

ปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล (Vehicle Theft Prevention Factors Responsible Area Metropolitan Police Bureau)

ดาบตำรวจสมฤทธิ์ กระสังข์*

(Pol.Snr.Sgt.Maj. Samrith Krasang)*

สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์และธรรมาภิบาล มหาวิทยาลัยชินวัตร*

The Institute of Public Administration and Governance, Shinawatra University*

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ส่งผลต่อปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ 2) ศึกษาระดับปัจจัยความสำเร็จในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ส่งผลต่อปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ 3) ศึกษาระดับปัจจัยการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ส่งผลต่อปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ และ 4) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการโจรกรรมรถยนต์ ปัจจัยความสำเร็จในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ และการนำนโยบายไปปฏิบัติการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ส่งผลต่อการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ ใช้การวิจัยแบบผสมวิธี (Mix Methods Research) ระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ ประชากรในการวิจัย ครั้งนี้ ได้แก่ ข้าราชการตำรวจที่สังกัดพื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล รวมจำนวน 9 กองบังคับการ มีประชากรรวมทั้งหมด 26,750 คน ใช้การคำนวณกลุ่มตัวอย่างการวิจัยของยามาเน่ (Yamane, 1997, p. 729) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 นาย และเชิงคุณภาพประชากรที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างการวิจัยเชิงคุณภาพ คือ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 9 คน จากกองบัญชาการตำรวจนครบาล 1- 9 สถิติที่ใช้ในการวิจัย คือ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ความสัมพันธ์แบบเพียร์สัน และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน

ผลการวิจัย พบว่า

- 1) ปัจจัยสาเหตุของการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ค่าเฉลี่ยโดยภาพรวม

อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.55$, S.D. = 0.903)

- 2) ปัจจัยความสำเร็จในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ค่าเฉลี่ย

โดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.46$, S.D. = 0.895)

- 3) ปัจจัยการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบ ค่าเฉลี่ยโดยภาพ

รวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.67$, S.D. = 0.842)

Received: 2020-12-11: Revised: 2020-01-30: Accepted: 2020-02-06

4) ความสัมพันธ์ระหว่าง 1) ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการโจรกรรมรถยนต์ 2) ปัจจัยความสำเร็จในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ และ 3) การนำนโยบายไปปฏิบัติการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ส่งผลต่อการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พบว่า ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการโจรกรรมรถยนต์ กับปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยตัวแปรที่มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สูงสุด คือ ด้านครอบครัว สังคม เท่ากับ 0.67 ปัจจัยความสำเร็จในการป้องกันการโจรกรรม กับปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยตัวแปรที่มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สูงสุด คือ ด้านการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงาน เท่ากับ 0.90 และปัจจัยการนำนโยบายไปปฏิบัติปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยตัวแปรที่มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สูงสุด คือ ด้านการวางแผน และการควบคุม เท่ากับ 0.80

คำสำคัญ : การป้องกันการโจรกรรมรถยนต์, ปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์.

Abstract

This research has the objectives to 1) Study the level of factors that cause car theft Responsible area, Metropolitan Police Bureau That affect the factors of car theft prevention 2) study the level of success factors in car theft prevention Responsible area, Metropolitan Police Bureau 3) Study the level of the factors that put the policy into practice in the prevention of car theft. Responsible area, Metropolitan Police Bureau That affects the factors of car theft prevention 4) Study the relationship between factors that cause car theft Success factors for car theft prevention and implementing policies to prevent car theft Responsible area, Metropolitan Police Bureau That affects car theft prevention Use Mix Methods Research during quantitative research. Research population This time, including 9 police officers in the area responsible for the Metropolitan Police Headquarters, with a total population of 26,750 people using Yamane's research sample calculation (Yamane, 1997, p. 729). The samples were 400 persons and qualitative. The population used as a qualitative research sample was 9 key informants from the Metropolitan Police Bureau 1-9. The statistics used in this research were frequency, percentage, mean and deviation standard. Pearson's Product Moment Correlation Analysis.

The results of the research showed that

1) Factors for car theft Responsible area, Metropolitan Police Bureau Average overall High level (= 3.55, S.D. = 0.903)

2) Success factors for car theft prevention Areas of responsibility, Metropolitan Police Bureau, average The overall picture is in the high level (= 3.46, S.D. = 0.895)

3) Policy implementation factors for the prevention of automobile theft Area of responsibility Average by image Total is at a high level (= 3.67, S.D. = 0.842).

