังนั้นการนำรถจักรยานยนต์ออกวิ่งรับจ้างรับคนโดยสาร จึงไม่เป็นความผิดตามมาตรา 21 และมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 นอกจากนี้ตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติว่า พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ใช่บังคับแก่รถจักรยานยนต์ การใช้รถจักรยานยนต์ ดังกล่าวจึงไม่เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 อย่างไรก็ตาม ในข้อ 3 ของกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้วางข้อกำหนดเกี่ยวกับ การใช้รถจักรยานยนต์บรรทุกของหรือคนเอาไว้ ถ้าผู้ใช้รถจักรยานยนต์บรรทุกคนโดยสารเกินกว่าที่กำหนดไว้ ย่อมมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาทตามมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

อนึ่ง คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2) มีความเห็นว่าการนำรถจักรยานยนต์ออกวิ่งรับจ้างรับคนโดยสารนั้นเป็นการใช้ทรัพย์สินเพื่อประกอบอาชีพซึ่งเป็นสิทธิเสรีภาพตามที่รัฐธรรมนูญ ได้บัญญัติรับรองไว้ ถ้าไม่มีกฎหมายจำกัดสิทธิหรือห้ามไว้อย่างชัดแจ้งแล้วประชาชนทุกคนย่อมทำได้ ดังนั้น การนำรถจักรยานยนต์ออกวิ่งรับจ้างรับคนโดยสารตามเส้นทางต่าง ๆ จึงไม่เป็นความผิดตามกฎหมาย

และในการพิจารณาเรื่องนี้ มีผู้แทนกระทรวงมหาดไทย(กรมตำรวจ) และผู้แทนกระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบก) เป็นผู้ชี้แจงข้อเท็จจริง อนึ่ง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้แจ้งผลการพิจารณาไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบตามระเบียบด้วยแล้ว



4.2 ข้อมูลทั่วไปของตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา

4.2.1 ข้อมูลที่ตั่งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการศึกษากลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตอำเภอ บ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี จำนวน 11 คิวรถ 420 คัน ได้รับคืนแบบสำรวจ จำนวน 242 ราย มีผลการศึกษาดังนี้

4.2.1.1 ที่ตั่งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามที่ตั้งคิวรถ คือ จำนวน 14 คิวรถ จากการศึกษา พบว่า เกือบ 1 ใน 4 ประจำหน้าธนาคารออมสิน ร้อยละ 19.4 และประจำ ศาลเจ้าแม่ ร้อยละ 19.0 รองลงมาประจำหน้าวัดบ้านโป่ง ร้อยละ 16.9 หน้าธนาคารกรุงเทพ ร้อยละ 10.7 หน้า สภอ.บ้านโป่ง ร้อยละ 7.9 หน้าเทศบาลอำเภอบ้านโป่ง ร้อยละ 7.4 ที่เหลือบริเวณสี่แยกเชิงสะพาน ร้อยละ 5.4 บริเวณช่วงกลาง และหน้าโรงพยาบาลอินทร ร้อยละ 3.7 หน้า โรงภาพยนตร์บ้านโป่ง ร้อยละ 2.5 บริเวณ ซี.เค. ร้อยละ 1.2 ซอยบุญญลักษณ และลาดบัวขาว ร้อยละ 0.8 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 แสดงลักษณะที่ตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ที่ตั้ง	จำนวนคั้ง	จำนวน	ร้อยละ
1. หน้าธนาคารออมสิน	70	47	19.4
2. ศาลเจ้าแม่	70	46	19.0
3. หน้าวัดบ้านโป่ง	70	41	16.9
4. หน้าธนาคารกรุงเทพ	40	26	10.7
5. หน้า สภอ. บ้านโป่ง	30	19	7.9
6. หน้าเทศบาล	30	18	7.4
7. สี่แยกเชิงสะพาน	20	13	5.4
8. ซอยกลาง	20	9	3.7
9. หน้าโรงพยาบาลอินทร	20	9	3.7
10. หน้าโรงภาพยนตร์บ้านโป่งราม่า	10	6	2.5
11. ซี.เค.	10	3	1.2
12. ซอยบุญญลักษณ	10	2	0.8
13. ลาดบัวขาว	10	2	0.8
14. มายเข้าส์	10	1	0.4
รวม	420	242	100.0

4.2.2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

4.2.2.1 เพศ จำแนกตามเพศจากการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่ เพศชาย ร้อยละ 95.9 เพศหญิง ร้อยละ 4.1 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.2

4.2.2.2 อายุ จำแนกตามอายุ จากการศึกษ พบว่า ครึ่งหนึ่งอายุไม่เกิน 40 ปี ร้อยละ 64.4 ที่เหลืออายุมากกว่า 40 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 35.6 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.2

4.2.2.3 ระดับการศึกษา จากการศึกษ พบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจ ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 76.9 ที่เหลือระดับประถมศึกษาขึ้นไป ร้อยละ 23.1 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.2

4.2.2.4 อาชีพผู้ตอบแบบสำรวจ จำแนกตามอาชีพจากการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพหลัก ร้อยละ 64.0 ที่เหลือขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพรอง ร้อยละ 36.0 ในกลุ่มผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นอาชีพรอง ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 71.2 ที่เหลือค้าขาย ร้อยละ 14.9 ลูกจ้างเอกชนร้อยละ 11.5 และรับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 5-7 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.2

4.2.2.5 สมาชิกในครอบครัวจำแนกตามจำนวนสมาชิก จากการศึกษพบว่า ส่วนใหญ่ 3-4 คน ร้อยละ 50.1 รองลงมา 5-6 คน ร้อยละ 29.2 ที่เหลือ 7-8 คน ร้อยละ 10.4 และ 1-2 คน ร้อยละ 9.5 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.2

4.2.2.6 สมาชิกในครอบครัวทำงานมีรายได้ จำแนกตามจำนวนสมาชิกที่ทำงาน จากการศึกษ พบว่า ส่วนใหญ่ 1-2 คน ร้อยละ 82.2 ที่เหลือ 3-4 คน ร้อยละ 16.0 และ 5 คนขึ้นไป ร้อยละ 1.8 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.2

4.2.2.7 รายได้ครอบครัวต่อเดือนจำแนกตามรายได้ จากการศึกษพบว่า ส่วนใหญ่ไม่เกิน 5,000 บาท ร้อยละ 67.8 ที่เหลือ 5,000 บาทขึ้นไป ร้อยละ 32.2 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.2

4.2.2.8 ภูมิสำเนา ผู้ตอบแบบสำรวจจำแนกตามแหล่งที่มา จากการศึกษพบว่า ส่วนใหญ่อยู่มาตั้งแต่เกิด ร้อยละ 74.4 ที่เหลือย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 25.6 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.2

4.2.2.9 ระยะเวลาการอยู่อาศัยอำเภอบ้านโป่ง ของผู้ตอบแบบสำรวจที่ ย้ายมาจากที่อื่น จำแนกตามจำนวนปี จากการศึกษ พบว่า ไม่เกิน 10 และ 10 ปีขึ้นไป ร้อยละ 50.0 เท่ากัน ดังปรากฏตามตารางที่ 4.2

4.2.2.10 แหล่งที่ย้ายมาของผู้ตอบแบบสำรวจ จำแนกตามอำเภอและ จังหวัด จากการศึกษ พบว่า มากกว่า 1 ใน 3 ย้ายมาจากจังหวัดอื่น ร้อยละ 41.9 ที่เหลือไม่ระบุ สถานที่ ร้อยละ 38.7 และ ย้ายมาจากอำเภออื่นในจังหวัดราชบุรี ร้อยละ 19.4 ดังปรากฏตาม ตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

รายการ	จำนวน (N=242)	ร้อยละ
- เพศ		
ชาย	232	95.9
หญิง	10	4.1
- อายุ		
ไม่เกิน 40 ปี	156	64.4
40 ปี ขึ้นไป	86	35.6
- ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	186	76.9
ประถมศึกษาขึ้นไป	56	23.1
- ขับขี่จักรยานยนต์เป็นอาชีพหลัก		
ไม่ใช่	155	64.0
ใช่	87	36.0
- ผู้ไม่ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นอาชีพหลัก ครอบครัวยังมีอาชีพ	(N = 95 Multi-answer)	
ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างเดียว	5	5.7
ค้าขาย	13	14.9
รับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	5	5.7
ลูกจ้างบริษัทเอกชน	10	11.5
รับจ้างทั่วไป	62	71.2

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

รายการ	จำนวน (N=242)	ร้อยละ
- จำนวนสมาชิกในครอบครัว	(N = 234)	
1 - 2 คน	22	9.5
3 - 4 คน	117	50.1
5 - 6 คน	68	29.2
7 - 8 คน	24	10.4
9 คนขึ้นไป	3	0.8
- สมาชิกในครอบครัวทำงานมีรายได้	(N = 220)	
1 - 2 คน	181	82.2
3 - 4 คน	35	16.0
5 คนขึ้นไป	4	1.8
- รายได้ครอบครัวต่อเดือน		
ไม่เกิน 5,000 บาท	164	67.8
เกิน 5,000 บาทขึ้นไป	78	32.2
- ภูมิลำเนา		
มาอยู่ตั้งแต่เกิด	180	74.4
ย้ายมาจากที่อื่น	62	25.6
- ระยะเวลาการอยู่อาศัย อำเภอบ้านโป่ง	(N = 62)	
ไม่เกิน 10 ปี	31	50.0
10 ปี ขึ้นไป	31	50.0
- ย้ายมาจาก	(N = 62)	
เภออื่นในจังหวัดราชบุรี	12	19.4
จังหวัดอื่น	50	80.6

