



หลังจากผู้เขียนเพิ่งผ่านประสบการณ์พายุดีเปรสชันที่เพิ่งพัดผ่านจังหวัดอิโรชิมาไปเมื่อวันก่อน หลายๆท่านคงสงสัยว่า หน้าร้อนที่ญี่ปุ่น แตกต่างกับหน้าร้อนบ้านเราอย่างไร ผู้เขียนบอกได้เต็มปากเต็มคำเลยครับ ว่าอุณหภูมิไม่แตกต่างกันมาก แต่แตกต่างกันที่แดดครับ แดดที่นี่แรงมากครับ วันนี้ผู้เขียนอยากแบ่งปันประสบการณ์และมุมมองเล็กๆในเรื่องของ “เวลา” และ “คำสัญญา” มาเล่าให้ผู้อ่านได้ฟังกันนะครับ

“เวลา” กับ “คำสัญญา”

โอ – ฮาย – โย – โท – โซ – มัส J อรุณสวัสดิ์ ในช่วงหน้าร้อน

ผู้เขียนเชื่อว่า หากพูดถึงวัฒนธรรม หรือ คนญี่ปุ่น ผู้อ่านหลายๆท่านคงนึกถึง “ความตรงต่อเวลา” แน่ๆ ... ผู้เขียนเลยขอเล่าเรื่องใกล้ตัวของผู้เขียนเกี่ยวกับ “รถโดยสารประจำทาง” ครับเพื่อชี้ให้ผู้อ่านเห็นว่า “เวลา” และ “คำสัญญา” มีความสำคัญอย่างไรกับคนที่นี่

“ตารางการเดินรถ” ครับ ป้ายรถบัสทุกป้ายของที่ญี่ปุ่น จะมีตารางการเดินรถกำกับอยู่เสมอ เพื่อให้ผู้มาใช้บริการสามารถทราบเวลาที่รถบัสจะเทียบเข้าป้าย โดยตารางการเดินรถนี้ แทบจะไม่เคยเปลี่ยนแปลงการเดินรถเลย (จากประสบการณ์ของผู้เขียน 2 ปีครึ่ง) ผู้เขียนมักใช้โทรศัพท์มือถือ



JR日光駅 発車予定時刻表
TIME TABLE

時刻	中央快速線 行	湯沢線 行	世界遺産めぐり
6		58	
7		40	
8	15 35	* 36	* 30
9	30	* 31	* 20 25 35 45
10		* 05	* 00 10 24 38 * 54
11		* 05 * 35	05 21 38 46
12		* 40	00 * 27 46
13	35	* 40	* 01 25 37 * 55
14	00	* 05 * 35	17 28 * 40 57
15		* 14 * 40	13 * 30 45 59
16	20 35		* 21 35 44
17		02	* 00
18		03	
19	00		
20			
21			



ป้ายรถเมล์ที่ญี่ปุ่น มีตารางการเดินรถแสดงไว้ทุกป้าย

รถโดยสารประจำทาง หรือ รถบัส (บัส – สึ) มีให้พบเห็นโดยทั่วไปในประเทศญี่ปุ่น ไม่แตกต่างกับประเทศไทย เมื่อเดินเข้ามาถึงป้ายรถโดยสาร เราก็จะพบม้านั่งซึ่งบางป้ายก็ไม่มี ... มองไปมองมา ป้ายรถเมล์บ้านเราที่มีทั้งม้านั่ง พนักพิง ป้ายโฆษณาที่มีแสงสว่างในตัว รวมไปถึงศาลาข้างทาง ยังดูดีกว่าป้ายรถเมล์ที่นี่อีกนะครับ แต่สิ่งที่แตกต่างข้อหนึ่งที่ผมสังเกตเห็นคือ

ถือ ถ่ายรูป ตารางเวลานี้เก็บไว้ดู เพื่อวันหลังที่จะเดินทาง ผู้เขียนจะได้ไม่ต้องมานั่งรอที่ป้ายรถบัสนานจนเกินไป