4) The relationship between 1) the factors that cause car theft, 2) the success factors in car theft prevention, and 3) the implementation of the policy on car theft prevention Responsible area, Metropolitan Police Bureau That affects the prevention of car theft found that

Factors that cause car theft with the factor of preventing car theft There was a statistically significant relationship at the level of 0.01, with the variable having the highest correlation coefficient being family, social, 0.67. Success factors for theft prevention with the factor of preventing car theft There is a statistically significant correlation at the level of 0.01, with the variable having the highest correlation coefficient being operational cooperation equal to 0.90. And policy implementation factors, automobile theft prevention factors There is a statistically significant relationship at the 0.01 level. The variable with the highest correlation coefficient is planning and control.

Keywords: Car theft prevention, Car theft prevention factors.

บทนำ

ปัจจุบันภัยจากอาชญากรรม และอาชญากรรมข้ามชาติเป็นภัยคุกคามด้านความมั่นคงรูปแบบใหม่ (non-traditional security threat) ประเภทหนึ่ง ที่ทวีความรุนแรงและมีความซับซ้อนเกี่ยวโยงกันมากขึ้น โดยหลักแล้วเป็นผลที่เกิดจากการพัฒนาทางเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว การติดต่อสื่อสารเชื่อมโยงข้ามพรมแดนที่สะดวก ระบบเศรษฐกิจ และการเมืองที่เปิดกว้างมากขึ้น ทำให้สามารถโยกย้ายทั้งคน ทุน และสิ่งของมีเพิ่มตามไปด้วย ทั้งนี้เนื่องจากผลประโยชน์ที่จูงใจอย่างมหาศาล (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561) ซึ่งอาชญากรรมข้ามชาติ ตามเอกสารประกอบการประชุมระดับรัฐมนตรีว่าด้วยเรื่องอาชญากรรมข้ามชาติของสภาเศรษฐกิจและสังคมขององค์การสหประชาชาติ (World Ministerial Conference on Organized Transnational Crime / United Nations Economic and Social Council) ณ เมืองเนเปิลส์ ประเทศอิตาลี ระหว่างวันที่ 21-23 พฤศจิกายน พ.ศ. 2537 ได้จำแนกกิจกรรมที่ถือว่าเป็นอาชญากรรมข้ามชาติออกเป็น 10 ประเภท คือ 1) การลักลอบค้ายาเสพติด 2) การลักลอบนำคนเข้าเมืองผิดกฎหมาย 3) การลักลอบค้าอาวุธ 4) การลักลอบค้าวัตถุนิวเคลียร์ 5) องค์การอาชญากรรมและการก่อการร้าย 6) การลักลอบค้าหญิงและเด็ก 7) การลักลอบค้าชิ้นส่วนของร่างกาย 8) การโจรกรรมและลักลอบยานพาหนะ 9) การฟอกเงิน และ 10) กิจกรรมผิดกฎหมายอื่น ๆ

จากการจัดอันดับปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติทั้ง 10 ประเภท ดังกล่าว ปัญหาการโจรกรรมและลักลอบยานพาหนะสำหรับประเทศไทยนั้น สำนักงานตรวจสอบภายใน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2557) ได้ระบุว่า เป็นปัญหาอาชญากรรมซึ่งเป็นคดีอาญาที่อยู่ในกลุ่มที่ 4 คือ เป็นคดีประเภทที่น่าสนใจจาก 5 กลุ่ม จากการติดตามประเมินผลการปฏิบัติด้านการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมทุกหน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า คดีโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ยังคงมีการโจรกรรมอย่างต่อเนื่อง พื้นที่ที่พบการโจรกรรมมากจะเกิดในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล และตามพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวต่าง ที่มีลักษณะของการโจรกรรมเป็นขบวนการที่มีเครือข่ายกระทำความผิดทั้งในและนอกประเทศ (ตำรวจภูธรภาค 8, 2558)

ข้อมูลจากศูนย์ปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ (2559) ได้เปิดเผยสถิติการโจรกรรมรถยนต์ทั่วประเทศ 10 อันดับแรก ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2550–15 มกราคม 2559 ระบุว่า ยี่ห้อรถที่พบ ว่าถูกโจรกรรมมากที่สุด คือ โตโยต้า จำนวน 4,436 คัน รองลงมา คือ ฮีโน่ จำนวน 3,904 คัน ฮอนด้า 965 คัน มิตรซูบิชิ 850 คัน มาสดา 238 คัน พอร์ต 217 คัน ฮีโน่ 178 คัน เชฟโรเลต 127 คัน และซูซูกิ 78 คัน ขณะที่ช่วงเวลาการเกิดโจรกรรมรถยนต์ คือ เวลา 18.00-24.00 น. เป็นช่วงเวลาการเกิดเหตุมากที่สุด รองลงมาคือเวลา 00.01-06.00 น ขณะเดียวกันศูนย์ปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ (2559) ยังได้ระบุข้อมูลเพิ่มเติมถึงพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่ตำรวจนครบาลรับผิดชอบอยู่นั้น พบว่า ครองแชมป์รับแจ้งคดีโจรกรรมรถยนต์มากที่สุดตลอดกาล คือ มีการรับแจ้ง 718 ราย จับกุม 39 ราย และการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ รับแจ้ง 5,504 ราย จับกุม 335 ราย ซึ่งกองบัญชาการตำรวจนครบาลเอง ภายใต้สังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่มีหน้าที่โดยตรงในการป้องกันและแก้ปัญหการโจรกรรมรถยนต์ มีวัตถุประสงค์เพื่อลดสถิติการโจรกรรมรถยนต์ให้น้อยลง รวมทั้งให้มีผลการจับกุมดำเนินคดีเพิ่มมากขึ้นให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ พ.ศ. 2558-2564