4.2.3 ข้อมูลการรับข่าวสารของกลุ่มตัวอย่าง จากการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ ดังนั้นจึงต้องศึกษากลุ่มตัวอย่างว่ามีความสนใจข่าวสารเหตุการณ์บ้านเมืองทั่วไปมากน้อยเพียงใด ซึ่งจากการศึกษา พบว่า

4.2.3.1 การรับข่าวสารเหตุการณ์บ้านเมืองของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่ดูโทรทัศน์ ร้อยละ 93.8 จำนวนครั้งต่อสัปดาห์ มากกว่าครั้งหนึ่งดู 1-2 ครั้ง ร้อยละ 64.5 รองลงมาอ่านหนังสือพิมพ์ ร้อยละ 78.1 จำนวนครั้งต่อสัปดาห์ เกือบ 1 ใน 3 อ่าน 1-2 ครั้ง ร้อยละ 70.7 ฟังข่าววิทยุร้อยละ 71.9 จำนวนครั้งต่อสัปดาห์ ฟัง 1-2 ครั้ง ร้อยละ 69.8 ที่เหลือรับข่าวจากเพื่อนฝูง ร้อยละ 64.0 จำนวนครั้งต่อสัปดาห์ 1-2 ครั้ง ร้อยละ 81.8 และ การแจ้งข่าวจากเจ้าหน้าที่ ร้อยละ 50.8 จำนวนครั้งต่อสัปดาห์ 1-2 ครั้ง ร้อยละ 82.6 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แสดงลักษณะการรับทราบข่าวสารเหตุการณ์บ้านเมืองของผู้ตอบแบบสำรวจ

ข่าวสาร	ได้รับ		ไม่ได้รับ		จำนวนครั้ง/สัปดาห์			
	จำนวน	%	จำนวน	%	1-2 ครั้ง	%	มากกว่า 2 ครั้ง	%
1. หนังสือพิมพ์	189	78.1	53	21.9	118	70.7	71	29.3
2. โทรทัศน์	227	93.8	15	6.2	156	64.5	86	35.5
3. วิทยุ	174	71.9	68	28.1	169	69.8	73	30.2
4. การแจ้งข่าวสาร จากเจ้าหน้าที่ของรัฐ	123	50.8	119	49.2	200	82.6	42	17.4
5. การรับข่าวสาร จากเพื่อนฝูง	155	64.0	87	36.0	198	81.8	44	18.2

4.2.4 ข้อมูลทั่วไปของประสบการณ์การเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ จากการศึกษาประสบการณ์การเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ พบว่า

4.2.4.1 การเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ จำแนกตามประสบการณ์ผู้ตอบแบบสำรวจ ส่วนใหญ่ไม่เคยเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ ร้อยละ 81.4 ที่เหลือเคยเป็นหรือกำลังเป็น ร้อยละ 18.6 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.4

4.2.4.2 ประสิทธิภาพที่เกี่ยวกับการรวมกลุ่มสหกรณ์ ของสมาชิกในครอบครัว ส่วนใหญ่ไม่เคยเป็น ร้อยละ 81.4 ที่เหลือเคยเป็นหรือกำลังเป็น ร้อยละ 18.6 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.4

4.2.4.3 การเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ของผู้ตอบแบบสำรวจ และสมาชิกในครอบครัว จำแนกตามกลุ่มเกือบ 1 ใน 4 เป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์นิคม สหกรณ์การประมง และสหกรณ์บริการ ร้อยละ 21.2 รองลงมาสหกรณ์ออมทรัพย์และสหกรณ์ร้านค้า ร้อยละ 15.2 ที่เหลือสหกรณ์การเกษตร ร้อยละ 6.0 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 แสดงลักษณะการเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์

รายการ	จำนวน (N = 242)	ร้อยละ
- การเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ของผู้ตอบแบบสำรวจ		
ไม่เคยเป็น	197	81.4
เคยเป็น หรือกำลังเป็น	45	18.6
- ประสิทธิภาพที่เกี่ยวกับการรวมกลุ่มสหกรณ์ของสมาชิกในครอบครัว		
ไม่เคยเป็น	197	81.4
เคยเป็น หรือกำลังเป็น	45	18.6
- การเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ของผู้ตอบแบบสำรวจและสมาชิกในครอบครัว	(N= 33)	
สหกรณ์การเกษตร	2	6.1
สหกรณ์นิคม	7	21.2
สหกรณ์ประมง	7	21.2
สหกรณ์ออมทรัพย์	5	15.2
สหกรณ์ร้านค้า	5	15.2
สหกรณ์บริการ	7	21.1

4.3 ข้อมูลด้านการรับรู้

การสำรวจการรับรู้ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างในประเด็น การจัดตั้งสหกรณ์ ประโยชน์การจัดตั้งสหกรณ์และปัญหาการจัดตั้งสหกรณ์

4.3.1 การรวมกลุ่มการจัดตั้งสหกรณ์ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ สกอ.บ้านโป่ง ได้จัดให้มีการประชุมและให้การแนะนำเรื่องการรวมกลุ่มในเบื้องต้น เพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรแต่ไม่ได้มีการศึกษาการรับรู้ การรวมกลุ่ม การจัดตั้งสหกรณ์ จากการศึกษา พบว่า

4.3.1.1 การรวมกลุ่ม การจัดตั้งสหกรณ์เกี่ยวกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ไม่เคยรับรู้ ร้อยละ 97.1 ที่เหลือเคยรับรู้จากเพื่อนฝูง ร้อยละ 2.9 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.5

4.3.1.2 ประโยชน์การจัดตั้งสหกรณ์จำแนกตามระดับการรับรู้ จากการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจ ส่วนใหญ่ตอบไม่มีประโยชน์ ร้อยละ 85.5 มีประโยชน์ ร้อยละ 14.5 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.5

4.3.1.3 การจัดตั้งสหกรณ์มีประโยชน์ในเรื่องจำแนกตามประโยชน์ของการรวมกลุ่ม ผู้ตอบแบบสำรวจ ตอบแบบสำรวจมากกว่า 1 คำตอบ เกือบ 1 ใน 3 ระบุมีประโยชน์ในเรื่องการจัดระเบียบคิวรถ เช่น ไม่ต้องแย่งผู้โดยสาร ร้อยละ 33.3 รองลงมาเป็นการลดต้นทุน เช่น รวมกลุ่มซื้อรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 21.5 มีอำนาจในการต่อรองกรณีเกิดปัญหากับสมาชิกหรืออื่น ๆ ร้อยละ 15.6 สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารในอัตราเดียว ร้อยละ 13.9 ที่เหลือไม่ทราบประโยชน์ ร้อยละ 15.7 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.5

4.3.1.4 ปัญหาการจัดตั้งสหกรณ์ จำแนกตามประเด็นปัญหา ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ตอบมีปัญหา ร้อยละ 90.9 มากกว่า 1 ใน 3 มีปัญหาการขาดผู้นำพากลุ่มสหกรณ์ ร้อยละ 39.2 ขาดการจัดการขั้นตอนวิธีการจัดตั้งกลุ่ม ร้อยละ 36.3 รองลงมาขาดระเบียบวินัยในการควบคุมกลุ่ม ร้อยละ 23.7 ที่เหลือค่าใช้จ่ายดำเนินการเช่า ค่าจ้างคณะทำงานประจำสำนักงาน และสมาชิกในกลุ่มไม่น่าเชื่อถือ ร้อยละ 0.4 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของการรับรู้

การรับรู้	จำนวน (N = 242)	ร้อยละ
- ทราบการรวมกลุ่มหรือการจัดตั้งสหกรณ์ เกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์		
ไม่เคย	235	97.1
เคยจากเพื่อนฝูง	7	2.9
- ประโยชน์การจัดตั้งสหกรณ์		
ไม่มีประโยชน์	207	85.5
มีประโยชน์	35	14.5
- การจัดตั้งสหกรณ์มีประโยชน์ในเรื่อง	(N = 288) Multi-answer	
เป็นการลดต้นทุน เช่น รวมกลุ่มซื้อจักรยานยนต์	62	21.5
มีอำนาจในการต่อรองกรณีเกิดปัญหากับสมาชิก หรืออื่น ๆ	45	15.6
สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารในอัตราเดียวกัน	40	13.9
การจัดระเบียบคิวรถ เช่น ไม่ต้องแย่งผู้โดยสาร	96	33.3
ไม่ทราบประโยชน์	45	15.7
- ปัญหาการจัดตั้งสหกรณ์		
ไม่มี	22	9.1
มี	220	90.9
- การจัดตั้งสหกรณ์มีปัญหาในเรื่อง	(N = 278)	
ขาดผู้นำพากลุ่มสหกรณ์	109	39.2
ขาดระเบียบวินัยในการควบคุมกลุ่ม	66	23.7
การจัดการ ขั้นตอนวิธีการจัดตั้งกลุ่ม	101	36.3
ค่าใช้จ่ายดำเนินการเช่า ค่าจ้างคนทำงาน ประจำสำนักงาน	1	0.4
สมาชิกในกลุ่มไม่น่าเชื่อถือ	1	0.4

4.4 ข้อมูลความเข้าใจ

การสำรวจความเข้าใจของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างกับการรวมกลุ่มในรูปแบบสหกรณ์ : ศึกษาเฉพาะกรณี อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี แยกเป็น 2 ประเด็นคือ