หลังจากผู้เขียนพยายามให้ผู้อ่านจินตนาการในฐานะ “ผู้ใช้บริการ” รถโดยสารกันแล้ว ผู้เขียนขอเล่าต่อถึงประสบการณ์การ “ถูกให้บริการ” โดยรถโดยสารประจำทางกันบ้าง



การชำระค่าเดินทางด้วยตนเองโดยแตะบัตรกับเครื่องอิเล็กทรอนิกส์

เมื่อรถบัสมาถึงตามเวลาที่ตารางได้บอกไว้ (โดยส่วนมากจะมาตรงเวลามาก หรือ สายที่สุดก็ไม่เกิน 2 นาที) ผู้เขียนเดินขึ้นไปบนรถบัส ผู้เขียนมีทางเลือก 2 ทางคือ “หยิบตั๋วรถบัส” หรือ “ตัดบัตร” ที่เคยสมัครสมาชิกไว้กับการเดินทางในเมืองฮิโรชิม่านี้ เพื่อรับส่วนลดประมาณ 10 – 20 เยนในการเดินทางแต่ละครั้ง ... จากฐานะ (ที่ยากจน) ของผู้เขียนแล้ว ผู้อ่านไม่ต้องสงสัยเลยครับ ผู้เขียนเลือก “ตัดบัตร” แน่แน่นอนครับ -- ... ถึงจุดนี้ หลายคนคงสงสัยว่า “ทำไมเราต้องตัดบัตรด้วย ถ้าไม่มีกระเป๋ารถเมล์หรือ...” จากการ “วางระบบ” ที่ชัดเจนทำให้ไม่จำเป็นต้องมีกระเป๋ารถเมล์ครับ ผู้โดยสารนำตั๋วโดยสารรถบัสไปชำระค่าเดินทางได้ที่ทางลง ใกล้กับคนขับรถได้เองครับ หลังจาก “ตัดบัตร” เป็นที่เรียบร้อยแล้วก้าวขึ้นไปบนรถก็จะพบว่า ที่นั่งแบ่งออกเป็นสองประเภทใหญ่ๆ คือ ที่นั่งธรรมดา

กับที่นั่งพิเศษ (เด็ก คนชรา สตรีมีครรภ์ และผู้พิการ) ที่น่าสังเกตก็คือ แม้ว่าจะรถแน่นขนาดไหน ที่นั่งพิเศษก็จะ “ว่าง” เสมอ !!

แล้วที่เล่าที่เขียนมาหนึ่งหน้ากระดาษ มันเกี่ยวกับบทความอันนี้อย่างไร ผู้เขียนอยากจะสื่อสารให้ผู้อ่านชาวสทภกร์ทุกท่านมองประเด็นการเดินทางไปกับรถโดยสารประจำทางครั้งนี้เป็น 4 ประเด็นครับ

1) เวลา: คุณพ่อของผู้เขียน (เฮียหมวด) มักจะสอนผู้เขียนเป็นประจำว่า “หากเราเป็นนักเรียน เราสาย 1 นาที คุณครูก็รอเราแค่ 1 นาที ... แต่หากเราเป็นคุณครู เราสาย 1 นาที ให้เอา 1 นาที คุณกับจำนวนนักเรียนที่รอเราอยู่ ตัวเลขที่ได้ คือ เวลาที่นักเรียนทุกคนใช้ไป เพื่อรอการมาสายของเราแค่ 1 นาที” เห็นได้ว่า บทบาทของเวลาของแต่ละบุคคลมีความสำคัญไม่เท่ากัน การรักษาเวลาก็ถือเป็นการให้เกียรติแก่ผู้อื่น รวมไปถึงเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือให้ตนเองอีกด้วย

แต่การจะรักษาเวลาได้สิ่งสำคัญก็คือ “คำสัญญา”

2) คำสัญญา: ผู้เขียนมองว่า “ตารางรถประจำทาง” คือ คำสัญญาที่รถโดยสารประจำทางให้ไว้แก่ผู้ใช้บริการ หากตารางนี้สามารถพิสูจน์รถบัส ได้ว่า “เราจะไม่มี