ผู้วิจัยในฐานะเป็นผู้รับคำสั่งนโยบาย และปฏิบัติหน้าที่โดยตรงจึงให้ความสนใจมุ่งศึกษาประเด็นที่เป็นปัจจัยสาเหตุของการโจรกรรมรถยนต์ที่เกิดขึ้น ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จปัจจัยที่เป็นอุปสรรค และปัจจัยการนำนโยบายไปปฏิบัติ มีประเด็นใดบ้างที่มีผลต่อยุทธศาสตร์การป้องกันการโจรกรรมรถยนต์

วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) ศึกษาระดับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ส่งผลต่อปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์
- 2) ศึกษาระดับปัจจัยความสำเร็จในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ส่งผลต่อปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์
- 3) ศึกษาระดับปัจจัยการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ส่งผลต่อปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์
- 4) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการโจรกรรมรถยนต์ ปัจจัยความสำเร็จในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ และการนำนโยบายไปปฏิบัติการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ส่งผลต่อการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์

วิธีดำเนินการวิจัย

การเก็บข้อมูลโดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมวิธี (Mix Methods Research) ระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ ประชากรในการวิจัย ครั้งนี้ ได้แก่ ข้าราชการตำรวจที่สังกัดพื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล รวมจำนวน 9 กองบังคับการ มีประชากรรวมทั้งหมด 26,750 คน ใช้การคำนวณกลุ่มตัวอย่างการวิจัยของยามาเน่ (Yamane, 1997, p. 729) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 นาย และเชิงคุณภาพประชากรที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างการวิจัยเชิงคุณภาพ คือ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 9 คน จากกองบัญชาการตำรวจนครบาล 1- 9 สถิติที่ใช้ในการวิจัย คือ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน

ผลการวิจัยเชิงปริมาณ

1. ศึกษาระดับปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ส่งผลต่อปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ ปัจจัยสาเหตุของการโจรกรรมรถยนต์ ภาพรวมอยู่ในระดับมาก เท่ากับ 3.55 เมื่อพิจารณารายด้าน ทุกด้านมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก โดยด้านเศรษฐกิจ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.63 รองลงมาคือ ด้านครอบครัว สังคม เท่ากับ 3.54 และด้านสภาพแวดล้อม อยู่ในอันดับสุดท้าย เท่ากับ 3.50

2. ศึกษาระดับปัจจัยความสำเร็จในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ส่งผลต่อปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ ปัจจัยความสำเร็จในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ ภาพรวมอยู่ในระดับมาก เท่ากับ 3.46 เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดตามลำดับคือ ด้านนโยบายองค์การอยู่ในระดับมากเท่ากับ 3.59 รองลงมา คือ ด้านภาวะผู้นำ เท่ากับ 3.54 ด้านวัฒนธรรมองค์การ เท่ากับ 3.51 ด้านการประสานงาน ติดต่อสื่อสาร และด้านการประชาสัมพันธ์ และการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร อยู่ในระดับปานกลาง เท่ากับ 3.39 และด้านการประสานงาน ติดต่อสื่อสาร อยู่ในอันดับสุดท้าย เท่ากับ 3.38

3. ศึกษาระดับปัจจัยการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ส่งผลต่อปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ ปัจจัยการนำนโยบายไปปฏิบัติภาพรวม อยู่ในระดับมาก เท่ากับ 3.76 เมื่อพิจารณารายด้าน ทุกด้านมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก โดย ด้านมาตรฐานการปฏิบัติงาน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.81รองลงมา คือ ด้านระบบการวัดผล เท่ากับ 3.74 ด้านมาตรฐานการให้คณโโทษ เท่ากับ 3.73 ด้านการวางแผนและการควบคุม เท่ากับ 3.66 และด้านการกำหนดภารกิจ และมอบหมายงาน เท่ากับ 3.56 และด้านวัตถุประสงค์ของนโยบาย อยู่ในอันดับสุดท้าย เท่ากับ 3.52

4. ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการโจรกรรมรถยนต์ ปัจจัยความสำเร็จในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ และการนำนโยบายไปปฏิบัติการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ส่งผลต่อการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน(Stepwise Multiple Regression Analysis) ระหว่างปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการโจรกรรมรถยนต์ ประกอบด้วย ด้านเศรษฐกิจ ด้านครอบครัว สังคม และ ด้านสิ่งแวดล้อม ที่ส่งผลต่อปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล พบว่าด้านครอบครัว สังคม (x_2) เป็นตัวแปรแรกที่เข้าสมการและสามารถอธิบายความผันแปรของศูนย์กลางของสังคมได้ร้อยละ 01

การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise Multiple Regression Analysis) ระหว่างปัจจัยความสำเร็จในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ ประกอบด้วย ด้านภาวะผู้นำ ด้านวัฒนธรรมองค์การ ด้านนโยบายองค์การ ด้านการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงาน ด้านการประสานงานและติดต่อสื่อสาร และด้านการประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ข้อมูล พบว่า ด้านการประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ข้อมูล (x_9) เป็นตัวแปรแรกที่เข้าสมการและสามารถอธิบายความผันแปรของปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้ร้อยละ 02

การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน(Stepwise Multiple Regression Analysis) ระหว่างการนำนโยบายไปปฏิบัติในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ 6 ด้าน ประกอบด้วย ด้านการวางแผนและการควบคุม ด้านวัตถุประสงค์ของนโยบาย ด้านการกำหนดภารกิจ และมอบหมายงาน ด้านมาตรฐานการปฏิบัติงาน ด้านระบบการวัดผล และด้านมาตรฐานการให้คณโโทษ พบว่า ด้านภาวะผู้นำ (x_{10}) เป็นตัวแปร

แรกที่เข้าสมการและสามารถอธิบายความผันแปรของปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ พื้นที่รับผิดชอบ กองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้ร้อยละ 60

ผลการวิจัยเชิงคุณภาพ

ปัจจัยสาเหตุของการโจรกรรมรถยนต์ ด้านเศรษฐกิจ พบมิติ เกี่ยวกับการได้ผลประโยชน์ร่วมกัน ระหว่างกลุ่มผู้มีอำนาจกับกลุ่มนายทุนที่ผูกขาดทางการค้า จึงส่งผลกระทบต่อตัวประชาชนผู้มีรายได้น้อย หรือ ขาดรายได้โดยตรง ทำให้มีผลกระทบต่อบุคคลบางกลุ่มที่ต้องต่อสู้ดิ้นรน ที่จะเป็นสาเหตุนำไปสู่การโจรกรรม รถยนต์ได้ ด้านครอบครัว สังคม พบมิติที่น่าสนใจ 3 ประการ ดังนี้คือ 1) ความแปลกแยกแตกต่างของ ประชากรในลักษณะของการผสมผสานอยู่ร่วมกันที่มีความหลากหลายทางด้านเชื้อชาติ วัฒนธรรม ในพื้นที่ แออัด 2) ครอบครัวแตกแยก ขาดความอบอุ่น หรือเคยมีบุคคลในครอบครัวที่เคยต้องโทษคดีอาญามาก่อน 3) เกิดจากการชักชวนของเพื่อน หรือการเลียนแบบพฤติกรรมจากกลุ่มเพื่อน **ด้านสภาพแวดล้อม** พบมิติ น่าสนใจ คือ 1) เกิดจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ผู้ที่มีความเสี่ยงเป็นคนร้าย หรือผู้ที่เป็นคนร้ายพัฒนาแรงกระตุ้นในการประกอบอาชญากรรม การโจรกรรมรถยนต์ 2) ความประมาทของเจ้าของ รถหรือเจ้าของทรัพย์สินที่ขาดความใส่ใจความระมัดระวัง ขาดความรอบคอบ 3) ความประมาทในการป้องกัน ดูแลรถยนต์และทรัพย์สินที่มีค่า

