



ทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย



กฤษฎา ไกรแก้ว

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

คณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2563

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

ทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย



กฤษฎา ไกรแก้ว

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2563

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

SEAFARERS ATTITUDE TO WOMAN SEAFARERS FOR WORKING ON BOARD THE
CARGO SHIPS IN THAILAND



KRITSADA KRAIKAEW

AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR MASTER OF SCIENCE
IN LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
FACULTY OF LOGISTICS
BURAPHA UNIVERSITY

2020

COPYRIGHT OF BURAPHA UNIVERSITY

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณางาน
นิพนธ์ของ กฤษฎา ไกรแก้ว ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์

คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์

อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธัญภัศ เมืองปิ่น)

..... ประธาน
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มานะ เซวรัตน์)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ เรือเอก ดร.สราวุธ ลักษณะ
โต)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธัญภัศ เมืองปิ่น)

..... คณบดีคณะ โลจิสติกส์

(รองศาสตราจารย์ ดร. ฉกร อินทร์พุง)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ของ
มหาวิทยาลัยบูรพา

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.นุจรี ไชยมงคล)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

61920078: สาขาวิชา: การจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน; วท.ม. (การจัดการ โลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน)

คำสำคัญ: ทักษะ/ ความพึงพอใจ/ เรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ/ คนประจำเรือเดินทะเล

กฤษฎา ไกรแก้ว : ทักษะของคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย. (SEAFARERS ATTITUDE TO WOMAN SEAFARERS FOR WORKING ON BOARD THE CARGO SHIPS IN THAILAND) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: รัชกฤษ เมืองปิ่น, Ph.D. ปี พ.ศ. 2563.

งานนิพนธ์ เรื่องทักษะของคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิง และ 2) เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาของทัศนคติคนประจำเรือ ที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย โดยใช้กรณีศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอส หรือมากกว่า จำนวน 357 คน เป็นกลุ่มตัวอย่างของการวิจัย โดยใช้เครื่องมือในการศึกษา คือ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation)

ผลการศึกษารั้งนี้ พบว่า การศึกษาทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย โดยภาพรวมทุกด้านอยู่ในระดับปานกลาง นอกจากนี้ได้เสนอแนวทางการปรับปรุงข้อมูลการวิเคราะห์ปัจจัยและแนวทางการพัฒนาการยอมรับของทัศนคติของการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย ในระดับปานกลางลงมา เป็นรายชื่อปัจจัยในทุกด้าน เพื่อเป็นแนวทางให้แก่คนประจำเรือไทยในการทำงานร่วมกันในองค์กร และเพื่อเป็นแนวทางสำหรับบริษัทเรือและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง นำไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระดับคนประจำเรือต่อไป

61920078: MAJOR: LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT; M.Sc.
(LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT)

KEYWORDS: ATTITUDE/ SATISFACTION/ SHIPS ENGAGED ON INTERNATIONAL
VOYAGES/ SEAMAN

KRITSADA KRAIKAEW : SEAFARERS ATTITUDE TO WOMAN
SEAFARERS FOR WORKING ON BOARD THE CARGO SHIPS IN THAILAND.
ADVISORY COMMITTEE: THANYAPHAT MUANGPAN, Ph.D. 2020.

The purposes of the research are 1) to study the “Seafarers attitude to woman seafarers for Working on board the Cargo ships in Thailand” and 2) to suggest the basic guideline for satisfaction attitude of woman seafarers for Working on board the Cargo ships in Thailand. The case study of the seafarers ships is engaged on international voyages with capacity of 500 gross tones or higher with the case study of the 357 seafarers, as a group of sample. The equipment for this research composes of survey and statistical data which are frequency, percentage, average value, and standard deviation.

The result of this study, all these factors are at middle level. This research is suggested the introductional guideline for improving on the factors that are accepted in the level of middle and lower attitude of seafarers to woman seafarers in Thailand. These information includes knowledge, feeling and behavior in order to be a guideline for seafarers in Thailand to work together and for ship corporation, institution and every related sector to apply for improvement of the seafarers in the future.