- ความเข้าใจเกี่ยวกับการรวมกลุ่มสหกรณ์
- ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการด้านการจราจร

4.4.1 ความเข้าใจเกี่ยวกับการรวมกลุ่มสหกรณ์ จากการศึกษาพบว่า

4.4.1.1 การรวมกลุ่มในอาชีพเดียวกันมีความจำเป็นและทำให้เกิดกองทุนภายในกลุ่มช่วยเหลือสมาชิกกลุ่ม เมื่อมีความจำเป็นและเดือดร้อน ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่งไม่เห็นด้วย ร้อยละ 64.0 ที่เหลือมากกว่า 1 ใน 3 เห็นด้วย ร้อยละ 36.0 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.6

4.4.1.2 กลุ่มสหกรณ์ส่งเสริมให้สมาชิกได้รู้จักประหยัดและอดออม ผู้ตอบแบบสำรวจ มากกว่าครึ่งหนึ่งไม่เห็นด้วย ร้อยละ 65.7 ที่เหลือเกือบ 1 ใน 3 เห็นด้วย ร้อยละ 34.3 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.6

4.4.1.3 กลุ่มสมาชิกสหกรณ์สามารถจัดให้มีสวัสดิการแก่สมาชิก ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่งไม่เห็นด้วย ร้อยละ 67.7 ที่เหลือเกือบ 1 ใน 3 เห็นด้วย ร้อยละ 32.3 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.6

4.4.1.4 การดำเนินงานของกลุ่มเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการสหกรณ์เท่านั้น ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 66.1 ที่เหลือ เกือบ 1 ใน 3 เห็นด้วย ร้อยละ 33.9 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.6

4.4.1.5 กลุ่มสหกรณ์เป็นการร่วมมือร่วมใจ ซื่อสัตย์ เสียสละ สามัคคี มีวินัย ของสมาชิกทุกคน ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 63.6 ที่เหลือมากกว่า 1 ใน 3 เห็นด้วย ร้อยละ 36.4 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.6

4.4.2 ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการด้านการจราจร จากการศึกษาพบว่า

4.4.2.1 ความรู้เรื่องกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจราจร ผู้ตอบแบบสำรวจ ครึ่งหนึ่งเห็นด้วย ร้อยละ 50.4 รองลงมาเกือบครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 49.6 ดังปรากฏในตารางที่ 4.6

4.4.2.2 ขั้นตอนการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่สำรวจในการตรวจยึด จับกุม ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 55.3 ที่เหลือเห็นด้วย ร้อยละ 44.7 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.6

4.4.2.3 การได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจในการย้ายจุดหรือเปลี่ยนเส้นทางจราจร ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 58.6 ที่เหลือเห็นด้วย ร้อยละ 41.4 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนและร้อยละของความเข้าใจ

ข้อความ	เห็นด้วย			ไม่เห็นด้วย		
	มาก	ค่อนข้างมาก	รวม	น้อย	ค่อนข้างน้อย	รวม
เกี่ยวกับสหกรณ์						
- การรวมกลุ่มในอาชีพเดียวกันมีความจำเป็นและ ทำให้เกิดกองทุนภายในกลุ่มช่วยเหลือสมาชิกกลุ่ม เมื่อมีความความจำเป็นและเดือดร้อน	49 (20.2)	38 (158)	87 (36.0)	79 (31.3)	79 (32.7)	155 (64.0)
- กลุ่มสหกรณ์ส่งเสริมให้สมาชิกได้รู้จักประหยัดและอดออม	45 (18.6)	38 (15.7)	83 (34.3)	62 (25.6)	97 (40.1)	159 (65.7)
- กลุ่มสหกรณ์สามารถจัดให้มีสวัสดิการแก่สมาชิก	36 (14.9)	42 (17.4)	78 (32.3)	60 (24.7)	104 (43.0)	164 (67.7)
- การดำเนินงานของกลุ่มเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการสหกรณ์เท่านั้น	44 (18.2)	38 (15.7)	82 (33.9)	78 (32.2)	82 (33.9)	160 (66.1)
- กลุ่มสหกรณ์เป็นการร่วมมือร่วมใจ ซื่อสัตย์ เสียสละ สามัคคี มีวินัย ของสมาชิกทุกคน	44 (18.2)	44 (18.2)	88 (36.4)	53 (21.9)	101 (41.7)	154 (63.6)

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ข้อความ	เห็นด้วย			ไม่เห็นด้วย		
	มาก	ค่อนข้าง	รวม	น้อย	ค่อนข้าง	รวม
		มาก			น้อย	
เกี่ยวกับการจัดการจราจร						
ของตำรวจ						
- ความรู้เรื่องกฎหมายเกี่ยวกับ ความผิดจราจร	39 (16.1)	83 (34.3)	122 (50.4)	69 (28.5)	51 (21.1)	120 (49.6)
- ทราบเกี่ยวกับขั้นตอนการ ปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการตรวจยึดจับกุม	37 (15.4)	71 (29.3)	108 (44.7)	63 (26.0)	71 (29.3)	134 (55.3)
- ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการย้ายจุดหรือ เปลี่ยนเส้น ทางจราจร	35 (14.5)	65 (26.9)	100 (41.4)	63 (26.0)	79 (32.6)	142 (58.6)

4.5 ข้อมูลด้านความคิดเห็น

การสำรวจความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในประเด็น

- วิธีการตรวจยึดจับกุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- วิธีการจัดการจราจรปัจจุบัน
- พฤติกรรมการประกอบอาชีพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- การรวมกลุ่มสหกรณ์

4.5.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีการตรวจสอบ ยึดจับกุม เป็นการศึกษา
ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อ การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ สภอ
บ้านโป่ง จากการศึกษา พบว่า

4.5.1.1 ตำรวจจราจรใช้วิจารณญาณอย่างดี ในการพิจารณาก่อนจับกุม
ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่งเห็นด้วย ร้อยละ 57.8 และไม่เห็นด้วยร้อยละ 42.2 ดังปรากฏ
ตามตารางที่ 4.7

4.5.1.2 ตำรวจจราจรปฏิบัติการด้วยความสุภาพ ในการตรวจจับกุม ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ เห็นด้วย ร้อยละ 87.6 ที่เหลือ ไม่เห็นด้วยร้อยละ 12.4 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.1.3 ตำรวจตั้งใจปฏิบัติงานเพื่อแก้ปัญหาด้านการจราจร ผู้ตอบแบบสำรวจ ส่วนใหญ่เห็นด้วย ร้อยละ 88.0 ที่เหลือไม่เห็นด้วย ร้อยละ 12.0 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.1.4 กรณีต้องสงสัย เจ้าหน้าที่ตำรวจให้ความสำคัญกับการตรวจสอบหลักฐานเอกสารทะเบียนรถ ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่เห็นด้วยร้อยละ 88.0 ที่เหลือไม่เห็นด้วยร้อยละ 12.0 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.2 ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีการจัดการจราจรปัจจุบัน เป็นการศึกษาการจัดการด้านการจราจรของตำรวจ จากการศึกษา พบว่า

4.5.2.1 การย้ายจุดกำหนดเวลาเร่งด่วน และห้ามขับขี่รถจักรยานยนต์ในบริเวณที่คับขัน ไม่จำเป็นต้องมีการแจ้งให้ทราบ ผู้ตอบแบบสำรวจครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 50.8 ที่เหลือ เห็นด้วยร้อยละ 49.2 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.2.2 การเปลี่ยนเส้นทางให้รถวิ่งทางเดียว ไม่จำเป็นต้องไปแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 66.5 ที่เหลือเห็นด้วยร้อยละ 33.5 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.2.3 การห้ามกลับรถในจุดกลับรถโดยไม่มีสัญญาณตั้งให้ทราบ (ซึ่งเมื่อกลับแล้วมีการจับกุม) ผู้ตอบแบบสำรวจ มากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วยร้อยละ 54.6 ที่เหลือเห็นด้วยร้อยละ 45.4 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการประกอบอาชีพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประเด็นการรักษาคุณธรรม และจรรยาบรรณ เป็นการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยผู้ประกอบอาชีพเดียวกันให้ความคิดเห็น การศึกษาพบว่า

4.5.3.1 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ผู้ตอบแบบสำรวจ มากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 59.5 ที่เหลือเห็นด้วยร้อยละ 40.5 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.3.2 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยไม่ขับขี่เร็วโดยประมาท นำหาวาดเสียว ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วยร้อยละ 57.4 ที่เหลือเห็นด้วยร้อยละ 42.6 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.3.3 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างรับผิดชอบต่อความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของผู้โดยสาร ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 55.8 ที่เหลือ เห็นด้วย ร้อยละ 44.2 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.3.4 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซื่อสัตย์ และไม่เอาัดเอาเปรียบผู้โดยสาร ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 60.0 ที่เหลือ เห็นด้วยร้อยละ 40.0 ดังตารางที่ 4.7

4.5.3.5 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีอัธยาศัยในการบริการ ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่เห็นด้วยร้อยละ 62.0 ที่เหลือไม่เห็นด้วย ร้อยละ 38.0 ดังปรากฏตาม ตารางที่ 4.7

4.5.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรวมกลุ่มสหกรณ์ เป็นการศึกษาเพื่อให้เกิด แนวทางการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ จากการศึกษา พบว่า

4.5.4.1 การรวมกลุ่มสหกรณ์จำเป็นต้องมีสำนักงานสหกรณ์ เป็นสัดส่วน ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่ง เห็นด้วย ร้อยละ 55.4 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 44.6 ดังปรากฏตาม ตารางที่ 4.7