ปัจจัยความสำเร็จในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ ด้านภาวะผู้นำ พบมิติที่สำคัญคือ 1) ด้านความรู้ ความเข้าใจในสภาพปัญหาของงานอย่างแท้จริง พร้อมทั้งทักษะความสามารถในการทำงานอย่างมืออาชีพ 2) ด้านการมีกระบวนการ หรือความพยายามใช้อิทธิพลของตนเอง หรือกระตุ้นผลักดันให้บุคคลผู้ได้บังคับบัญชา มีความเต็มใจ และกระตือรือร้นในการทำงานร่วมกัน โดยมุ่งความสำเร็จของกลุ่ม หรือองค์การเป็นเป้าหมาย สำคัญ 3) ด้านการมุ่งเน้นเรื่องของการความคิดริเริ่ม 4) ด้านการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาผนวกใช้กับการ ปฏิบัติงาน 5) ด้านการมีความสามารถในการวางแผน การตัดสินใจ และเป็นตัวกลางในการประสานงาน ควบคุมสั่งการ 6) ด้านการมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดีต่อเพื่อนร่วมงาน ต่อผู้ใต้บังคับบัญชา ด้านวัฒนธรรมองค์การ พบมิติสำคัญคือ 1) ด้านการยึดถือปฏิบัติตามค่านิยมองค์การอย่างเคร่งครัด เพราะเป็นการแสดงให้เห็น อัตลักษณ์ที่สำคัญขององค์การ และต่อตัวข้าราชการตำรวจ ที่มีหน้าที่ในการบำบัดทุกข์ บำรุงสุข แก่ประชาชน 2) ด้านการเน้นคุณภาพ และความคล่องตัวของการปฏิบัติงานในองค์การ 3) ด้านการพัฒนาองค์การและ ข้าราชการตำรวจ ด้านนโยบายองค์การ พบมิติสำคัญคือ 1) มีความเป็นรูปธรรม นำมาใช้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล 2) นโยบายต้องมีความชัดเจน 3) มุ่งเน้นนโยบายในการปรามปรามและป้องกัน เหตุอันเป็นมาตรการที่สำคัญของการลดปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ลงได้ ด้านการให้ความร่วมมือในการ ปฏิบัติงาน มีมิติสำคัญดังนี้ 1) มุ่งเน้นการพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภายใน และจาก หน่วยงานภายนอก เช่น บริษัทไฟแนนซ์ บริษัทประกันภัย สมาคมรถเช่า อู่รถ สุลการ เป็นต้น 2) มุ่งเน้น การบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างข้าราชการตำรวจ และประชาชนในทุกพื้นที่ ของกองบังคับการตำรวจนคร บาล 1-9 และของพื้นที่ที่เป็นจุดเสี่ยงที่สำคัญ

ด้านการประสานงานและติดต่อสื่อสาร พบมิติสำคัญดังนี้คือ 1) มุ่งเน้นการติดต่อสื่อสารสมัยใหม่ ของยุคดิจิทัลที่ไร้พรมแดน เพื่อให้สามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็วในการเสริมการทำงานให้เกิด ประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้น 2) มุ่งเน้นการเพิ่มช่องทางในการติดต่อประสานงานระหว่าง ประชาชนกับข้าราชการตำรวจ เช่น ช่องทางสายด่วนในการแจ้งรณหาย การใช้สื่อออนไลน์ในการประสานงาน ร่วมกัน

ด้านการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูล พบมิติสำคัญคือ 1) รวบรวม จัดทำ และจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านการกิจกรรมรณรงค์ 2) ประชาสัมพันธ์พื้นที่ หรือบริเวณใกล้เคียงที่เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกกิจกรรมรณรงค์เพื่อให้ประชาชนทราบผ่านทางเว็บไซต์ 3) แนะนำวิธีการปฏิบัติตนเมื่อรณรงค์ถูกกิจกรรมไป 4) จัดทำโครงการ สติ๊กเกอร์รณรงค์เกี่ยวกับการป้องกันตนเองจากการตกเป็นเหยื่อทางอาชญากรรม

3) ปัจจัยการนำนโยบายไปปฏิบัติ ด้านการวางแผนและควบคุม พบมิติสำคัญคือ 1) ใช้การลดหรือตัดช่องโอกาสของอาชญากรรมที่อาจจะกระทำผิดเกิดขึ้น 2) ป้องกันวงกำลังตรวจตราโดยร่วมมือกับประชาชน 3) การวางแผนมีลักษณะของการเป็นศาสตร์และศิลป์ จำเป็นต้องเข้าใจและมีทักษะความชำนาญในการนำไปใช้ จึงสามารถทำให้งานบรรลุตามวัตถุประสงค์และเกิดประสิทธิภาพที่แท้จริงได้

ด้านวัตถุประสงค์ของนโยบาย พบมิติสำคัญคือ 1) มุ่งเน้นการทำงานที่ถูกต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน ที่สำคัญต้องมีความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมปัจจุบัน และสภาพความเป็นจริง 2) การปฏิบัติงานต้องตอบสนองต่อประชาชน หรือผู้รับบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ 3) ภารกิจต้องครอบคลุมขอบเขตการดำเนินงานได้อย่างชัดเจนบนเป้าหมายพื้นฐานและผลประโยชน์ของประชาชน (หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย)