กิตติกรรมประกาศ

งานนิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลงได้ด้วยความอนุเคราะห์และความกรุณาอย่างยิ่งจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รัชฎ์ส เมืองปิ่น อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มานะ เขาวรัตน์ ประธานกรรมการสอบงานนิพนธ์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ เรือเอก ดร.สรารุช ลักษณะโต ที่กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำแนวทางที่ถูกต้อง ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ เพื่อให้งานนิพนธ์ครั้งนี้ มีความสมบูรณ์มากขึ้น ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งอย่างยิ่งในความกรุณาของท่าน จึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อธฤชณัช คุณแม่จุฑามาศ ไกรแก้ว ผู้เป็นแรงบันดาลใจ ให้กำลังใจ ส่งเสริมและให้การสนับสนุนตลอดการศึกษาที่ผ่านมา รวมทั้งพี่ ๆ เพื่อน ๆ น้อง ๆ ทุกคน ปริญญาโท คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ที่คอยให้กำลังใจและให้ความช่วยเหลือในการเขียนงานนิพนธ์ และบุคคลที่ลืมไม่ได้คือ คนประจำเรือ โดยเฉพาะคนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอส หรือมากกว่า ที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามที่เป็นจริง อันมีคุณค่ายิ่งต่อการนำมาวิเคราะห์ปัญหาในการวิจัยและการเขียนงานนิพนธ์ ผู้วิจัยขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่ง รวมถึงบุคคลอื่นที่มีได้เอ่ยนาม ณ ที่นี้ ที่ทำให้งานนิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

สุดท้ายนี้ หากการวิจัยค้นคว้าอิสระนี้ เกิดความผิดพลาดหรือมีข้อบกพร่องประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

กฤษฎา ไกรแก้ว

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฅ
สารบัญภาพ	ฉุ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของงานวิจัย	3
ขอบเขตของการวิจัย	4
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย.....	4
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	5
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	6
แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	6
การขนส่งสินค้าทางทะเล.....	6
ความรู้เบื้องต้นด้านธุรกิจพาณิชย์นาวี.....	12
ความหมายของทัศนคติ	24
การวิเคราะห์ปัจจัย	27
หลักการแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับสตรีนิยม	33
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	42
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	46

การกำหนดกลุ่มประชากร และการเลือกกลุ่มตัวอย่าง	46
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	47
การสร้างเครื่องมือในการวิจัย	50
การเก็บรวบรวมข้อมูล	53
การวิเคราะห์ข้อมูล	53
บทที่ 4 ผลการวิจัย	56
ตอนที่ 1 ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ที่ตอบแบบสอบถาม	56
ตอนที่ 2 ผลการศึกษาทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือ หญิงในประเทศไทย	59
ตอนที่ 3 การเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงทัศนคติของคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบน เรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทยและเสนอแนะแนวทางการยอมรับในการ ปฏิบัติงานร่วมกันกับคนประจำเรือหญิงให้แก่คนประจำเรือไทยในการทำงานร่วมกัน ภายในองค์กร	67
บทที่ 5 สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ	76
สรุปผลการวิจัย	76
อภิปรายผล	77
ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	80
บรรณานุกรม	81
ภาคผนวก	86
ประวัติย่อของผู้วิจัย	100

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล	27
ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ปัจจัยด้านความรู้	28
ตารางที่ 3 การวิเคราะห์ปัจจัยด้านความรู้สึก	28
ตารางที่ 4 วิเคราะห์ปัจจัยด้านพฤติกรรม	29
ตารางที่ 5 ขนาดของกลุ่มตัวอย่างของเครื่องชี้และมอร์แกน.....	47
ตารางที่ 6 การแสดงระดับค่าความเที่ยงของแบบสอบถาม.....	52
ตารางที่ 7 ข้อมูลสถานภาพส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	56
ตารางที่ 8 ค่าสถิติพื้นฐานของความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม	60
ตารางที่ 9 ค่าสถิติพื้นฐานของความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านความรู้	61
ตารางที่ 10 ค่าสถิติพื้นฐานของความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านความรู้สึก	63
ตารางที่ 11 ค่าสถิติพื้นฐานของความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านพฤติกรรม	65
ตารางที่ 12 การเสนอแนะแนวทาง ด้านความรู้	69
ตารางที่ 13 การเสนอแนะแนวทาง ด้านความรู้สึก	72
ตารางที่ 14 การเสนอแนะแนวทาง ด้านพฤติกรรม	74

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 มูลค่าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2555-2559.....	1
ภาพที่ 2 แผนผังสายการบริหารงานบนเรือสินค้า.....	17
ภาพที่ 3 องค์ประกอบทัศนคติของไทรแอนดิส.....	25



