

การประยุกต์หลักพลธรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ
โครงการจักรยานสาธารณะของกรุงเทพมหานคร*
BALA DHAMMA APPLICATION FOR EFFECTIVENESS OF PUBLIC BICYCLE
PROJECT MANAGEMENT OF BANGKOK METROPOLITS

จุไรภรณ์ วิจักขณวงศ์

Churaiporn Wijackanawong

บริษัท คิว แอดเวอร์ไทซิง จำกัด

Q Advertising Company Limited

Corresponding Author E-mail: chuquads@gmail.com

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ คือ 1. เพื่อศึกษาประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการ 2. เพื่อปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการ และ 3. เพื่อนำเสนอรูปแบบประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ดำเนินการวิจัยแบบผสานวิธี ทั้งเชิงปริมาณด้วยแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นประชาชนที่เป็นสมาชิกโครงการจักรยานสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 380 คน และเชิงคุณภาพด้วยการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 18 รูปหรือคน

ผลการวิจัยพบว่า 1. ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก 2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะ ได้แก่ วงจรการบริหารงานคุณภาพ ประกอบด้วย การปฏิบัติ การวางแผน การปรับปรุงแก้ไข การตรวจสอบ และหลักพล 4 ประกอบด้วย สังคหพล (กำลังการสงเคราะห์) วิริยะพล (กำลังความเพียร) ปัญญาพล (กำลังความรู้) อนวัชชพล (กำลังความสุจริต) ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 3. รูปแบบประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะ ทั้ง 5 ด้าน ประกอบด้วย การผลิตหรือผลิตภัณท์ ประสิทธิภาพ ความพึงพอใจ การปรับเปลี่ยน การพัฒนา โดยนำหลักพลธรรมเข้ามาประยุกต์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะ ประกอบด้วย ปัญญาพล (กำลังความรู้) วิริยะพล (กำลังความเพียร) อนวัชชพล (กำลังความสุจริต) และสังคหพล (กำลังการสงเคราะห์) มีการ

* Received September 2, 2023; Revised September 4, 2023; Accepted February 16, 2024

เสริมสร้างด้วยวงจรการบริหารงานคุณภาพ ประกอบด้วย การวางแผน การปฏิบัติงาน การตรวจสอบ และการปรับปรุงงาน

คำสำคัญ: พละธรรม; ประสิทธิภาพ; การบริหารจัดการ; จักรยานสาธารณะ

Abstract

Objectives of this research article were: 1. To study the effectiveness of project management. 2. To study factors affecting the effectiveness of project management and 3. To present a model for the effectiveness of management of public bicycle projects to connect with mass transit services in Bangkok, conducted by mixed research methods. The quantitatively research, data were collected with a questionnaire from 380 samples who were members of a public bicycle project in Bangkok and the qualitative research collected data by interviewing 18 key informants.

The results of the research were found that: 1. Effectiveness of the management of the public bicycle project, by overall, was at a high level. 2. Factors affecting the effectiveness of public bicycle project management include the quality management cycle, consisting of practice, planning, improvement, inspection, and Bala 4 principles, consisted of Sangkhaphala (support power). Viriyapala (strength of perseverance), Panyapala (strength of knowledge), Anawatchapala (strength of honesty) affected the effectiveness of the management of the public bicycle project to connect to mass transit services in Bangkok with statistically significant value at the 0.05 level. 3. Effectiveness model for managing the public bicycle project in all 5 areas, consisting of production or product, efficiency, satisfaction, adjustment, development, by applying the principles of Dhamma to increase management effectiveness. Manage the public bicycle project, consisting of Panyapha (power of knowledge), Viriyapha (power of perseverance), Anawatchapha (power of honesty) and Sangkhapha (power of assistance). It is reinforced with a quality management cycle consisting of planning, implementation. Work inspection, and work improvement.

Keywords: Physical Education; Effectiveness; Management; Public Bicycle

บทนำ

แผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 - 2575) และแผนปฏิบัติการกรุงเทพมหานครประจำปี พ.ศ. 2563 โดย 1 ในภารกิจคือการแก้ไขปัญหาด้านการจราจร เพื่อให้ประชาชนเดินทางด้วยความสะดวกรวดเร็วประหยัดและปลอดภัย โดยเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพและครอบคลุมทุกพื้นที่ ที่ผ่านมามหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์ดำเนินนโยบาย ล้อ รวง เรือ มาโดยตลอด ด้วยการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะได้ง่ายขึ้น รวมถึงดำเนินโครงการอื่น ๆ ที่สอดคล้องกับนโยบายเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ กรุงเทพมหานคร มีนโยบายส่งเสริมการเดินทาง จึงได้จัดทำ โครงการจักรยานสาธารณะกรุงเทพมหานคร ขึ้นมาตั้งแต่ปี 2555 ซึ่งเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทาง โครงการจักรยานสาธารณะเป็นโครงการที่อำนวยความสะดวกให้แก่ทุกภาคส่วนของประชาชน โดยให้บริการในพื้นที่ย่านธุรกิจ อาทิ ย่านสีลม สยามสแควร์ ราชดำริ สาทร พระราม 4 หรือสถานที่อื่น ๆ ที่มีความเหมาะสม ในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร เพื่อใช้เดินทางไปทำงาน ทำธุระส่วนตัว หรือใช้เที่ยวไปตามสถานที่ต่าง ๆ รวมทั้งเป็นการรณรงค์ให้ประชาชน หันมาใส่ใจสิ่งแวดล้อมลดการใช้รถยนต์ (เดลินิวส์, 2565)