ด้านการกำหนดภารกิจและมอบหมายงาน พบมิติสำคัญคือ 1) สั่งการโดยตรงถึงผู้ใต้บังคับบัญชาให้ดำเนินการกวาดค้น ตรวจตราตามร้านรับซื้อของเก่า แหล่งขายอะไหล่รถยนต์มือสอง เพื่อการป้องกันเหตุที่น่าจะไหลไปแยกชิ้นส่วน 2) เน้นตรวจกลุ่มเป้าหมายที่อาจก่อเหตุตามถนน ตรอก ซอกซอยตามจุดที่มีการเชื่อมต่อ 3) มีการกำหนดภาระหน้าที่และแบ่งงานกันทำตามความสามารถ ตามความถนัดโดยหัวใจหลักสำคัญคือ การทำงานร่วมกันเป็นทีม 4) การมอบหมายงานทำตามระเบียบ ข้อบังคับ สั่งงานตามลำดับชั้น โดยต้องมีการวางแผน และกำหนดกลยุทธ์ในการอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจก่อนออกปฏิบัติงานทุกครั้ง

ด้านมาตรฐานการปฏิบัติงาน พบมิติสำคัญคือ 1) ควรจัดชุดทำงานด้านการกิจกรรมรณรงค์โดยเฉพาะ ซึ่งมีความรู้ ความชำนาญ รวมถึงอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในการทำงาน ติดตาม จับกุมอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้สามารถติดตามคนร้ายได้อย่างทันท่วงที 2) กำหนดมาตรฐานในการปราบปรามอย่างชัดเจน 3) กำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดจากการทำงาน เพื่อใช้เป็นคู่มือ และแบบปฏิบัติในการทำงาน

ด้านระดับการวัดผล พบมิติสำคัญคือ 1) การวัดผลในการปฏิบัติงานควรกำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงาน 4 เดือน : ครั้ง หรือ 3 ครั้งใน 1 ปีงบประมาณ 2) จัดทำสถิติการจับกุมประจำปี และในรอบปีที่ผ่านมาของคดีการกิจกรรมรณรงค์ เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการดำเนินงานและใช้เป็นแนวทางในการป้องกันปราบปรามการกิจกรรมรณรงค์

ด้านมาตรฐานการให้ทุน ให้โทษ พบมิติสำคัญคือ การให้รางวัล หรือผลตอบแทนต้องกระทำด้วยความยุติธรรม ตรงไปตรงมาไม่เลือกปฏิบัติ อย่างเสมอภาคเท่าเทียมกัน มีบทลงโทษตามตัวบทกฎหมายอย่างชัดเจนไม่เลือกปฏิบัติต่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

ปัจจัยการป้องกันการกิจกรรมรณรงค์ ด้านลดความต้องการของตลาดที่ถูกกิจกรรม พบมิติสำคัญคือ 1) ผนึกกำลังโดยการประสานความร่วมมือร่วมกันกับหน่วยงานราชการ เอกชนทุกภาคส่วนทั้งในและนอกประเทศ 2) ลดหรือตัดช่องโอกาสของคนไทยที่มีความเกี่ยวข้อง หรือเป็นเครื่องมือในการเข้าร่วมขบวนการกิจกรรมรณรงค์ 3) ลดกำแพงภาษีเกี่ยวกับการซื้อขายรถ ในการลดช่องว่างของราคารถที่ผิดกฎหมายกับรถที่ถูกกฎหมาย

ด้านการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์เชิงรุก พบมีมติสำคัญคือ 1) ศูนย์ป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ มีการจัดทำข้อมูล เพื่อเพิ่มความสะดวกง่ายและรวดเร็วในการติดตามป้องกัน ปราบปราม 2) มีโครงการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงฐานข้อมูลเครือข่ายการโจรกรรมรถยนต์ 3) การเพิ่มช่องทางการรับแจ้งเหตุแก่ประชาชน ผ่าน Application playstore หมายเลขโทรศัพท์สายด่วน 1192 และ 4) เน้นการทำงานเชิงรุกที่ลงพื้นที่พบประชาชน โดยใช้การเข้ามามีส่วนทำงานร่วมกับประชาชน

ด้านการเฝ้าระวังกลุ่มเป้าหมาย พบมีมติสำคัญคือ 1) มีการรวบรวมประวัติของบุคคลที่เคยต้องโทษ หรือพ้นโทษออกมา เพื่อยกยอสอดส่องเฝ้าระวัง 2) มีการจัดทำแฟ้มประวัติร้านรับซื้อของเก่า อะไหล่เก่า ชิ้นส่วนรถยนต์ โดยการมุ่งเน้นตรวจตราหมายเลขเครื่องยนต์พร้อมทำทะเบียนหมายเลขเครื่องไว้ในฐานข้อมูล 3) จำแนกหรือขึ้นทะเบียนกลุ่ม หรือแก๊งการโจรกรรมรถยนต์ หรือจำแนกแจกจ่ายชิ้นส่วน อะไหล่ไว้ในระบบทะเบียนรายชื่อผู้ต้องสงสัย