บรรยากาศภายในสถานีขนส่ง



วันมาสาย” ผู้ใช้บริการก็จะมีเชื่อมั่นว่า รถบัส จะมาถึงป้ายตามเวลาที่กำหนด และสามารถกำหนดกรอบแผนการใช้เวลาได้อย่างเหมาะสมในแต่ละวัน

สิ่งที่อำนวยความสะดวกให้เราสามารถรักษาคำสัญญาได้ก็คือ “ระบบ”



การใช้บริการขนส่งมวลชนของชาวญี่ปุ่น





3) ระบบ: วินาทีที่ย่างกรายขึ้นบนรถบัส ผู้เขียนต้องเผชิญกับทางเลือก ที่ถูกกำหนดไว้โดยกรอบของระบบ นอกจากระบบที่รถบัสจัดเตรียมไว้จะเป็นการลดต้นทุน “ค่าจ้าง กระเป๋ารถเมล์แล้ว” ยังมีผลพลอยได้ที่ได้มากอีกหลายอย่าง ทั้งในด้าน การเพิ่มเนื้อที่การใช้งานบนรถบัส (ไม่มีกระเป๋ารถเมล์ 1 คน) การเพิ่มความเบ็ดเสร็จของการเข้าถึงบริการของผู้ใช้บริการ (จำแนก สมาชิก กับ บุคคลธรรมดาผ่านทางเลือก) และขั้นตอนการใช้บริการ

แต่การจะให้ระบบมีประสิทธิภาพสูงสุดนั้น สิ่งสำคัญ คือ ความเข้าใจใน “บทบาทหน้าที่”

4) บทบาทหน้าที่: เสมือนเป็นสิ่งที่ทุกคนรู้โดยทั่วกัน ว่าขึ้นรถแล้วต้องทำอะไรบ้าง แต่หากไม่รู้ก็จะมีคู่มือขั้นตอนบอกเป็นระยะ แบบเข้าใจผ่านรูปแบบตัวการ์ตูนน่ารักๆ ตามสไตล์ญี่ปุ่น

เห็นได้ชัดว่า แม้จะเป็นแค่การเดินรถโดยสาร ประเทศญี่ปุ่นก็ให้ความสำคัญกับการวางระบบ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าสูงสุดกับทุกฝ่าย ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องก็เข้าใจในบทบาทของตนอย่างชัดเจน โดยมีเป้าหมายสำคัญ

เดียวกัน คือ “การรักษาเวลา” อันมีค่าของทุกคน สิ่งเหล่านี้หล่อหลอมให้เกิดเป็นค่านิยม และทำยที่สุดค่านิยมทางสังคมที่ดีก็หล่อหลอมให้กลายเป็นวัฒนธรรมที่ดีเช่นกัน

กลับมามองที่สหกรณ์บ้านเรากันบ้าง ผู้เขียนมีความเชื่อมั่นใน “คำสัญญา” ของสหกรณ์เมืองไทยที่มีให้ต่อสมาชิกอย่างสุดซึ้ง ตั้งแต่ผู้เขียนได้ศึกษาเกี่ยวกับสหกรณ์มาเป็นระยะเวลาเกือบ 10 ปี ผู้เขียนไม่เคยเห็นสมาชิกสหกรณ์มีความเป็นอยู่ที่แย่ลงจากการเป็นสมาชิกของสหกรณ์เลย ซึ่งเป็นข้อพิสูจน์ได้ว่า สหกรณ์สามารถรักษา “สัญญา” ที่จะทำให้ความเป็นอยู่ของสมาชิกดีขึ้นทั้งในด้านสังคม และเศรษฐกิจ

และแล้วก็มาถึงหัวใจของบทความนี้ในเรื่องของ “เวลา” ... ตามที่ผู้อ่านเข้าใจกันเลยครับ หากมีการนัดหมายกำหนดการทั้งส่วนตัว หรือ ทางการ “พีไทย” (บางคน) มักจะสายเป็นประจำ ... ผู้เขียนเข้าใจว่า วัฒนธรรมนี้เกิดขึ้นได้เพราะ “ความใจดี” จนกลายมาเป็น “ความเคยชิน” ที่จะยอมรับนิสัยของ “พีไทย” เรา ... ซึ่งบางครั้งพฤติกรรมเหล่านี้ก่อให้เกิด อุปสรรคที่ทำให้ระบบสหกรณ์บ้านเราทำตาม “คำ