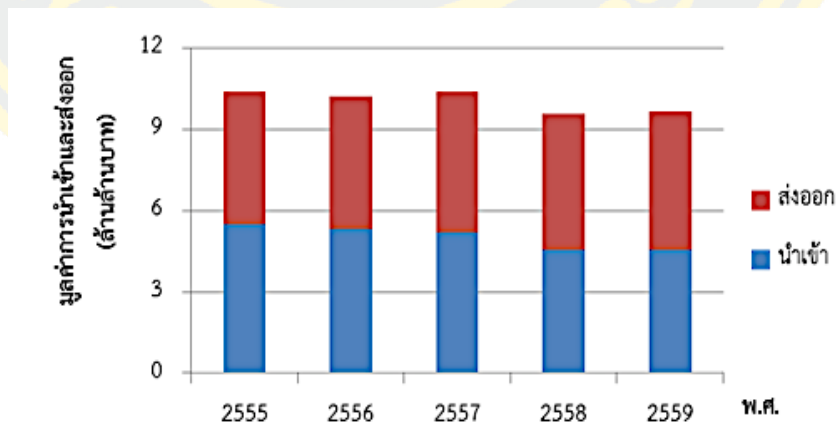
บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลมีบทบาทสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศตั้งแต่อดีต ปัจจุบัน รวมถึงอนาคต และมีความสำคัญทางด้านระบบการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ซึ่งการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มากกว่าร้อยละ 90 เป็นการขนส่งสินค้าทางทะเล เนื่องจากเป็นการขนส่งสินค้าประเภทเดียวที่มีการขนส่งได้ครั้งละคราวมาก ๆ ในเส้นทางระยะไกล มีค่าระวางในการขนส่งที่ถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น และเป็นการขนส่งสินค้าได้หลากหลายชนิด ในเที่ยวเดียวกัน ซึ่งการขนส่งสินค้าทางทะเล จัดอยู่ในประเภทการขนส่งสินค้าที่มีต้นทุนต่ำที่สุด และยังเป็นธุรกิจที่ช่วยส่งเสริมความเจริญเติบโตทางด้านการค้าระหว่างประเทศและพัฒนา เศรษฐกิจของประเทศและเศรษฐกิจโลก (กสิกรไทย, 2556)

จากสถิติการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยเรือ ปี พ.ศ. 2559 มีมูลค่านำเข้าและส่งออก ประมาณ 4.5 และ 5.1 ล้านล้านบาท ซึ่งมีมูลค่ารวมประมาณ 9.6 ล้านล้านบาท ทั้งนี้แนวโน้มมูลค่า การขนส่งสินค้าโดยรวมตั้งแต่ พ.ศ. 2555-2559 ลดลงเล็กน้อย แต่ถ้าเปรียบเทียบกับ การขนส่ง สินค้าในรูปแบบอื่น การขนส่งสินค้าทางทะเลยังได้รับความนิยมและเป็นอันดับ 1 ในเรื่องของการขนส่งสินค้าทั่วโลก (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2560)



ภาพที่ 1 มูลค่าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2555-2559

(ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2560)

จากสถิติการจดทะเบียนเรือพาณิชย์ไทยที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป มีจำนวนเรือทั้งหมด 508 ลำ ในปี พ.ศ. 2561 (ค.ศ. 2018) ซึ่งแบ่งเป็นเรือบรรทุกสินค้า 173 ลำ และเรือบรรทุกสินค้าเหลวจำนวน 335 ลำ (กรมเจ้าท่า, 2560) และจากสถิติข้อมูลของกรมเจ้าท่าคนประจำเรือไทยจำนวนทั้งหมด 50,816 คน ซึ่งแบ่งเป็น 2 ระดับ ได้ดังนี้ นายประจำเรือ เรือระหว่างประเทศ/ เรือในประเทศ จำนวน 32,358 คน ลูกเรือไทย เรือระหว่างประเทศและเรือในประเทศ จำนวน 18,458 คน (กรมเจ้าท่า, 2558)