4.5.4.2 การมีสำนักงานสหกรณ์ จำเป็นต้องมีค่าใช้จ่าย ซึ่งเรียกเก็บจาก สมาชิก ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 54.9 เห็นด้วยร้อยละ 45.1 ดัง ปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.4.3 การรวมกลุ่มสหกรณ์ จำเป็นต้องเลือกกรรมการจากสมาชิก เพื่อ ดำเนินการ ผู้ตอบแบบสำรวจ มากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วยร้อยละ 56.6 เห็นด้วยร้อยละ 43.4 ดัง ปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.4.4 สมาชิกในกลุ่มสหกรณ์มีความรู้ความสามารถในการดำเนินการ สหกรณ์ได้ ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 52.5 เห็นด้วยร้อยละ 47.5 ดัง ปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.4.5 สมาชิกในกลุ่มสหกรณ์มีความยินดี เสียสละทำงานให้กลุ่ม ผู้ตอบ แบบสำรวจ ส่วนใหญ่ เห็นด้วยร้อยละ 65.7 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 34.3 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.4.6 สมาชิกในกลุ่มสหกรณ์มีความน่าเชื่อถือในด้านความซื่อสัตย์ ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ เห็นด้วยร้อยละ 71.1 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 28.9 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.4.7 การดำเนินการของสหกรณ์จำเป็นต้องมีค่าตอบแทน ให้กับเจ้าหน้าที่ ประจำสำนักงานสหกรณ์ ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่ง เห็นด้วยร้อยละ 53.3 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 46.7 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.4.8 ควรจัดให้มีสมาชิกหมุนเวียนกันดูแลและรับผิดชอบกิจการสหกรณ์ ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่งเห็นด้วย ร้อยละ 52.0 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 48.0 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.4.9 การเข้าเป็นสมาชิกต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของสหกรณ์โดยเคร่งครัด ผู้ตอบแบบสำรวจมากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 54.1 เห็นด้วยร้อยละ 45.9 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.4.10 สมาชิกไม่ปฏิบัติตามควรลงโทษตามข้อบังคับ ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ เห็นด้วย ร้อยละ 88.4 ที่เหลือ ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 11.6 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

4.5.4.11 การรวมกลุ่มสหกรณ์ควรเก็บเงินกองทุนสะสม เพื่อใช้ในกิจกรรมของสหกรณ์ ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ เห็นด้วยร้อยละ 89.3 ที่เหลือ ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 10.7 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนและร้อยละของความคิดเห็น

ข้อความ	เห็นด้วย			ไม่เห็นด้วย		
	มาก	ค่อนข้าง	รวม	น้อย	ค่อนข้าง	รวม
		มาก			น้อย	
วิธีการตรวจยึดจับกุม						
- ตำรวจจราจรใช้วิจารณญาณ อย่างดีในการ พิจารณาก่อน จับกุม	93 (38.4)	47 (19.4)	140 (57.8)	73 (30.2)	29 (12.0)	102 (42.2)
- ตำรวจจราจรปฏิบัติการด้วย ความสุภาพในการ ตรวจจับกุม	142 (58.7)	70 (28.9)	212 (87.6)	16 (6.6)	14 (5.8)	30 (12.4)

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

ข้อความ	เห็นด้วย			ไม่เห็นด้วย		
	มาก	ค่อนข้าง มาก	รวม	น้อย	ค่อนข้าง น้อย	รวม
- ดำรงตั้งใจปฏิบัติงานเพื่อแก้ไข ปัญหาด้านการจราจร	138 (57.0)	75 (31.0)	213 (88.0)	15 (6.2)	14 (5.8)	29 (12.0)
- กรณีต้องสงสัยเจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจรให้ความสำคัญกับการ ตรวจสอบหลักฐานทะเบียนรถ วิธีการจัดการจราจรปัจจุบัน	147 (60.7)	66 (27.3)	213 (88.0)	17 (7.0)	12 (5.0)	29 (12.0)
- การย้ายจุดกำหนดเวลาเร่งด่วน และห้ามขับขี่ รถจักรยานยนต์ ในบริเวณที่คับขันไม่จำเป็นต้อง มีการแจ้งให้ทราบ	72 (29.8)	47 (19.4)	119 (49.2)	46 (19.0)	77 (31.8)	123 (50.8)
- การเปลี่ยนเส้นทางให้รถวิ่งทาง เดียวไม่จำเป็น ต้องไปแจ้งให้ ทราบล่วงหน้า	36 (14.9)	45 (18.6)	81 (33.5)	51 (21.0)	110 (45.5)	161 (66.5)
- การห้ามกลับรถในจุดกลับรถ โดยไม่มีสัญญาณตั้งให้ทราบ (ซึ่งเมื่อกลับแล้วมีการจับกุม) เกี่ยวกับพฤติกรรม การ ประกอบอาชีพของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ การรักษาคุณธรรมและจรรยา บรรณของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้างที่ท่านคิดว่าผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์รับจ้างมีคุณธรรม และจรรยาบรรณ ในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้เพียงใด	60 (24.8)	50 (20.6)	110 (45.4)	43 (17.8)	89 (36.8)	132 (54.6)
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ปฏิบัติตาม กฎหมายจราจร	38 (15.7)	60 (24.8)	98 (40.5)	46 (19.0)	98 (40.5)	149 (59.5)

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

ข้อความ	เห็นด้วย			ไม่เห็นด้วย		
	มาก	ค่อนข้างมาก	รวม	น้อย	ค่อนข้างน้อย	รวม
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง คำนึงถึงความปลอดภัย ของผู้โดยสาร โดยไม่ขับที่ รวดเร็วโดยประมาทหน้า หวาดเสียว	38 (15.7)	65 (26.9)	103 (42.6)	49 (20.2)	90 (37.2)	139 (57.4)
- ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง รับผิดชอบต่อความปลอดภัย ในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ โดยสาร	41 (16.9)	66 (27.3)	107 (44.2)	41 (16.9)	94 (38.9)	135 (55.8)
- ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ซื่อสัตย์ และไม่เอารัด เอาเปรียบผู้โดยสาร	39 (16.0)	58 (24.0)	97 (40.0)	58 (24.0)	87 (36.0)	145 (60.0)

4.5.4.12 แสดงจำนวนเงินสะสมต่อวัน จากการรวมกลุ่มสหกรณ์ จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจจำนวนกลุ่มที่สนับสนุนให้เกิดการรวมกลุ่ม มากกว่า 1 ใน 3 สะสมเงินวันละ 1-2 บาท ร้อยละ 35.5 รองลงมาเกือบ 1 ใน 3 สะสมเงินวันละ 3-5 บาท ร้อยละ 33.3 และ 6-10 บาท ร้อยละ 24.5 ที่เหลือ 11 บาทขึ้นไป ร้อยละ 6.7 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนเงินสะสมต่อวัน

เงินสะสม	จำนวน (N = 45)	ร้อยละ
1 - 2	16	35.5
3 - 5	15	33.3
6 - 10	11	24.5
11 บาทขึ้นไป	3	6.7
รวม	45	100.0

4.6. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์

4.6.1 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง กับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างกับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ จากการศึกษา พบว่า ทั้ง 2 ตัวแปรไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่า Pearson Chi-Square = 4.095 ที่ระดับ D.F. = 3 กล่าวคือผู้มีอายุไม่เกิน 40 ปี จากจำนวน 156 ราย มากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วยต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ คิดเป็นร้อยละ 59.7 ขณะที่ผู้มีอายุ 40 ปีขึ้นไปจากจำนวน 86 รายมากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 53.5 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์

อายุ	ไม่เห็นด้วย			เห็นด้วย		
	น้อย	ค่อนข้างเห็นด้วย	รวม	ค่อนข้างมาก	มาก	รวม
ไม่เกิน 40 ปี	55 (35.3)	55 (24.4)	93 (59.7)	34 (21.8)	29 (18.6)	63 (40.4)
40 ปีขึ้นไป	34 (39.5)	12 (14.0)	46 (53.5)	19 (22.1)	21 (24.4)	40 (45.5)

Chi-Square = 4.095

D.F. = 3

Significance = 0.251

4.6.2 ความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษากับความคิดเห็น ต่อ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างกับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ จากการศึกษา พบว่า ทั้ง 2 ตัวแปรไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่า Pearson Chi-Square = 1.826 ที่ระดับ D.F. = 3 กล่าว คือ ผู้ที่มีการศึกษาจาก จำนวน 186 ราย มากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วยต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ คิดเป็นร้อยละ 56.0 ขณะที่ผู้มีการศึกษาระดับประถมศึกษาขึ้นไป จากจำนวน 56 รายมากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วยต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ คิดเป็นร้อยละ 62.5 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.10

4.6.4 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์กับความคิดเห็น ต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างกับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ จากการศึกษ พบว่า ทั้ง 2 ตัวแปรมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่า Pearson Chi-Square = 21.199 ที่ระดับ D.F. = 3 กล่าวคือ ผู้ที่มีรายได้ 5,000 บาท ต่อ เดือน จากจำนวน 164 ราย มากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วยต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ คิดเป็นร้อยละ 65.2 ขณะที่ผู้มีรายได้ 5,000 บาทขึ้นไป จากนวน 78 ราย เกือบครึ่งหนึ่งไม่เห็นด้วยต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ คิดเป็นร้อยละ 41.1 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์