การตรงต่อเวลาในการชำระหนี้ของสมาชิกสหกรณ์



สัญญา” ได้ยากขึ้น ผู้เขียนขอยกตัวอย่าง เพื่อให้ผู้อ่านเห็นภาพที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น ในฐานะของสมาชิก หากสมาชิกส่วนมาก ไม่สามารถชำระหนี้ให้กับสหกรณ์ภายใน ระยะเวลาที่กำหนด แม้จะไม่ใช่อะไรใหญ่โต ในมุมมองของสมาชิก แต่อาจส่งผลให้การ ดำเนินธุรกิจของสหกรณ์มีความคลาดเคลื่อน ในการลงทุนจากแผนที่วางไว้ เนื่องจากขาด สภาพคล่อง หรือในฐานะ นักการตลาดของ สหกรณ์ หากไม่สามารถจัดหาสินค้ามาส่ง ให้คู่ค้าตามที่นัดหมายไว้ได้ คู่ค้าก็อาจสูญเสีย ความเชื่อมั่นกับสหกรณ์ และส่งผล การต่อการดำเนินธุรกิจของสหกรณ์นั้นๆ ในระยะยาวได้

เห็นได้ว่าปัญหาที่เกิดขึ้น มีความเป็น ไปได้ที่จะเกิดจากการไม่เข้าใจใน “บทบาท หน้าที่” ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหลาย ... “ระบบ” และ “คู่มือการใช้ระบบ” จึง กลายมาเป็นเครื่องมือสำคัญที่แก้ไขปัญหานี้ ได้ ข้อกำหนดมากมายถูกจัดวางมาอย่าง เหมาะเจาะลงตัว คู่มือการใช้ก็มีไว้ให้ผู้ใช้ งานได้อ่าน ขาดอย่างเดียวคือ “ไม่มีคน อ่าน” ดังนั้น ผู้มีหน้าที่ในการขับเคลื่อน ขบวนการสหกรณ์ ควรมองหา “วิธีใหม่ๆ”

ที่สามารถดึงดูดผู้ที่เข้าใช้ระบบ ได้มีโอกาส อ่านคู่มือที่จัดเตรียมไว้ได้ง่ายขึ้น ผู้มีส่วน เกี่ยวข้องก็จะสามารถเข้าใจบทบาทของ ของตนเองได้ดีขึ้น และอาจส่งผลต่อการ ปรับค่านิยมเรื่อง “เวลา” ของคนสหกรณ์ ของเราให้ดีขึ้น

เรื่อง “เวลา” เป็นแค่ตัวอย่างของค่านิ ยมผิดในสังคมของเรา ที่เราเริ่มเคยชินไป กับมัน กับรบบัสก็เป็นอย่างง่าย ๆ ใน สังคมที่ผู้เขียนยกขึ้นมาเล่าในบทความนี้ ผู้เขียนได้แต่หวังให้ สหกรณ์เป็นหัวเรือใน การเปลี่ยนค่านิยมผิดๆ บางอย่างให้กับ สังคมไทย บางอย่าง ที่เรา “เคยชิน” และ ทำใจยอมรับมันโดยที่เราไม่รู้ตัว หากเป็น ไปได้ผู้เขียนอยากเป็นผู้ขับรถโดยสารที่พาผู้ โดยสารที่ไม่ใช่แค่สมาชิกสหกรณ์ แต่รวมไป ถึงสังคมที่เราอยู่ เดินทางเพื่อไปสู่เป้าหมาย ที่ชื่อว่า “การพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ” เพื่อทำตาม “คำสัญญา” ที่สหกรณ์ให้ไว้ว่า จะนำสังคมไทยไปสู่ความยั่งยืนในอนาคต ญ่ปุ่ไม่ได้มีแค่ คิทแคทชาเขียว