กรุงเทพมหานคร จึงมีเป้าหมายให้การใช้จักรยานเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ให้กับประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพราะใช้จักรยานสาธารณะจะเป็นการส่งเสริมการเดินทางระยะสั้น ๆ ให้เชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะล้อ รวง เรือ ของประชาชน อย่างเช่นใช้จักรยานสาธารณะปั่นไปใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน หรือเรือโดยสาร เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการติด ไม่ต้องเสียเวลาไปกับการเดินทางบนถนน พร้อมทั้งยังได้มีโอกาสออกกำลังกายทำให้สุขภาพแข็งแรง และไม่สร้างมลพิษที่ก่อให้เกิด PM 2.5 เพิ่มเติมด้วย สำหรับวัตถุประสงค์หลัก ที่จัดทำโครงการจักรยานสาธารณะกรุงเทพมหานคร คือเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานจะได้ลดปริมาณการจราจร ที่คับคั่งบนท้องถนน เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนขนาดเล็กเพื่อเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะขนาดใหญ่อื่น ๆ และเพื่อสร้างจิตสำนึกในการใช้พลังงานอย่างประหยัดและคุ้มค่า ลดภาวะโลกร้อนโดยส่งเสริมการเดินทางที่ใช้พลังงานสีเขียวไม่มีมลพิษและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันโครงการจักรยานสาธารณะกรุงเทพมหานคร ยังคงเปิดให้บริการอยู่ มีจักรยานอยู่ในระบบทั้งสิ้น 363 คัน พื้นที่ดำเนินการ ได้แก่ ถนนสาทร สีลม พระราม 4 วิฑู พระราม 1 พญาไท อังรีดุนันต์ ราชดำริ รวมทั้งสิ้น 50 สถานี เป็นการให้บริการฟรีทุกวันไม่มีวันหยุด ตั้งแต่เวลา 06.00 - 20.00 น. โดยมีการตรวจความเรียบร้อยให้พร้อมใช้งานในทุกวัน รวมทั้งมีมาตรการทำความสะอาด ป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด โดยมีการเก็บรวบรวมจำนวนครั้งของการมายืมใช้

บริการจักรยานสาธารณะตั้งแต่เดือนกันยายน 2562 - สิงหาคม 2563 มีการใช้บริการเฉลี่ยเดือนละ 3,000 - 4,000 ครั้ง แต่ในช่วงที่มีการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 มีจำนวนผู้ใช้บริการลดลงเหลือเฉลี่ยเพียง 1,000 ครั้งต่อเดือน แต่ปัจจุบันเริ่มกลับมาเพิ่ม โดยผู้ใช้บริการที่เป็นผู้ชายมากกว่าผู้หญิง ส่วนกลุ่มอายุที่ใช้บริการมากที่สุด คือกลุ่มผู้ใช้บริการที่มีอายุระหว่าง 26 - 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 65 ของผู้ใช้บริการ (เดลินิวส์, 2565)

สำหรับโครงการจักรยานสาธารณะยังมีอุปสรรคอยู่หลายด้าน เช่น 1. เล่นจักรยาน: หากเป็นประเทศที่รถน้อย และขับกันอย่างระมัดระวัง เล่นจักรยานแทบไม่จำเป็นเพราะทุกคนถ้อยทีถ้อยอาศัยกันไป แต่สำหรับประเทศไทยที่ติดอันดับต้น ๆ เรื่องรถติดและมีการใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมาก จึงไม่มีใครอยากเอาชีวิตไปเสี่ยงบนท้องถนน เพราะฉะนั้นเล่นจักรยานจึงจำเป็นอย่างยิ่งถ้าอยากให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองจักรยานจริง ๆ และมีแล้วก็ต้องสร้างสามัญสำนึกให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถเข็นไม่ลงไปในการเล่นจักรยานด้วย 2. สภาพทางเท้า: ในบางประเทศ เช่น ญี่ปุ่น สามารถปั่นจักรยานบนทางเท้าได้เพราะทางเท้ากว้างถึง 3 - 5 เมตร ในขณะที่ประเทศไทยทางเท้ามีความกว้างเพียง 2 - 3 เมตร แล้วยังไม่เรียบเสมอกันอีกด้วย มีเพียงหน้าโรงแรม หน้าห้างสรรพสินค้า และสถานที่ท่องเที่ยวเท่านั้นที่มีพื้นที่เรียบพอให้ปั่นจักรยานได้ 3. สภาพอากาศ : เรื่องนี้เป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่ง เพราะประเทศไทยเป็นเมืองร้อน การปั่นจักรยานไปทำงานถึงแม้จะมีระยะทางไม่ไกลมาก แต่ก็ทำให้มีเหงื่อออกและสงกลิ่นซึ่งทำให้ไม่เหมาะกับการปั่นจักรยานไปทำงาน (มาเก็ตเทียร์ ทีม, 2565) สำหรับพระพุทธศาสนามีหลักธรรมเพื่อการบริหารซึ่งวิธีบริหารงานที่ดี คือ ธรรมาธิปไตยที่ใช้ทั้งพระเดชและพระคุณ ซึ่งทำให้ได้ทั้งน้ำใจคนและผลของงาน นักบริหารแบบธรรมาธิปไตยยึดธรรมเป็นหลักในการบริหาร มีธรรมที่เรียกว่า พละ 4 ประการ ที่เป็นกำลังในการดำเนินชีวิตให้ ประสบความสำเร็จด้วยความมั่นใจและปลอดภัย นอกจากนี้พละ 4 ยังเป็นธรรมอันเป็นกำลัง ธรรม อันเป็นพลังทำให้ดำเนินชีวิตด้วยความมั่นใจ ไม่หวั่นต่อภัยทุกอย่าง พละ 4 หรือกำลังทั้ง 4 ประการนี้เป็นสิ่งที่ทำให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผลทั้งการ เป็นคนฉลาด เป็นคนขยัน เป็นสุจริตชน จึงจะทำให้เกิด ผลงานตามต้องการได้ ซึ่งหมวดธรรม พละ 4 (อง.จตุก. (ไทย) 21/154/215) ดังนั้น การบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะให้เกิดประสิทธิผลได้นั้น ควรนำหลักธรรมในทางพระพุทธศาสนาเป็นองค์ประกอบหลักด้วยเนื่องจากเป็นสิ่งสำคัญยิ่งในการการบริหารโครงการ