รายได้ต่อเดือน	ไม่เห็นด้วย			เห็นด้วย		
	น้อย	ค่อนข้างเห็นด้วย	รวม	ค่อนข้างมาก	มาก	รวม
5,000 บาท	76 (46.3)	31 (18.9)	107 (65.2)	31 (18.9)	26 (15.9)	57 (34.8)
5,000 บาท ขึ้นไป	13 (16.7)	19 (24.4)	32 (41.1)	22 (28.2)	24 (30.8)	46 (59.0)
Chi-Square = 21.199 D.F. = 3 Significance = 0.000						

4.6.5 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการอยู่อาศัย ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างกับความคิดเห็น ต่อ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาของการอยู่อาศัยในอำเภอบ้านโป่งของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างกับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ จากการศึกษ พบว่า ทั้ง 2 ตัวแปรมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่า Pearson Chi-Square = 12.558 ที่ระดับ D.F. = 3 กล่าวคือ ผู้ที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านโป่งมาตั้งแต่เกิด จากจำนวน 180 ราย มากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วยต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ คิดเป็นร้อยละ 58.3 ขณะที่ผู้ที่ย้ายมาจากที่อื่น จากจำนวน 62 รายมากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วยต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ คิดเป็นร้อยละ 54.9 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการอยู่อาศัยกับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่ม
ในรูปสหกรณ์

การอยู่อาศัย	ไม่เห็นด้วย			เห็นด้วย		
	น้อย	ค่อนข้าง เห็นด้วย	รวม	ค่อนข้าง มาก	มาก	รวม
อยู่มาตั้งแต่เกิด	61 (33.9)	44 (24.4)	105 (58.3)	44 (24.4)	31 (17.2)	75 (41.6)
ย้ายมาจากที่อื่น	28 (45.2)	6 (9.7)	34 (54.9)	9 (14.5)	19 (30.6)	28 (45.1)

Chi-Square = 12.558

D.F. = 3

Significance = 0.006

4.6.6 ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์เป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์กับความคิดเห็น
ต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ของผู้
ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างกับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ จากการศึกษา พบว่า
ทั้ง 2 ตัวแปรไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีค่า Pearson Chi-
Square = 2.7066 ที่ระดับ D.F. = 3 กล่าวคือ ผู้ที่ไม่เคยเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ จากจำนวน 197
ราย มากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วยต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ คิดเป็นร้อยละ 56.3 ขณะที่ผู้ที่เคย
เป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ จากจำนวน 44 ราย มากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่เห็นด้วยต่อการรวมกลุ่มในรูป
สหกรณ์ คิดเป็นร้อยละ 62.2 ดังปรากฏตามตารางที่ 4.14

บทที่ 5

สรุป และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อการรวมกลุ่มในรูปแบบสหกรณ์ : ศึกษาเฉพาะกรณีอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Research) ในด้านการรับรู้เกี่ยวกับการรวมกลุ่ม หรือการจัดตั้งสหกรณ์ ความเข้าใจเกี่ยวกับการรวมกลุ่มสหกรณ์ การจัดการด้านการจราจร รวมทั้งความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในประเด็นวิธีการตรวจยึดจับกุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ วิธีการจัดการจราจร ปัจจุบัน พฤติกรรมการประกอบอาชีพของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง และการรวมกลุ่มสหกรณ์

โดยมุ่งศึกษาถึงการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการรวมกลุ่มในประเด็น การทราบข่าวสาร ประสิทธิภาพการรวมกลุ่มสหกรณ์ โดยการศึกษาการรับรู้ ความเข้าใจและความคิดเห็นเกี่ยวกับการรวมกลุ่ม การจัดการด้านการจราจร พฤติกรรมการประกอบอาชีพ คุณธรรมจรรยาบรรณของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อเป็นแนวทางในการทำให้เกิดการรวมกลุ่มสหกรณ์รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อไป ในการศึกษาครั้งนี้ได้สำรวจตัวอย่างจากผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี บริเวณที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 14 คีวรถ รวมจำนวน 242 ตัวอย่าง

ผลการศึกษาปรากฏดังนี้

ประชากรที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเป็นเพศชาย ร้อยละ 95.9 เพศหญิง ร้อยละ 4.1 ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20-49 ปี (ร้อยละ 88.8) มีการศึกษาในระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา (ร้อยละ 97.1) การประกอบอาชีพส่วนใหญ่ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพหลัก (ร้อยละ 64.0)

สมาชิกในครอบครัวมีจำนวน 3-6 คน (ร้อยละ 79.3) รายได้ครอบครัวส่วนใหญ่ไม่เกิน 5,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 67.8) การอยู่อาศัยในอำเภอบ้านโป่ง ส่วนใหญ่อยู่มาตั้งแต่เกิด (ร้อยละ 74.4)

การรับข่าวสารของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ดูโทรทัศน์ (ร้อยละ 93.8) อ่านหนังสือพิมพ์ (ร้อยละ 78.1) ฟังวิทยุ (ร้อยละ 71.9) และรับข่าวจากเพื่อนฝูง (ร้อยละ 64.0) น้อยที่สุดคือการแจ้งข่าวจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ (ร้อยละ 50.8)

ประสบการณ์การเป็นสมาชิกกลุ่มส่วนใหญ่ไม่เคยเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ (ร้อยละ 81.4) และสมาชิกในครอบครัวไม่เคยเป็นสมาชิกกลุ่ม (ร้อยละ 78.9)

ด้านการรับรู้

การรับรู้เกี่ยวกับการจัดตั้งสหกรณ์

การรับรู้เรื่องการจัดตั้งสหกรณ์ ส่วนใหญ่ไม่เคยรับรู้ร้อยละ 97.1 กลุ่มที่เคยรับรู้จากเพื่อนฝูง (ร้อยละ 2.9)

การรับรู้เกี่ยวกับประโยชน์ในการจัดตั้งสหกรณ์

ประโยชน์ในการจัดตั้งสหกรณ์ ส่วนใหญ่ตอบไม่มีประโยชน์ (ร้อยละ 85.5) สำหรับประโยชน์ในการจัดตั้งสหกรณ์ ระบุเรื่องการจัดระเบียบที่ดิน เช่น ไม่ต้องแย่งผู้โดยสาร (ร้อยละ 33.3) การลดต้นทุน เช่น การรวมกลุ่มซื้อรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 21.5) มีอำนาจในการต่อรองกรณีเกิดปัญหากับสมาชิกหรืออื่น ๆ (ร้อยละ 15.6) สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารในอัตราเดียวกัน (ร้อยละ 13.9)

การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาในการจัดตั้งสหกรณ์

กรณีปัญหาการจัดตั้งสหกรณ์ ส่วนใหญ่ตอบมีปัญหา (ร้อยละ 90.9) ซึ่งมีปัญหาการขาดผู้นำในกลุ่มสหกรณ์ (ร้อยละ 39.2) ขาดการจัดการขั้นตอนวิธีการจัดตั้งกลุ่ม (ร้อยละ 36.3) ขาดระเบียบวินัยในการควบคุมกลุ่ม (ร้อยละ 23.7) ไม่มีค่าใช้จ่ายดำเนินการเช่า ค่าจ้างคนทำงานประจำสำนักงาน และสมาชิกในกลุ่มไม่น่าเชื่อถือ

ด้านความเข้าใจ

ความเข้าใจเกี่ยวกับการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์

พบว่า ผู้ขับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้างมากกว่าครึ่งหนึ่งไม่เห็นด้วยกับการรวมกลุ่มสหกรณ์ในประเด็น ตามลำดับ ดังนี้

- กลุ่มสมาชิกสหกรณ์สามารถจัดให้มีสวัสดิการแก่สมาชิก ร้อยละ 67.7
- การดำเนินงานของกลุ่มเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการสหกรณ์เท่านั้น ร้อยละ

- กลุ่มสหกรณ์ส่งเสริมให้สมาชิกได้รู้จักประหยัด และอดออม ร้อยละ 65.7
- การรวมกลุ่มในอาชีพเดียวกันมีความจำเป็น และทำให้เกิดกองทุนภายในกลุ่มช่วยเหลือสมาชิกกลุ่มเมื่อมีความจำเป็นและเดือดร้อน ร้อยละ 64.0
- กลุ่มสหกรณ์ในการร่วมมือร่วมใจ ซื่อสัตย์ เสียสละ สามัคคี มีวินัย ของสมาชิกทุกคน ร้อยละ 63.3

ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการด้านการจราจรของตำรวจ

พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมากกว่าครึ่งหนึ่งไม่เห็นด้วยเกี่ยวกับการจัดการด้านการจราจรของตำรวจ ในประเด็น ดังนี้

- การได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจในการย้ายจุดหรือเปลี่ยนเส้นทาง ร้อยละ 58.6
- ขั้นตอนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตรวจยึด จักรยานยนต์ ร้อยละ 55.3
- ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างครึ่งหนึ่ง เห็นด้วยในประเด็น ความรู้เรื่องกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจราจร ร้อยละ 50.4

ด้านความคิดเห็น

ความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีการตรวจยึดจักรยานยนต์

พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่เห็นด้วยกับวิธีการตรวจยึดจักรยานยนต์ในประเด็น ดังนี้

- กรณีต้องสงสัยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ให้ความสำคัญกับการตรวจสอบหลักฐานเอกสารทะเบียนรถ ร้อยละ 88.0
- ตำรวจตั้งใจปฏิบัติงานเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการจราจร ร้อยละ 88.0
- ตำรวจจราจรปฏิบัติการทำงานด้วยความสุภาพในการตรวจยึดจักรยานยนต์ ร้อยละ 87.6
- ตำรวจจราจรใช้วิจารณญาณอย่างดี ในการพิจารณาก่อนจับกุม ร้อยละ 57.8

ความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีการจัดการจราจรปัจจุบัน

พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมากกว่าครึ่งหนึ่งไม่เห็นด้วยกับวิธีการจัดการจราจรปัจจุบันในประเด็น ดังนี้ ตามลำดับ

- การเปลี่ยนเส้นทางให้รถวิ่งทางเดียวไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ร้อยละ 66.5

- การห้ามกลับรถในจุดกลับรถ โดยไม่มีสัญญาณตั้งให้ทราบ (ซึ่งเมื่อกลับแล้วมีการจับกุม) ร้อยละ 54.6

- การย้ายจุดกำหนดเวลาเร่งด่วน และห้ามขับขี่รถจักรยานยนต์ในบริเวณที่คับขัน ไม่จำเป็นต้องมีการแจ้งให้ทราบ ร้อยละ 50.8

ความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการประกอบอาชีพ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเรื่องคุณธรรม และจรรยาบรรณ

พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมากกว่าครึ่งหนึ่งไม่เห็นด้วยกับพฤติกรรมการประกอบอาชีพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในประเด็นดังนี้ ตามลำดับ

- ความซื่อสัตย์และไม่เอารัดเอาเปรียบผู้โดยสาร ร้อยละ 60.0

- การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ร้อยละ 59.5

- การคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยไม่ขับขี่หวาดยานโดยประมาท นำหว่าดเสียว ร้อยละ 57.4

- ความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของผู้โดยสาร ร้อยละ 55.8

- และมากกว่าครึ่งหนึ่งเห็นด้วย ในประเด็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีอัธยาศัยในการบริการ ร้อยละ 62.3

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรวมกลุ่มสหกรณ์

พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมากกว่าครึ่งหนึ่งไม่เห็นด้วยกับการรวมกลุ่มสหกรณ์ ในประเด็นดังนี้ ตามลำดับ

- การรวมกลุ่มสหกรณ์จำเป็นต้องเลือกกรรมการจากสมาชิก เพื่อดำเนินการ ร้อยละ 56.6

- การรวมกลุ่มสหกรณ์จำเป็นต้องมีสำนักงานสหกรณ์ เป็นสัดส่วน ร้อยละ 55.4

- การมีสำนักงานสหกรณ์ จำเป็นต้องมีค่าใช้จ่าย ซึ่งเรียกเก็บจากสมาชิก ร้อยละ 54.9

- การเข้าเป็นสมาชิกต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของสหกรณ์โดยเคร่งครัด ร้อยละ 54.1

- สมาชิกในกลุ่มสหกรณ์มีความรู้ความสามารถ ในการดำเนินการสหกรณ์ได้ ร้อยละ 52.5

และมากกว่าครึ่งหนึ่งเห็นด้วยในประเด็นดังนี้

- การรวมกลุ่มสหกรณ์ควรเก็บเงินกองทุนสะสมเพื่อใช้ในการของสหกรณ์

ร้อยละ 89.3

- สมาชิกไม่ปฏิบัติตาม ควรลงโทษตามข้อบังคับ ร้อยละ 88.4
- สมาชิกในกลุ่มสหกรณ์มีความน่าเชื่อถือ ในด้านความซื่อสัตย์ ร้อยละ 71.1
- สมาชิกในกลุ่มสหกรณ์มีผู้ที่น่ายินดีเสียสละทำงานให้กลุ่ม ร้อยละ 65.7
- การดำเนินการของสหกรณ์จำเป็นต้องมีคำตอบแทนให้กับเจ้าหน้าที่ประจำ

สำนักงานสหกรณ์ ร้อยละ 53.3

- การจัดให้มีสมาชิกหมุนเวียนกันดูแลรับผิดชอบกิจการสหกรณ์ ร้อยละ 52.0

ความคิดเห็นในการสะสมเงิน

ความคิดเห็นในการสะสมเงินเพื่อการรวมกลุ่มสหกรณ์รายวัน พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มที่เห็นด้วยให้เกิดการรวมกลุ่มมากกว่า 1 ใน 3 เห็นด้วยกับการสะสมเงินระหว่าง 1-2 บาท ร้อยละ 35.5 3-5 บาท ร้อยละ 33.3 และ 6-10 บาท ร้อยละ 24.5

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่ม

พบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ดังต่อไปนี้ ไม่มีความสัมพันธ์ กับ ความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์

- อายุ ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ กล่าวคือ ผู้ที่มีอายุไม่เกิน 40 ปี ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 59.7 และ ผู้มีอายุ 40 ปีขึ้นไป ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 53.5

- การศึกษาของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ กล่าวคือ ผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 56.0 และผู้ที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษาขึ้นไป ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 62.5

- ประสบการณ์การเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ กล่าวคือ ผู้ที่เคยเป็นสมาชิกกลุ่ม ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 56.3 และผู้ที่ไม่เคยเป็นสมาชิกกลุ่ม ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 62.2

สำหรับตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็น ต่อ การรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ พบว่า

- อาชีพของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ กล่าวคือ ผู้มีอาชีพหลัก ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 65.5 และผู้ที่มีอาชีพรอง ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 52.9

- รายได้ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ กล่าวคือ ผู้มีรายได้ 5,000 บาทต่อเดือน ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 65.2 และผู้ที่มีรายได้ 5,000 บาทขึ้นไป ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 41.1

- ระยะเวลาของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ กล่าวคือ ผู้ที่มาอยู่ตั้งแต่เกิด ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 58.3 และผู้ที่ย้ายมาจากที่อื่น ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 54.9

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อการรวมกลุ่มในรูปสหกรณ์ : ศึกษากรณีอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี เพื่อให้เกิดการรวมกลุ่มสหกรณ์จักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ศึกษาในฐานะที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจร สถานีตำรวจอำเภอบ้านโป่ง จึงมีความคิดเห็นที่จะเสนอแนวทางในแต่ละประเด็น ตามลำดับ ดังนี้

1. ควรจัดให้มีการประสานงานกับชุมนุมสหกรณ์ออมทรัพย์ แห่งประเทศไทย ในการให้ความรู้ความเข้าใจ และประโยชน์ในการจัดตั้งสหกรณ์
2. ในเรื่องการจัดการจราจร การย้ายจุดหรือการเปลี่ยนเส้นทางควรแจ้งให้ทราบทุกครั้ง
3. ควรให้สำนักงานจังหวัดจัดอบรมให้ความเข้าใจ ในเรื่องการปฏิบัติงานด้านการจราจรการมีวินัย การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และการให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาการจราจร
4. ควรจัดให้มีการประชุมตัวแทนกลุ่ม ในทุกไตรมาสเพื่อรับทราบถึงพฤติกรรมการทำงานของอาสาสมัครในเรื่องความซื่อสัตย์ ไม่เอารัดเอาเปรียบผู้โดยสาร คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร การขับรถโดยประมาท ความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

ภาคผนวก

แบบสอบถาม

**เรื่อง ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อ การรวมกลุ่มสหกรณ์ :
ศึกษาเฉพาะกรณีอำเภอบ้านโป่ง**

หมายเลขแบบสอบถาม

□□□□□

ที่ตั้งคิวรถ

อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

- () 1. ชาย
- () 2. หญิง

2. อายุ

- () 1. 20 - 29 ปี
- () 2. 30 - 39 ปี
- () 3. 40 - 49 ปี
- () 4. 50 - 59 ปี
- () 5. 60 ปีขึ้นไป

3. ท่านสำเร็จการศึกษาระดับใด

- () 1. ประถมศึกษา
- () 2. มัธยมศึกษา
- () 3. ประกาศนียบัตรวิชาชีพหรืออนุปริญญา
- () 4.ปริญญาตรีขึ้นไป
- () 5. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

4. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพหลัก หรือไม่

() 1. ไม่ใช่ (ถามต่อข้อ 5)

() 2. ใช่

5. ถ้าไม่ใช่อาชีพหลัก ครอบครัวท่านมีอาชีพอะไร (ตอบได้มากกว่า 1 อย่าง)

() 1. ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างเดียว

() 2. ค้าขาย

() 3. รับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ

() 4. ลูกจ้าง บริษัทเอกชน

() 5. รับจ้างทั่วไป

() 6. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

6. ครอบครัวท่านมีสมาชิกทั้งหมด.....คน

7. สมาชิกในครอบครัวทำงานมีรายได้.....คน

8. รายได้รวมของครอบครัวต่อเดือน

() 1. ไม่เกิน 5,000 บาท

() 2. 5,001 - 10,000 บาท

() 3. 10,001 - 20,000 บาท

() 4. 20,001 - 30,000 บาท

() 5. มากกว่า 30,000 บาท

9. ท่านอาศัยอยู่ที่นี้มาตั้งแต่เกิดหรือไม่

() 1. อยู่มาตั้งแต่เกิด

() 2. ย้ายมาจากที่อื่น (ถามต่อข้อ 10-11)

10. ท่านอาศัยอยู่ที่นี้ จำนวน.....ปี

11. ท่านย้ายมาจากอำเภอ.....จังหวัด.....