การค้าระหว่างประเทศทั่วโลกได้ถูกขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ โดยเรือเดินทะเล ผ่านท่าเรือ และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ โดยผู้ปฏิบัติงานที่ได้รับการฝึกอบรมมาเป็นอย่างดี หรือที่เราเรียกกันว่า คนประจำเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นบุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่และประกอบอาชีพบนเรือสินค้า ซึ่งจะทำหน้าที่ขนส่งและดูแลให้สินค้าที่อยู่ภายในเรือจากเมืองต้นทางไปถึงเมืองปลายทางอย่างปลอดภัย ซึ่งบุคลากรที่ทำงานบนเรือร้อยละ 98 ของปริมาณคนประจำเรือทั้งหมดจากทั่วโลกเป็นเพศชาย (กรมเจ้าท่า, 2557) โดยเรือทุกลำนั้นจะต้องมีบุคลากรที่เป็นผู้ควบคุมดูแลเรือ และสินค้าภายในเรือ คือกัปตันเรือ หรือที่เรียกกันว่า “นายเรือ” (Captain or master) เป็นผู้นำสูงสุดของเรือจะมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสั่งการปฏิบัติงานและการตัดสินใจในทุกสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้ตลอดเวลาและรวมถึงการรักษาชีวิต สิ่งแวดล้อม รวมทั้งทรัพย์สินและสินค้าภายในเรือด้วย (กรมเจ้าท่า, 2557) และ “นายประจำเรือ” (Officer) เป็นบุคคลที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการเดินเรือและสามารถควบคุมเรือและนำเรือ ขนส่งสินค้าจากเมืองท่าต้นทางไปสู่จุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย ตรงต่อเวลา ซึ่งทั้งเรือ นายเรือ นายประจำเรือ และลูกเรือจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (กรมเจ้าท่า, 2560)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ซึ่งเป็นทบวงการชำนัญพิเศษแห่งสหประชาชาติ ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการกำหนดมาตรฐานการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ แนวทางปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งประเทศไทยสมัครเป็นสมาชิกขององค์กร เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2525 โดยปัจจุบันมีประเทศสมาชิกรวมทั้งสิ้น 171 ประเทศ และในปี พ.ศ. 2562 ทางด้าน IMO ได้มีการสนับสนุนและเปิดโอกาสสำหรับสตรีที่สนใจในอาชีพคนประจำเรือ จึงได้มีการจัดงานภายใต้ชื่อ “Empowering Women in the Maritime Community: การส่งเสริมบทบาทสตรีในภาคการขนส่งทางน้ำ” ซึ่งการขนส่งสินค้าทางทะเลมีทิศทางที่ก้าวหน้าทำให้มีจำนวนเรือที่เพิ่มมากขึ้นในทุก ๆ ปี จำนวนของคนประจำเรือจึงต้องเพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งทาง IMO จึงเปิดโอกาสให้สตรีที่สนใจในการประกอบอาชีพคนประจำเรือ ซึ่งสมาชิกแต่ละประเทศนั้น ได้เปิดโอกาสและให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องสิทธิความเท่าเทียมกันระหว่างหญิงและชาย โดยประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิก IMO

ที่มีผลประโยชน์สำคัญในด้านการค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดโอกาสในการทำงานของสตรีในการประกอบอาชีพคนประจำเรือแต่จำนวนบุคลากรที่เป็นสตรีในอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลยังมีจำนวนน้อย อาจเนื่องด้วยลักษณะของงานและความเชื่อที่มีมาแต่เดิมว่าชาวเรือเป็นอาชีพที่เหมาะสมสำหรับบุรุษ ซึ่งปัจจุบันได้มีการพัฒนามาตรฐานของงานด้านการขนส่งทางทะเลและการเดินเรือ ประกอบกับแนวคิดและทัศนคติของสังคมที่เปลี่ยนไป มีการยอมรับบทบาทและความสามารถของสตรีให้ทัดเทียมกับบุรุษ และปัจจุบันมีคนประจำเรือหญิงไทยซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยกัปตันเรือที่กำลังจะได้รับการเลื่อนตำแหน่งเป็นกัปตันเรือ และจะเป็นคนประจำเรือหญิงไทยคนแรกที่ทำหน้าที่เป็นกัปตันเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศ ดังนั้นในทุกภาคส่วนที่มีส่วนเกี่ยวข้องจะต้องตระหนักและตื่นตัวพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีคนประจำเรือหญิงเข้ามาปฏิบัติงานบนเรือสินค้าร่วมกับคนประจำเรือชาย ทุกคนจะต้องสามารถปฏิบัติงานและอยู่ร่วมกันได้อย่างสงบสุข ทั้งนี้ผู้ที่มีส่วนได้เสียโดยตรงคือคนประจำเรือชายในปัจจุบัน เพราะจะต้องปฏิบัติงานร่วมกันกับคนประจำเรือหญิงบนเรือสินค้า จึงจำเป็นจะต้องมีการศึกษาความคิดเห็นทัศนคติของคนประจำเรือไทยในการยอมรับและมีการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ที่จะเปลี่ยนแปลงต่อบทบาทการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงได้หรือไม่

ผู้วิจัยมีความสนใจในการศึกษาทัศนคติคนประจำเรือไทยต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า โดยจะเป็นแนวทางให้กับคนที่สนใจในอาชีพนี้เพื่อเป็นข้อเสนอแนะและเป็นแนวทางในการศึกษา สุดท้ายงานวิจัยนี้อาจจะเป็นแรงบันดาลใจหรือเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน หรือเข้าใจในเรื่องของการยอมรับในการความเสมอภาคในการทำงานระหว่างหญิงและชายให้สามารถปฏิบัติงานร่วมกันได้เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ต่อไป