จากความสำคัญของปัญหาดังกล่าวทำให้ผู้วิจัยสนใจศึกษาเกี่ยวกับ ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร โดยการศึกษาครั้งนี้จะทำให้ต้องรู้เกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนใน

กรุงเทพมหานคร ซึ่งสามารถนำไปเป็นตัวแบบในการพิจารณาปรับปรุงด้านการบริหารโครงการของภาครัฐ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายในการแก้ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาประสิทธิผลการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อนำเสนอรูปแบบประสิทธิผลการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร

วิธีดำเนินการวิจัย

1. รูปแบบของการวิจัย

ผู้วิจัยได้กำหนดรูปแบบการวิจัยโดยใช้การวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed Methods Research) มีทั้งการวิจัยเชิงปริมาณและการวิจัยเชิงคุณภาพมุ่งเน้นการวิเคราะห์ในเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) มีแบบแผนการวิจัยแบบกลุ่มเดียวโดยไม่มีการทดลอง

2. ประชากร กลุ่มตัวอย่างและผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

2.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัยคือ ประชาชนที่เป็นสมาชิกโครงการจักรยานสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 7,507 คน (วิโรจน์ ศรีสุภานนท์, 2558)

2.2 กลุ่มตัวอย่าง การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยใช้การคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ Taro Yamane (1973) ได้ขนาดตัวอย่าง จำนวน 380 ตัวอย่าง

2.3 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ การสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ให้ข้อมูลสำคัญประกอบด้วย ผู้บริหารของกรุงเทพมหานคร จำนวน 4 คน กลุ่มผู้บริหารโครงการ จำนวน 5 คน ประชาชนที่ใช้จักรยานสาธารณะ จำนวน 5 คน นักวิชาการด้านรัฐประศาสนศาสตร์จำนวน 2 คน นักวิชาการด้านพระพุทธศาสนา จำนวน 2 รูปหรือคน รวมจำนวน 18 รูปหรือคน

3. เครื่องมือที่ใช้การวิจัย

ในการวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือแบ่งเป็น 4 ส่วน ประกอบด้วย 1. ปัจจัยส่วนบุคคล 2. วงจรการบริหารงานคุณภาพ 3. ผลลัพธ์ 4 และ 4. ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะ สำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างเป็นเครื่องมือ โดยการสัมภาษณ์ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยเชิงปริมาณเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ประชาชนที่เป็นสมาชิกโครงการจักรยานสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 380 ตัวอย่าง และการวิจัยเชิงคุณภาพเก็บข้อมูลกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน 18 รูปหรือคน และสนทนากลุ่มเฉพาะ 9 รูปหรือคน

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา โดยใช้ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Multiple Regression Analysis) ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ และศึกษาภาคสนามด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อยืนยันผลการศึกษาเชิงปริมาณจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญอีกครั้งหนึ่ง

ผลการวิจัย

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.16$, S.D.=0.65) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าอยู่ในระดับมากทุกด้านโดยเรียงลำดับดังนี้ ผลผลิตหรือผลิตภัณฑ์ ($\bar{X}=4.22$) รองลงมาคือ ประสิทธิภาพ ($\bar{X}=4.20$) ความพึงพอใจ ($\bar{X}=4.18$) การปรับเปลี่ยน ($\bar{X}=4.13$) และการพัฒนา ($\bar{X}=4.08$) ตามลำดับ

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร พบว่า

สมมติฐานที่ 1 วงจรการบริหารงานคุณภาพ ประกอบด้วย การวางแผน การปฏิบัติ การตรวจสอบ การปรับปรุงแก้ไข อย่างน้อย 1 ด้าน ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 วงจรการบริหารงานคุณภาพที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร

ตัวแปรวงจรการบริหารงานคุณภาพ	B	Std. Error	Beta	t	Sig.
ค่าคงที่ (Constant)	1.235	.180		6.846**	.000
การปฏิบัติ (do)	.284	.050	.307	5.624**	.000
การวางแผน (plan)	.242	.050	.257	4.859**	.000
การปรับปรุงแก้ไข (act)	.186	.052	.195	3.648**	.000
การตรวจสอบ (check)	.175	.051	.184	3.414**	.001

Multiple R = .647c R² = .418 Adjusted R² = .414 S.E = .504

**มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 1 พบว่า วงจรการบริหารงานคุณภาพส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ทั้ง 4 ด้าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยเรียงลำดับตามสมการดังนี้คือ การปฏิบัติ การวางแผน การปรับปรุงแก้ไข การตรวจสอบ ผลการวิเคราะห์มีค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจที่ปรับแล้ว (Adjusted R²) เท่ากับ .414 แสดงว่า วงจรการบริหารงานคุณภาพ สามารถร่วมกันทำนายประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ได้ร้อยละ 41.1

สมมติฐานที่ 2 หลักผล 4 ประกอบด้วย ปัญญาพละ (กำลังความรู้), วิริยะพละ (กำลังความเพียร), อดิชาพละ (กำลังความสุจริต) และสังคหพละ (กำลังการสงเคราะห์) อย่างน้อย 1 ด้านที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 หลักผล 4 ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร

หลักผล 4	B	Std. Error	Beta	t	Sig.
ค่าคงที่ (Constant)	.823	.164		5.015*	.000
สังคหพละ (กำลังการสงเคราะห์) (pala4)	.263	.043	.300	6.116**	.000
วิริยะพละ (กำลังความเพียร) (pala2)	.197	.056	.209	3.495**	.001
ปัญญาพละ (กำลังความรู้) (pala1)	.178	.056	.180	3.196**	.002
อดิชาพละ (กำลังความสุจริต) (pala3)	.145	.059	.156	2.481*	.014

Multiple R = .731d R² = .535 Adjusted R² = .530 S.E = .451

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05, **มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 2 พบว่า หลักผล 4 ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ทั้ง 4 ด้าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 โดยเรียงลำดับตามสมการดังนี้คือ สังคหพละ (กำลังการสงเคราะห์) วิริยะพละ (กำลังความเพียร) ปัญญาพละ (กำลังความรู้) อดิชาพละ (กำลังความสุจริต) ผลการวิเคราะห์มีค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจที่ปรับแล้ว (Adjusted R²) เท่ากับ .530 แสดงว่า หลักผล 4 สามารถร่วมกันทำนายประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ได้ร้อยละ 53.0

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะ ทั้ง 5 ด้าน ประกอบด้วย 1. การผลิตหรือผลิตภัณฑ์ โดยมีกิจกรรมใหม่ๆ มากมายให้บริการประชาชนซ่อมบำรุงจักรยานที่ชำรุดเพื่อให้นำกลับมาใช้งานได้ ปริมาณการให้บริการที่เพียงพอมีเชิงคุณภาพ มีการโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมสำหรับจักรยานสาธารณะ จัดสร้างสถานที่จอดจักรยานและการแนะนำดูแลรักษา จักรยานมีคุณภาพและมีการหมั่นดูแลอย่างสม่ำเสมอ 2. ประสิทธิภาพ โดยมีการแก้ปัญหาได้ถูกต้อง ครบถ้วน รวดเร็ว ใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ได้อย่างคุ้มค่า เป็นไปตามมาตรฐานสากล ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ตรงตามความต้องการของสมาชิกหรือผู้ใช้งาน 3. ความพึงพอใจ โดยเป็นการแก้ปัญหาการจราจร เป็นประโยชน์และเหมาะสมกับการจราจรในกรุงเทพฯ ส่งเสริมให้ประชาชนได้เดินทางและออกกำลังกาย มีการรับฟังปัญหาความคิดเห็น สำรวจความพึงพอใจ และปรับปรุงการให้บริการเพื่อให้เกิดความพึงพอใจต่อสมาชิกมากที่สุด 4. การปรับเปลี่ยน โดยเพิ่มช่องทางจักรยานให้สามารถใช้งานได้คล่องตัว มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางเพื่อให้เหมาะสมกับการจราจร เชื่อมโยงเส้นทางไปถึงระบบล้อราง เรือ ใช้เทคโนโลยี มีแอปพลิเคชัน มีระบบการจอง การจ่ายเงิน การยืม การคืนผ่านระบบออนไลน์ที่ครอบคลุมและสะดวก 5. การพัฒนา โดยมีการจัดหาเทคโนโลยีด้านการปั่น มีการประสานงานกับหน่วยงานอื่นและกรุงเทพฯ เพื่อจัดการจราจรให้รวดเร็วและปลอดภัย มีการพัฒนาอย่างทั้งในด้าน Hardware และ Software บุคลากรมีความชำนาญ มีใจรักบริการและมีคุณภาพมากขึ้น