12. โดยปกติท่านทราบข่าวสารเหตุการณ์บ้านเมืองจากสิ่งต่อไปนี้ อย่างไร

- ท่านอ่านหนังสือพิมพ์ () 1. อ่าน () 2. ไม่อ่าน
จำนวนครั้ง/ สัปดาห์ () 1. 1-2 ครั้ง () 2. มากกว่า 2 ครั้ง
- ท่านดูข่าวทางโทรทัศน์ () 1. ดู () 2. ไม่ดู
จำนวนครั้ง/ สัปดาห์ () 1. 1-2 ครั้ง () 2. มากกว่า 2 ครั้ง
- ท่านฟังข่าวทางวิทยุ () 1. ฟัง () 2. ไม่ฟัง
จำนวนครั้ง/สัปดาห์ () 1. 1-2 ครั้ง () 2. มากกว่า 2 ครั้ง
- ท่านได้รับการแจ้งข่าวสาร
จากเจ้าหน้าที่ของรัฐ () 1. ทราบ () 2. ไม่ทราบ
จำนวนครั้ง/สัปดาห์ () 1. 1-2 ครั้ง () 2. มากกว่า 2 ครั้ง
- ท่านได้รับข่าวสารจากเพื่อนฝูง
หรือเครือข่าย () 1. ทราบ () 2. ไม่ทราบ
จำนวนครั้ง/สัปดาห์ () 1. 1-2 ครั้ง () 2. มากกว่า 2 ครั้ง
- ท่านได้ทราบข่าวสารแหล่งอื่นๆ.....

13. ท่านเคยเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์หรือไม่

- () 1. ไม่เคย
- () 2. เคยเป็น
- () 3. กำลังเป็น

14. สมาชิกครอบครัวท่านเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์หรือไม่

- () 1. ไม่เป็น
- () 2. เป็น

15. ท่านหรือคนในครอบครัวเป็นสมาชิกกลุ่มสหกรณ์ใดดังต่อไปนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | เป็น | ไม่เป็น |
|---------------------------|------|---------|
| 1. สหกรณ์การเกษตร | () | () |
| 2. สหกรณ์นิคม | () | () |
| 3. สหกรณ์ประมง | () | () |
| 4. สหกรณ์ออมทรัพย์ | () | () |
| 5. สหกรณ์ร้านค้า | () | () |
| 6. สหกรณ์บริการ | () | () |
| 7. สหกรณ์อื่น ๆ ระบุ..... | () | () |

ตอนที่ 2 ข้อมูลด้านการรับรู้

1. ท่านเคยทราบว่ามีกรรวมกลุ่มหรือการจัดตั้งสหกรณ์เกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างหรือไม่
 - () 1. ไม่เคย
 - () 2. เคย (ตอบต่อข้อ 2)
2. ถ้าทราบท่านทราบจากแหล่งใด (ระบุสถานที่).....
3. ท่านคิดว่าการจัดตั้งสหกรณ์มีประโยชน์หรือไม่
 - () 1. มีน้อย
 - () 2. มีค่อนข้างน้อย
 - () 3. มีค่อนข้างมาก
 - () 4. มีมาก
4. ท่านคิดว่าการจัดตั้งสหกรณ์มีประโยชน์ในเรื่องใด
 - () 1. เป็นการลดต้นทุน เช่น รวมกลุ่มซื้อรถจักรยานยนต์
 - () 2. มีอำนาจในการต่อรองกรณีเกิดปัญหากับสมาชิกหรืออื่น ๆ
 - () 3. สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารในอัตราเดียวกัน
 - () 4. การจัดระเบียบคิวรถ เช่น ไม่ต้องแย่งผู้โดยสาร
 - () 5. อื่น ๆ (ระบุ).....
5. ท่านคิดว่ามีปัญหาข้อจำกัดในการจัดตั้งสหกรณ์หรือไม่
 - () 1. ไม่มี
 - () 2. มี
6. ถ้ามีปัญหาในการจัดตั้งสหกรณ์ ท่านคิดว่าจะเป็นปัญหาใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 - () 1. ขาดผู้นำพากลุ่มสหกรณ์
 - () 2. ขาดระเบียบวินัย ในการควบคุมกลุ่ม
 - () 3. การจัดการ ขั้นตอนวิธีการจัดตั้งกลุ่ม
 - () 4. ค่าใช้จ่ายดำเนินการเช่า ค่าจ้างคนทำงานประจำสำนักงาน
 - () 5. อื่น ๆ (ระบุ).....

ตอนที่ 3 ข้อมูลด้านความเข้าใจ

ข้อความ	มาก	ค่อนข้างมาก	น้อย	ค่อนข้างน้อย
เกี่ยวกับสหกรณ์				
1. การรวมกลุ่มในอาชีพเดียวกันมีความจำเป็นและทำให้เกิดกองทุนภายในกลุ่มช่วยเหลือสมาชิกกลุ่มเมื่อมีความจำเป็นและเดือดร้อน				
2. กลุ่มสหกรณ์ส่งเสริมให้สมาชิกได้รู้จักประหยัดและอดออม				
3. กลุ่มสหกรณ์สามารถจัดจัดให้มีสวัสดิการแก่สมาชิก				
4. การดำเนินงานของกลุ่มเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการสหกรณ์เท่านั้น				
5. กลุ่มสหกรณ์เป็นการร่วมมือ ร่วมใจ ซื่อสัตย์ เสียสละ สามัคคี มีวินัย ของสมาชิกทุกคน				
เกี่ยวกับการจัดการ				
6. ท่านมีความรู้เรื่องกฎหมายเกี่ยวกับความผิดจรรยาบรรณเพียงใด				
7. ท่านทราบเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตรวจยึดจับกุมเพียงใด				
8. ท่านได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจในการย้ายจุดหรือเปลี่ยนเส้นทางจรรยาบรรณเพียงใด				

ตอนที่ 4 ข้อมูลด้านความคิดเห็น

ข้อความ	เห็นด้วย	ค่อนข้างเห็นด้วย	ไม่ค่อยเห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
วิธีการตรวจยึดจับกุม				
1. ท่านคิดว่าตำรวจจราจรใช้วิจารณญาณ อย่างดีในการพิจารณาก่อนจับกุม				
2. ท่านคิดว่าตำรวจจราจรปฏิบัติการ ด้วยความสุภาพในการตรวจจับกุม				
3. เจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งใจปฏิบัติงานเพื่อ แก้ปัญหาด้านการจราจร				
4. กรณีต้องสงสัยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ให้ความสำคัญกับการตรวจสอบหลัก ฐานเอกสารทะเบียนรถ				
วิธีการจัดการจราจรปัจจุบัน				
5. การย้ายจุดกำหนดเวลาเร่งด่วนและ ห้ามขับซึ่รถจักรยานยนต์ในบริเวณที่ คับขันไม่จำเป็นต้องมีการแจ้งให้ทราบ				
6. การเปลี่ยนเส้นทางให้รถวิ่งทางเดียว ไม่จำเป็นต้องไปแจ้งให้ทราบล่วงหน้า				
7. การห้ามกลับรถในจุดกลับรถโดยไม่มี สัญญาณตั้งให้ทราบ (ซึ่งเมื่อกลับแล้ว มีการจับกุม)				

ข้อความ	เห็นด้วย	ค่อนข้างเห็นด้วย	ไม่ค่อยเห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
เกี่ยวกับพฤติกรรมการประกอบอาชีพของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ - การรักษาคุณธรรมและจรรยาบรรณของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ท่านคิดว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีคุณธรรมและจรรยาบรรณในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้เพียงใด 8. ท่านคิดว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างปฏิบัติตามกฎหมายจราจร				
9. ท่านคิดว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยไม่ขับขีรวดยานโดยประมาท นำหว่าดเสียว				
10. ท่านคิดว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างรับผิดชอบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร				
11. ท่านคิดว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซื่อสัตย์ และไม่เอารัดเอาเปรียบผู้โดยสาร				
12. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีอัธยาศัยในการบริการ				

ข้อความ	เห็นด้วย	ค่อนข้างเห็นด้วย	ไม่ค่อยเห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
การรวมกลุ่มสหกรณ์				
13. การรวมกลุ่มสหกรณ์จำเป็นต้องมีสำนักงานสหกรณ์เป็นสัดส่วน				
14. การมีสำนักงานสหกรณ์ จำเป็นต้องมีค่าใช้จ่าย ซึ่งเรียกเก็บจากสมาชิก				
15. การรวมกลุ่มสหกรณ์จำเป็นต้องเลือกกรรมการจากสมาชิกเพื่ดำเนินการ				
16. สมาชิกในกลุ่มสหกรณ์มีความรู้ความสามารถในการดำเนินการสหกรณ์ได้				
17. สมาชิกในกลุ่มสหกรณ์มีผู้ที่ยินดีเสียสละทำงานให้กลุ่ม				
18. สมาชิกในกลุ่มสหกรณ์มีความน่าเชื่อถือในด้านความซื่อสัตย์				
19. การดำเนินการของสหกรณ์จำเป็นต้องมีค่าตอบแทนให้กับเจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานสหกรณ์				
20. ควรจัดให้มีสมาชิกหมุนเวียนกันดูแลรับผิดชอบกิจการสหกรณ์				
21. การเข้าเป็นสมาชิกต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของสหกรณ์โดยเคร่งครัด				
22. หากสมาชิกไม่ปฏิบัติตามควรลงโทษตามข้อบังคับ				
23. การรวมกลุ่มสหกรณ์ควรเก็บเงินกองทุนสะสมเพื่อใช้ในการกิจการของสหกรณ์				

24. การรวมกลุ่มสหกรณ์ควรจัดเก็บเงินสะสมประมาณวันละ.....บาท

ตอนที่ 5 ข้อเสนอแนะ

ท่านมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดตั้งสหกรณ์ การรวมกลุ่มสหกรณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
รับจ้างในเรื่องในต่อไปนี้อย่างไร