อภิปรายผลการวิจัย

ผู้วิจัยสรุปการอภิปรายผล ได้ดังนี้ 1) ปัจจัยสาเหตุของการโจรกรรมรถยนต์ ผลการวิจัยพบว่า เกิดจากปัจจัยภายนอก 3 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านครอบครัว สังคม และด้านสภาพแวดล้อม ซึ่งพบว่า สอดคล้องกับกิตติ อินทรกุล (2553) ที่ผลการวิจัยระบุว่า ปัจจัยทั้ง 3 ปัจจัยเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาอาชญากรรมในด้านต่าง ๆ ขณะที่ชำนาญ จันทรเรือง (2536) ระบุว่า ครอบครัวที่ยากจน แยกแยก ขาดความอบอุ่น และ สังคมที่มิค่านิยมมุ่งเน้นในการบริโภควัตถุนิยม ต่างเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอาชญากรรมด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ ผลการวิจัยของฉัตรกุล พงษ์ธรรม (2556) ระบุว่า กลุ่มผู้ต้องขังที่กระทำผิดเกี่ยวกับทรัพย์สิน พบว่า ปัจจัยที่มีความสามารถในการอธิบายพฤติกรรมความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สิน (ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ฆังทรัพย์ และ ปล้นทรัพย์) ได้ดีที่สุดเรียงตามลำดับ ได้แก่ การคบหาสมาคมที่แตกต่าง ค่านิยมในความสำเร็จ โอกาสในการประสบความสำเร็จ และการเลียนแบบ ตามลำดับ ด้านสภาพแวดล้อม Jeffery (1977) ระบุว่า ลักษณะทางกายภาพของสภาพแวดล้อม จะทำให้คนร้ายพัฒนาแรงกระตุ้นในการประกอบอาชญากรรมได้เป็นอย่างดี สอดคล้องกับทฤษฎีที่เกี่ยวกับพื้นที่ และช่วงเวลาของการเกิดอาชญากรรมของ Brantingham and Brantingham (1993) ระบุว่า บริเวณที่รถยนต์ถูกโจรกรรมมากที่สุด คือ บริเวณที่เป็นมุมอับลับสายตาคน ซึ่งมีความสอดคล้องกับผลการวิจัยเชิงคุณภาพเช่นกัน

ปัจจัยความสำเร็จ ผลการวิจัยพบว่าปัจจัยความสำเร็จประกอบด้วย 3 ด้าน ดังนี้ ด้านภาวะผู้นำ สอดคล้องกับเสาวนารถ เล็กเลสินธุ์ (2561) ที่ได้ระบุว่า ผู้นำต้องมีทักษะ และความรู้ความสามารถในงานที่ปฏิบัติและรับผิดชอบ ขณะเดียวกันกาญจนา ศิลา (2558) ผลการวิจัยชี้ว่า ผู้นำต้องมีความสามารถในการสร้างมนุษย์สัมพันธ์ ด้านความไว้วางใจ ด้านการเจรจาต่อรอง ด้านการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี ด้านการสื่อสาร ด้านการทำงานเป็นทีม และด้านการบริหารเวลา

ด้านการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงาน พบว่า สอดคล้องกับยุพดี โสทธิพันธุ์ วิลาวัลย์จอมทอง นงนุช บุญยัง (2552) ที่ผลการวิจัยระบุว่า กระบวนการความร่วมมือในการปฏิบัติงานของบุคลากรอยู่ในระดับมาก สอดคล้องกับจักรวาล สุขไมตรี (2561) ที่ผลการวิจัยชี้ว่าการประสานงานจัดเป็นการร่วมมือกันในการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรในองค์การ สอดคล้องกับนลพรรณ บุญฤทธิ์ (2558) ผลการวิจัยพบว่า บุคลากรให้ความร่วมมือในการทำงานอยู่ในระดับมากที่สุด

ด้านการประสานงาน ติดต่อสื่อสาร พบว่าสอดคล้องกับ จักรวาล สุขไมตรี (2561) ที่ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่าการประสานงาน เป็นการร่วมมือกันในการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรในองค์การ โดยมีสัมพันธภาพที่

ดีต่อกันในการทำงานร่วมกัน ซึ่งองค์ประกอบของการประสานงานนั้น ประกอบด้วย คน การสื่อสาร เวลา สถานที่ บทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ เพื่อให้เป้าหมายขององค์การบรรลุตามที่กำหนดไว้ ประหยัดเงิน เวลา ลดความขัดแย้ง ขณะที่อนันต์ เกตุวงศ์ (ม.ป.ป) ผลการศึกษาระบุว่า มีปัญหาด้านการประสานงาน คือ ขาดการประสานงานอย่างต่อเนื่องกับหน่วยงานภายในและองค์กรภายนอก

ปัจจัยการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการวิจัยพบว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ ประกอบด้วย 3 ด้าน คือ มาตรฐานการให้คุณ ให้โทษ ด้านการวางแผน และด้านมาตรฐานในการปฏิบัติงาน

ปัจจัยการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ ผลการวิจัยพบว่า ยุทธศาสตร์ในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ มี 3 กลยุทธ์ ดังนี้ กลยุทธ์ลดความต้องการของตลาดรถที่ถูกโจรกรรม กลยุทธ์ด้านการเฝ้าระวัง กลุ่มเป้าหมาย และกลยุทธ์ด้านการป้องกันโจรกรรมเชิงรุก

ข้อเสนอแนะ

1. ควรทำการศึกษาความพึงพอใจและความต้องการของประชาชนในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงาน
2. ควรศึกษาหาแนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการดังกล่าว

บรรณานุกรม

กิตติ อินทรกุล. (2553). ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการนำนโยบายและแผนการ ป้องกัน ปราบปราม และแก้ไขปัญหาค้าเด็กและหญิง ไปสู่การปฏิบัติ. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต

กาญจนา ศิลา. (2558). การศึกษาภาวะผู้นำเชิงสร้างสรรค์ของผู้บริหารสถานศึกษา ของโรงเรียนสังกัด กรุงเทพมหานคร สำนักงานเขตบางเขน. สารนิพนธ์ กศ.ม. (การบริหารการศึกษา). สืบค้นจาก file:///C:/Users/up-load/Downloads/Kanjana_S%20(2).pdf

จักรวาล สุขมาตรี. (2552). วัฒนธรรมและพฤติกรรมสื่อสารในองค์กร. กรุงเทพฯ ฯ สำนักพิมพ์ไทย

วัฒนาพานิช.ชำนาญ จันทร์เรือง. (2536). บทบาทของทางราชการในการแก้ปัญหาโสเภณี กรณีศึกษาเปรียบจังหวัดพะเยาและจังหวัดเชียงราย. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ตำรวจภูธรภาค 8. (2558). แผน: ปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ตำรวจภูธรภาค ๘ (ปจ.ร.๘). สืบค้นจาก <http://www.police8.go.th/index.php/download.html>

นลพรรณ บุญฤทธิ์. (2558). **ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของบุคลากรองค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี**. (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยชลบุรี ชลบุรี.

ยุพดี โสติพันธ์, วิลาวัลย์ จอมทอง, และ นงนุช บุญยัง (2552). **กระบวนการความร่วมมือในการปฏิบัติงานระหว่างบุคลากรทีมงานสุขภาพในการบริการผู้ป่วยผ่าตัดโรงพยาบาลทั่วไปภาคใต้**. สงขลานครินทร์เวชสาร, 24(6) 483-491

ศูนย์ปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์. (2559). **สถิติการโจรกรรมรถยนต์**. สืบค้นจาก <https://www.moe.go.th/moe/th/news/detail.php?NewsID=11626&Key=news14>

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2557). **แผนปฏิรูปราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ**. สืบค้นจาก <https://edupol.org/eduOrganize/publicDoc/plan/planHQP/2557/PlanHQP.pdf>

สำนักงานสภามั่นคงแห่งชาติ. (2561). **ยุทธศาสตร์ในการป้องกันและแก้ไขปัญหายาอาชญากรรมข้ามชาติ พ.ศ.2558-2564** สืบค้นจาก <http://www.nsc.go.th/wp-content/uploads/2018/08/strategy58-64.pdf>

เสาวนารถ เล็กเลอสินธุ์. (2561). **ประสิทธิภาพการบริหารงานของผู้บริหารองค์การบริหารส่วนตำบลจังหวัดนนทบุรี**. วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธนบุรี. 12(28), 187-196

อนันต์ เกศวงศ์. (ม.ป.ป). **หลักและเทคนิคการวางแผน**. กรุงเทพฯ ฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

Brantingham, P.L. and Brantingham, P.J. (1993) **Nodes, Paths and Edges: Considerations on the Complexity of Crime and the Physical Environment**. Journal of Environmental Psychology, 13, 3-28. Retrieved from [http://dx.doi.org/10.1016/S0272-4944\(05\)80212-9](http://dx.doi.org/10.1016/S0272-4944(05)80212-9)

Jeffery. (1977). **Crime Prevention Through Environmental Design**. Criminology 10(2), 191 - 191

Yamane, Taro. (1997). **Statistics: An introductory Analysis**. (3rd ed). New York: Harper & Row.