นำหลักผล 4 เข้ามาประยุกต์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะ ประกอบด้วย ปัญญาผล (กำลังความรู้) วิริยะผล (กำลังความเพียร) อดวิชชผล (กำลังความสุจริต) และสังคหผล (กำลังการสงเคราะห์) มีการเสริมสร้างด้วยวงจรการบริหารงานคุณภาพ ประกอบด้วย การวางแผน การปฏิบัติงาน การตรวจสอบ และการปรับปรุงงาน

อภิปรายผลการวิจัย

1. สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้ ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะ พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าอยู่ในระดับมากทุกด้านโดยเรียงลำดับดังนี้ 1.1 ผลผลิตหรือผลิตภัณฑ์ โดยมีกิจกรรมใหม่ ๆ มากมายให้บริการประชาชนซ่อมบำรุงจักรยานที่ชำรุดเพื่อให้นำกลับมาใช้งานได้ 1.2 ประสิทธิภาพ โดยมีการแก้ปัญหาได้ถูกต้อง ครบถ้วน รวดเร็ว ใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ได้อย่างคุ้มค่า เป็นไปตามมาตรฐานสากล 1.3 ความพึงพอใจ โดยเป็นการแก้ปัญหาการจราจร เป็นประโยชน์และเหมาะสมกับการจราจรในกรุงเทพฯ 1.4 การปรับเปลี่ยน โดยเพิ่มช่องทางจักรยานให้

สามารถใช้งานได้คล่องตัว มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางเพื่อให้เหมาะสมกับการจราจร และ 1.5 การพัฒนา โดยมีการจัดหาเทคโนโลยีด้านการบิน มีการประสานงานกับหน่วยงานอื่นและกรุงเทพฯ เพื่อจัดการจราจรให้รวดเร็วและปลอดภัย ตามลำดับ สอดคล้องกับงานวิจัยของชัชญา วงศ์สวรรค์ (2561) เรื่อง รูปแบบการพัฒนาการบริหารจัดการสหกรณ์ออมทรัพย์ที่มีประสิทธิผล ตามหลักพุทธธรรม พบว่า ปัจจัยที่มีประสิทธิผลของการบริหารจัดการของสหกรณ์ออมทรัพย์ตามหลักพุทธธรรม มี 2 ปัจจัย ได้แก่ 1. ปัจจัยทฤษฎีการบริหารจัดการทั่วไป มี 7 ด้าน การวางแผนอย่างมีหลักการ การจัดองค์กรรู้เท่าทันสถานการณ์ การจัดการทรัพยากรบุคคลอย่างมีศักยภาพ การวินิจฉัยสั่งการอย่างมีความรับผิดชอบ การประสานงานสร้างสรรค์โอกาส การรายงานผลคุณธรรมจริยธรรม การบริหารงบประมาณสร้างความเป็นธรรมนำสุขและ 2. ปัจจัยหลักพุทธธรรม มี 7 ด้าน รู้จักกฎเกณฑ์แห่งเหตุผล รู้จักผลรู้ประโยชน์ รู้จักประเมินศักยภาพของตน รู้จักประมาณรับจ่ายให้พอดี รู้จักกาลอันเหมาะสมประกอบกิจ รู้จักจารีตชุมชน รู้จักเลือกคบบุคคล