1. สำนักงาน.....
.....
.....
2. บุคลากรประจำสำนักงาน
.....
.....
.....
3. คุณสมบัติผู้สมัครเข้าเป็นสมาชิก.....
.....
.....
4. ระเบียบปฏิบัติ วินัย การควบคุมสมาชิก.....
.....
.....
5. การจัดเก็บเงินกองทุน.....
.....
.....
6. การจัดสวัสดิการ.....
.....
.....
7. เรื่องอื่น ๆ
.....
.....

~~~~~  
ขอบคุณที่ให้ความร่วมมือ

## บรรณานุกรม

กองวิจัยและประเมินผล กรมการพัฒนาชุมชน. สรุปปัญหาการดำเนินงานของกลุ่มออมทรัพย์  
เพื่อการผลิต. กรุงเทพมหานคร : กรมการพัฒนาชุมชน, 2521 (อัดสำเนา).

. รายงานการวิจัยปัจจัยที่มีผลต่อความแตกต่าง  
ในความสำเร็จของกลุ่มออมทรัพย์เพื่อการผลิต. กรุงเทพมหานคร : กรมการ  
พัฒนาชุมชน, 2532.

กองฝึกอบรม การส่งเสริมสหกรณ์. เอกสารการอบรมหลักสูตรการสหกรณ์ รุ่นที่ 9. กรุงเทพฯ :  
2537.

กิ่งแก้ว อินหว่าง, วีระศักดิ์ อนันตมงคล. รายงานการวิจัยการดำเนินงานของกลุ่มออมทรัพย์  
เพื่อการผลิตกับการพัฒนาชนบท. กรุงเทพมหานคร : กรมการพัฒนาชุมชน,  
2532.

กิ่งแก้ว อินหว่าง และสุคนธ์ จิตุชัย. รายงานการวิจัยการจัดระดับการพัฒนากลุ่มออมทรัพย์  
เพื่อการผลิต. กรุงเทพมหานคร : กรมการพัฒนาชุมชน, 2533.

จิรวุฒิ วงศ์สวัสดิวัฒน์. ทศนคติ ความเชื่อและพฤติกรรม. กรุงเทพมหานคร : สถาบันบัณฑิต  
พัฒนบริหารศาสตร์, 2529

ชุมนุมสหกรณ์ออมทรัพย์แห่งประเทศไทย จำกัด. ประมวลบทความเกี่ยวกับสหกรณ์  
ออมทรัพย์. พิมพ์ที่ห้างหุ้นส่วนจำกัดพิมพ์อักษร. กรุงเทพมหานคร : 2540.

ชูชีพ อ่อนโคกสูง. จิตวิทยาสังคม. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2522.

ชัยวัฒน์ แสงศรี. ทศนคติต่อการปฏิบัติงานในฐานะเลขานุการคณะทำงานสนับสนุนการ  
ปฏิบัติ การพัฒนาชนบทระดับตำบล (คปต.) ของพัฒนากรจังหวัดเลย. วิทยา  
นิพนธ์ปริญาพัฒนบริหารศาสตร์ มหาวิทยาลัยพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒน  
บริหารศาสตร์, 2538.

ทิตยา สุวรรณชัย. สังคมวิทยา. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2527.

ดวงเดือน พันธุมนาวิน. เอกสารประกอบคำบรรยายวิชาจิตวิทยาชั้นสูง ปีการศึกษา 2523-2524. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ , 2524.

นิพนธ์ คันทะเสวี. สรุปรายงานวิจัยเบื้องต้นเกี่ยวกับทัศนคติของคนไทยบางกลุ่มที่มีต่อทหารอเมริกาประจำในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานสภาวิจัยแห่งชาติ , 2511.

ประภาเพ็ญ สุวรรณ. ทัศนคติ การวัด การเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมอนามัย : กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์โอเดียนสโตร์, 2526.

ประวัน ลัดยชีวานนท์. ทัศนคติของประชากรต่อข้าราชการอำเภอ:ศึกษาเฉพาะกรณีหมู่บ้านท่าไผ่ ตำบลท่าไผ่ อำเภอเขื่องใน จังหวัดอุบลราชธานี. วิทยานิพนธ์ปริญญาพัฒนบริหารศาสตร์ มหาบัณฑิต คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2513.

พจน์ เพชรบุรณิน. การสร้างสัมพันธภาพและกำลังขวัญของบุคคล. เอกสารเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมงานวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ , 2530.

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก กรมการขนส่ง. กรุงเทพมหานคร : 2522.

พัฒน์ บุญรัตน์พันธ์. การสร้างพลังชุมชนโดยขบวนการพัฒนาชุมชน. กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช, 2519.

พิมาน วงศ์อภัย. “ปัจจัยที่ส่งเสริมให้องค์กรประชาชนสามารถพึ่งตนเอง”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2533.

เมืองทอง แคมณี. กลุ่มสัมพันธ์ทฤษฎี และแนวปฏิบัติ. กรุงเทพมหานคร : บุรพาศิลป์การพิมพ์, 2522.

รุ่งนภา บุญคุ้ม. ทัศนคติของพัฒนาการต่อนโยบายการตั้งศูนย์สาธิตการตลาด : ศึกษากรณีช่วยเหลือทางวิชาการสังคมชุมชน เขตที่ 3. วิทยานิพนธ์ปริญญาพัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิตพัฒนาลังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2536.

ยุทธศิลป์ ปานภูมิ. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเข้มแข็งขององค์กรชุมชน : ศึกษากรณี  
กลุ่มออมทรัพย์ในเขตเทศบาลนครสวรรค์. ภาคนิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต  
คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. 2540.

รัตนภูมิ ศรีวิชัยมูล. ทักษะคตินักศึกษาที่มีต่อการจัดการศึกษา สาขาอุตสาหกรรมการ  
ท่องเที่ยว : ศึกษากรณีสถาบันราชภัฏ ในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์  
ปริญญาพัฒนบริหารศาสตร์ มหาบัณฑิตพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหาร  
ศาสตร์ , 2539.

สมาคมร่วมกันสร้าง. แนวทางการจัดตั้งสหกรณ์เคหะชุมชนผู้มีรายได้น้อยในเมือง.กรุงเทพฯ :  
2535.

สุโขทัยธรรมมาธิราช มหาวิทยาลัย สาขาศิลปศาสตร์. เอกสารการสอนชุดวิชา ประสพการณ์วิชา  
ชีพสารนิเทศศาสตร์ หน่วยที่ 8-15. นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช,  
2534.

สุนันทา ภูสุวรรณ์. ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของกลุ่มออมทรัพย์เพื่อการผลิต. ภาคนิพนธ์  
พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2538.

สุนทร บางเพชร. ทักษะคตินของผู้ขับขี่ยยนต์บนทางหลวง ต่อ งานด้านจราจรของตำรวจ  
ทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจทางหลวง 5 กองกำกับการ 6  
จังหวัดอำนาจเจริญ. ภาคนิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะพัฒนาสังคม สถาบัน  
บัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. 2540.

สุวิไล เวียงวัฒนสุข. จิตวิทยาสังคม. คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง , กรุงเทพฯ  
มหานคร , 2532.

โสภา ชูพิกุลชัย. จิตวิทยาสังคมประยุกต์. กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช, 2521.

ภาษาอังกฤษ

Allport, G.W. **Handbook of Social Psychology**. Nercester : Mass Clarie University Press, 1935

Cartwright Dorwin, ed. **Group dynamics: research and Theory, ed. by Dorwin Cartwright and Alvin Zandes. 3d.** New York: Harper & Row 1968.

Dewey, Richard. **An Introduction to Social Phychology**. New York : Macmillan, 1996.

Foster, R.C. **Psychology for life adjustment**. Chicago : American Technical Society, 1952.

Goog, C.V. **Dictionary of Education**. New York : McGraw-Hill, 1959.

Hillgard, E.R. **Introduction to Psychology**. New York : Harcourt, Brade and World Inc., 1962

Jame L. Gibson, John M. Irancerich and James H. Donnelley, Jr. **Organization: Behavior, Structures and Processes**. Texas: Business Publication, 1988.

New-Comb. **Social Psychology**. New York : Dryder Press Publish, 1964.

Rosenberg, M.J. **“Cognitive Structure and Attitudinal Affect”**. Journal of Abnormal and social Psychology, 1956.

Reebes, T. Elton. **The Dynamics of Group Behavior**. U.S.A.: American Management Association. Inc., 1970.

Wehmhoerner, Arnald. **Introduction. Organization of Peasants in Asia, Workshop Services-Report V**. Bangkok: Frederick-Ebart-Stittung, 1974.

## ประวัติผู้ทำวิทยานิพนธ์

ชื่อ-นามสกุล : พ.ต.ท.สมเจตน์ ไทยยานนท์

ประวัติการศึกษา : รป.บ.(ตำรวจ) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ, 2524.

อาชีพ : รับราชการ

ตำแหน่ง : รองผู้กำกับการป้องกันปราบปราม  
สภ.อ. จังหวัดร้อยเอ็ด

สถานที่ทำงาน : สถานีตำรวจภูธรอำเภอรวิชัยบุรี จังหวัดร้อยเอ็ด

ที่อยู่ปัจจุบัน : สถานีตำรวจภูธรอำเภอรวิชัยบุรี จังหวัดร้อยเอ็ด  
เพจ 152-760368