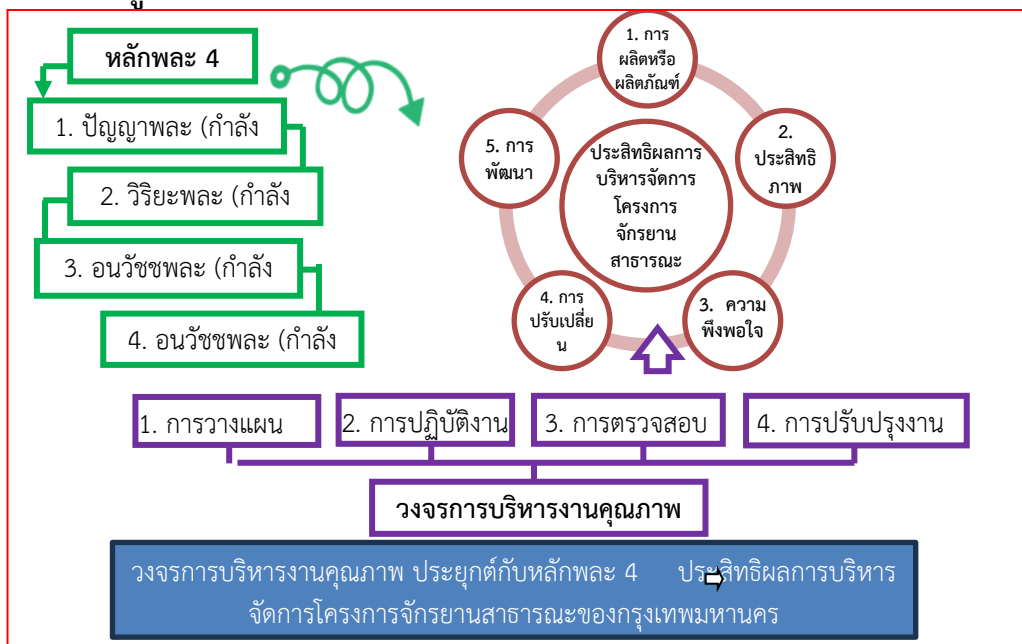
2. ด้านวงจรการบริหารงานคุณภาพส่งผลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ทั้ง 4 ด้าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยเรียงลำดับตามสมการดังนี้คือ การปฏิบัติ การวางแผน การปรับปรุงแก้ไข การตรวจสอบ ผลการวิเคราะห์มีค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจที่ปรับแล้ว (Adjusted R²) เท่ากับ .414 แสดงว่า วงจรการบริหารงานคุณภาพสามารถร่วมกันทำนายประสิทธิผลการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ได้ร้อยละ 41.1 สอดคล้องกับงานวิจัยของธงชัย คล้ายแสง (2562) เรื่อง การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาโดยการบูรณาการหลักพุทธธรรมของจังหวัดบุรีรัมย์ พบว่า การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาโดยการบูรณาการหลักพุทธธรรมของจังหวัดบุรีรัมย์ มีปัจจัยด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวประกอบด้วย พัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก พัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว การสร้างความสมดุลให้กับการท่องเที่ยว และการบูรณาการการจัดการการท่องเที่ยวภายในจังหวัด โดยมีปัจจัยภายนอกที่เป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาได้แก่ แนวโน้มการท่องเที่ยวในอนาคตประกอบด้วย การเติบโตของชนชั้นกลางและรายได้ที่เพิ่มขึ้น การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ การเติบโตของสังคมผู้สูงอายุซึ่งมีการใช้จ่ายใช้สอยเพื่อการท่องเที่ยว การใช้เทคโนโลยีระหว่างการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมุ่งเน้นประสบการณ์ นอกจากนั้นยังต้องนำหลักธรรมอิทธิบาท 4 บูรณาการกับการมีส่วนร่วมในการจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยการใช้หลักธรรม นำหลักการพัฒนา ประกอบด้วย 1. ฉันทะ ร่วมตัดสินใจ ด้วยความรัก คือ การวางแผน (Planning) 2. วิริยะ เพียรพัก ร่วมพัฒนา คือ การลงมือทำ (Doing)

3. วิมังสา พิจารณา ร่วมประเมินผล คือ การปรับปรุง (Acting) 4. จิตตะ ตั้งใจตน รับผล พอประมาณ คือ การติดตามตรวจสอบ (Checking) ซึ่งจะทำให้การพัฒนาประสบความสำเร็จ ด้านหลักผล 4 ส่งผลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ทั้ง 4 ด้าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 โดยเรียงลำดับตามสมการดังนี้คือ สังคหผล (กำลังการสังเคราะห์) วิริยะผล (กำลังความเพียร) ปัญญาผล (กำลังความรู้) อนุวัชผล (กำลังความสุจริต) ผลการวิเคราะห์หาค่า สมประสิทธิ์การตัดสินใจที่ปรับแล้ว (Adjusted R²) เท่ากับ .530 แสดงว่า หลักผล 4 สามารถร่วมกันทำนายประสิทธิผลการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการบริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ได้ร้อยละ 53.0 สอดคล้องกับงานวิจัยของ คณิตดา กรรณสูตร (2565) เรื่อง พุทธวิธีการบริหารจัดการองค์กรคุณภาพของบริษัทมหาชนจำกัด พบว่า หลักผล 4 ที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการองค์กรคุณภาพของบริษัทมหาชน จำกัด ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ปัญญาผล (กำลังความรู้หรือความฉลาด) อนุวัชผล (กำลังงานที่ไม่มีโทษหรือความสุจริต) สังคหผล (กำลังสังเคราะห์หรือการช่วยเหลือ) และวิริยะผล (กำลังแห่งความเพียร) โดยร่วมกันทำนายได้ร้อยละ 54.3 (Adj. R²=.543) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยการบริหารจัดการองค์กรคุณภาพจะเกิดขึ้นได้ด้วยอาศัยหลักผล 4 มี 1. ปัญญาผล (กำลังความรู้หรือความฉลาด) 2. วิริยะผล (กำลังแห่งความเพียร) 3. อนุวัชผล (กำลังงานที่ไม่มีโทษหรือความสุจริต) และ 4. สังคหผล (กำลังสังเคราะห์หรือการช่วยเหลือ) โดยมีพุทธวิธีการบริหารเป็นส่วนฐานค้ำยันให้องค์กรพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ ประกอบด้วย 1. พุทธวิธีการวางแผน 2. พุทธวิธีการจัดการองค์กร 3. พุทธวิธีการบริหารงานบุคคล 4. พุทธวิธีการอำนวยการ และ 5. พุทธวิธีการกำกับดูแล

3. รูปแบบประสิทธิผลการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะ ทั้ง 5 ด้าน ประกอบด้วย 1. การผลิตหรือผลิตภัณฑ์ โดยมีกิจกรรมใหม่ ๆ มากมายไว้บริการประชาชน 2. ประสิทธิภาพ โดยมีการแก้ปัญหาได้ถูกต้อง ครบถ้วน รวดเร็ว ใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ได้อย่างคุ้มค่า 3. ความพึงพอใจ โดยเป็นการแก้ปัญหาการจราจร เป็นประโยชน์และเหมาะสมกับการจราจรในกรุงเทพฯ 4. การปรับเปลี่ยน โดยเพิ่มช่องทางจักรยานให้สามารถใช้งานได้คล่องตัว มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางเพื่อให้เหมาะสมกับการจราจร 5) การพัฒนา โดยมีการจัดหาเทคโนโลยีด้านการปั่น มีการประสานงานกับหน่วยงานอื่นและกรุงเทพฯ เพื่อจัดการจราจรให้รวดเร็วและปลอดภัย โดยนำหลักผลธรรม เข้ามาประยุกต์เพื่อเพิ่มประสิทธิผลการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะ ประกอบด้วย ปัญญาผล (กำลังความรู้) วิริยะผล (กำลังความเพียร) อนุวัชผล (กำลังความสุจริต) และสังคหผล (กำลังการสังเคราะห์) มีการเสริมสร้างด้วยวงจรการบริหารงานคุณภาพ ประกอบด้วย การวางแผน

การปฏิบัติงาน การตรวจสอบ และการปรับปรุงงาน สอดคล้องกับงานวิจัยของพัทธัญพร พิพิธวรโกศิน (2564) เรื่อง การบูรณาการหลักพุทธธรรมเพื่อเพิ่มผลผลิตภาพในการปฏิบัติราชการของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดปทุมธานี พบว่า ตัวแปรในโมเดล คือ การจัดการภายในองค์กร และปัจจัยค้ำจุน สามารถร่วมกันพยากรณ์แรงจูงใจในการปฏิบัติงานตามหลักอริยบท 4 ได้ร้อยละ 75 และยังพบอีกว่าสมการโครงสร้างตัวแปรแฝงภายในมีค่าเท่ากับ 0.65 แสดงว่าตัวแปรในโมเดลประกอบด้วย การจัดการภายในองค์กร ปัจจัยค้ำจุน และแรงจูงใจในการปฏิบัติงานตามหลักอริยบท 4 สามารถร่วมกันพยากรณ์การเพิ่มผลผลิตภาพในการปฏิบัติราชการ ได้ร้อยละ 65 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เมื่อพิจารณาอิทธิพลทางตรง ทางอ้อม และอิทธิพลรวมพบว่า 1. การจัดการภายในองค์กร ประกอบด้วย การพัฒนาทรัพยากรบุคคล ความผูกพันต่อองค์กร บรรยากาศองค์กร พฤติกรรมการเป็นสมาชิกที่ดีขององค์การ และวัฒนธรรมองค์กรส่งผลต่อการเพิ่มผลผลิตภาพในการปฏิบัติราชการ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 2. แรงจูงใจในการปฏิบัติงานตามหลักอริยบท 4 ประกอบด้วย ฉันทะ (รักงาน) วิริยะ (สู้งาน) จิตตะ (ใส่ใจงาน) และวิมังสา (ทำงานด้วยปัญญา) ส่งผลต่อการเพิ่มผลผลิตภาพในการปฏิบัติราชการ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

องค์ความรู้จากการวิจัย



ภาพที่ 1 แสดงองค์ความรู้ที่ได้จากการวิจัย

จากภาพดังกล่าวสามารถอธิบายองค์ความรู้ที่ได้สังเคราะห์จากการวิจัย ได้ดังนี้ ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะ ทั้ง 5 ด้านประกอบด้วย

1. การผลิตหรือผลิตภัณฑ์ โดยมีกิจกรรมใหม่ๆ มาคอยให้บริการประชาชน ซ่อมบำรุงจักรยานที่ชำรุดเพื่อให้สามารถกลับมาใช้งานได้ ปริมาณการให้บริการที่เพียงพอมีเชิงคุณภาพ มีการโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมสำหรับจักรยานสาธารณะ จัดสร้างสถานที่จอดจักรยานและการแนะนำดูแลรักษา จักรยานมีคุณภาพและมีการหมั่นดูแลอย่างสม่ำเสมอ

2. ประสิทธิภาพ โดยมีการแก้ปัญหาได้ถูกต้อง ครบถ้วน รวดเร็ว ใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ได้อย่างคุ้มค่า เป็นไปตามมาตรฐานสากล ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ตรงตามความต้องการของสมาชิกหรือผู้ใช้งาน

3. ความพึงพอใจ โดยเป็นการแก้ปัญหาการจราจร เป็นประโยชน์และเหมาะสมกับการจราจรในกรุงเทพฯ ส่งเสริมให้ประชาชนได้เดินทางและออกกำลังกาย มีการรับฟังปัญหาความคิดเห็น สำรวจความพึงพอใจ และปรับปรุงการให้บริการเพื่อให้เกิดความพึงพอใจต่อสมาชิกมากที่สุด

4. การปรับเปลี่ยน โดยเพิ่มช่องทางจักรยานให้สามารถใช้งานได้คล่องตัว มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางเพื่อให้เหมาะสมกับการจราจร เชื่อมโยงเส้นทางไปถึงระบบล้อ ราง เรือ ใช้เทคโนโลยี มีแอปพลิเคชัน มีระบบการจอง การจ่ายเงิน การยืม การคืนผ่านระบบออนไลน์ที่ครอบคลุมและสะดวก

5. การพัฒนา โดยมีการจัดหาเทคโนโลยีด้านการปั่น มีการประสานงานกับหน่วยงานอื่นและกรุงเทพฯ เพื่อจัดการจราจรให้รวดเร็วและปลอดภัย มีการพัฒนาอย่างทั้งในด้าน Hardware และ Software บุคลากรมีความชำนาญ มีใจรักบริการและมีคุณภาพมากขึ้น

นำหลักผล 4 เข้ามาประยุกต์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงการจักรยานสาธารณะ ประกอบด้วย ปัญญาผล (กำลังความรู้) วิริยะผล (กำลังความเพียร) อดวิชชผล (กำลังความสุจริต) และสังคหผล (กำลังการสงเคราะห์) มีการเสริมสร้างด้วยวงจรการบริหารงานคุณภาพ ประกอบด้วย การวางแผน การปฏิบัติงาน การตรวจสอบ และการปรับปรุงงาน

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. โครงการจักรยานสาธารณะควรมีนโยบายเกี่ยวกับการสำรวจแหล่งจอดจักรยาน ตำแหน่งสถานีจักรยาน เพื่อให้กระจายทั่วถึงตามสถานีขนส่งสามารถเชื่อมโยงระบบล้อ ราง เรือ ได้อย่างสมบูรณ์

2. โครงการจักรยานสาธารณะควรมีนโยบายเกี่ยวกับการนำเอาเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในโครงการจักรยานสาธารณะ เช่น ระบบเชื่อมต่อออนไลน์สำหรับการจองและใช้บริการ ระบบติดตามและจัดการจักรยาน และแอปพลิเคชันที่ช่วยให้ประสบการณ์การใช้งานจักรยานดียิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. โครงการจักรยานสาธารณะควรมีกิจกรรมการซ่อมบำรุงจักรยานที่ชำรุดนอกสถานที่ด้วย เพื่อให้ประชาชนได้เข้าถึง

2. โครงการจักรยานสาธารณะควรมีจัดหาจักรยานไฟฟ้า จักรยานสำหรับผู้สูงอายุให้มีปริมาณการที่เพียงพอ มีคุณภาพตรงกับความต้องการของประชาชน

3. โครงการจักรยานสาธารณะควรมีการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดความคุ้มค่าอย่างที่สุดและดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐานสากล

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการวิจัยในรูปแบบของการประเมินโครงการเพื่อศึกษาผลกระทบ ความคุ้มค่าทั้งทางด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านสังคม และเศรษฐกิจด้วย

2. ควรมีการวิจัยเกี่ยวกับเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการใช้จักรยานของสมาชิกและประชาชนทั่วไป เพื่อนำมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรเพื่อให้มีการเชื่อมโยงทั้งระบบล้อ ราง เรือ

เอกสารอ้างอิง

- คณิตดา กรณสูตร. (2565). *พุทธวิถีการบริหารจัดการองค์กรคุณภาพของบริษัทมหาชน จำกัด* (ดุชนิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์). พระนครศรีอยุธยา: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย.
- ัชชญา วงศ์สรณ์. (2561). *รูปแบบการพัฒนาการบริหารจัดการสหกรณ์ออมทรัพย์ที่มีประสิทธิผล ตามหลักพุทธธรรม* (ดุชนิพนธ์พุทธศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์). พระนครศรีอยุธยา: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย.
- เดลินิวส์. (2565). กทม. หนุนใช้งาน “ปั่นปั่น” ลดจราจรเป็นมิตรสิ่งแวดล้อม, สืบค้น 17 กุมภาพันธ์ 2565, จาก <https://d.dailynews.co.th/bangkok/796973/>.
- ธงชัย คล้ายแสง. (2562). *การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาโดยการบูรณาการหลักพุทธธรรมของจังหวัดบุรีรัมย์* (ดุชนิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์). พระนครศรีอยุธยา: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย.

- พัทธัญพร พิพิธวโรคิน. (2564). การบูรณาการหลักพุทธธรรมเพื่อเพิ่มผลผลิตภาพในการปฏิบัติราชการของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดปทุมธานี (ดุขฎีนิพนธ์ปริญญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์). พระนครศรีอยุธยา: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย.
- มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย. (2539). พระไตรปิฎกฉบับภาษาไทย ฉบับมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย.
- มาเก็ตเทียร์ ทีม. (2565). ทำไม ไบรท์แซร์ริง ส่อแววไม่รอดในไทย. สืบค้น 17 กุมภาพันธ์ 2565, จาก <https://marketeeronline.co/archives/20071>.
- วิโรจน์ ศรีสุภานนท์. (2558). ระบบจักรยานสาธารณะในกรุงเทพฯ กรณีศึกษาจักรยานสาธารณะปั่นปั่น. กรุงเทพฯ: Safety Today is Safety Tomorrow The 3rd Thailand Bike and Walk Forum.
- Yamane, T. (1973). *Statistic: An Introductory Analysis*. (3rd ed.). New York: Harper and Row.