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1. เพื่อศึกษาทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า
2. เพื่อวิเคราะห์และเสนอแนวทางเบื้องต้นของทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาข้อมูลเฉพาะ ของคนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า ในเรือกลเดินทะเล แบ่งได้ตามประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้ (กรมเจ้าท่า, 2560)

- 1.1 เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo ship)
- 1.2 เรือคอนเทนเนอร์ (Container ship)
- 1.3 เรือบรรทุกสินค้าแทกอง (Bulk cargo ship)
- 1.4 เรือบรรทุกรถยนต์ (Ro-ro ship)
- 1.5 เรือบรรทุกสินค้าแช่เย็น (Refer ship)
- 1.6 เรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker ship)

เป็นการศึกษาทัศนคติของคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย โดยประยุกต์ใช้แนวคิดตามองค์ประกอบทัศนคติของ (Triandis, 1971) มีทั้งหมด 3 ด้าน ดังนี้ 1) ด้านความรู้ 2) ด้านความรู้สึก และ 3) ด้านพฤติกรรม

2.ขอบเขตด้านระยะเวลา

การดำเนินการวิจัยคือการเก็บรวบรวมข้อมูล ใช้ระยะเวลาโดยเริ่มตั้งแต่ เดือนตุลาคม พ.ศ. 2562 ถึง เดือนมีนาคม พ.ศ. 2563 เป็นระยะเวลา 6 เดือน

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทราบถึงระดับทัศนคติของคนประจำเรือที่มีต่อคนประจำเรือหญิงในประเทศไทยที่จะปฏิบัติงานบนเรือสินค้าทางทะเล
2. แนะนำแนวทางให้แก่มนุษย์ประจำเรือไทยในการทำงานร่วมกันภายในองค์กร
3. เป็นแนวทางในการวางแผนจัดคนลงเรือสำหรับบริษัทเรือที่มีคนประจำเรือหญิงปฏิบัติงานในองค์กร

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. ทศนคติ (Attitude) หมายถึง การแสดงออกของความรู้สึก ซึ่งเกิดจากการเรียนรู้ที่มีต่อสิ่งเร้าต่าง ๆ ซึ่งประเมินผลออกมาในลักษณะของความชอบ หรือไม่ชอบ ความพึงพอใจ หรือไม่พึงพอใจในสิ่งต่าง ๆ

2. ความพึงพอใจ (Satisfaction) หมายถึง สภาวะจิตที่ปราศจากความเครียด เป็นความรู้สึกของบุคคลในทางบวก ความชอบ ความสบายใจ ความสุขใจต่อสภาพแวดล้อมในด้านต่าง ๆ หรือเป็นความรู้สึกที่พอใจต่อสิ่งที่ทำให้เกิดความชอบ ความสบายใจ และเป็นความรู้สึกที่บรรลุถึงความต้องการ

3. เรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ (Ships engaged on international voyages) หมายถึง เรือเดินทะเลที่เป็นเรือกลซึ่งมีเขตการเดินเรือไม่จำกัด

4. คนประจำเรือเดินทะเล (Seaman) หมายถึง บุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่และประกอบอาชีพบนเรือเดินทะเล แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ ระดับนายประจำเรือ (Officer) และระดับลูกเรือ (Rating)

5. นายประจำเรือ (Officer) หมายถึง ผู้ที่ทำการในเรือในตำแหน่งต้นเรือ ต้นกล รองต้นกล ต้นหน ผู้ช่วยต้นเรือ นายประจำเรือฝ่ายช่างกล (นายช่างกลที่สาม, นายช่างกลที่สี่) และนายช่างไฟฟ้า

6. ลูกเรือ (Rating) หมายถึง ผู้ทำการในเรือในตำแหน่ง ลูกเรือชำนาญงานฝ่ายเดินเรือ (สร้างเรือ) ลูกเรือชำนาญงานฝ่ายช่างกล (สร้างกล) นายท้ายช่างเครื่อง กลาสีเรือ ช่างเช็ดหัวหน้าคนครัว และบริการ

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

กรณีศึกษาเรื่องทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทยผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องตามหัวข้อที่นำเสนอ ดังต่อไปนี้คือ

1. การขนส่งสินค้าทางทะเล
2. ความรู้เบื้องต้นด้านธุรกิจพาณิชย์นาวี
3. ความหมายของทัศนคติ
4. หลักการแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับสตรีนิยม
5. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การขนส่งสินค้าทางทะเล

ตั้งแต่ในอดีต ปัจจุบัน และรวมถึงอนาคต การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นการขนส่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุดเพราะสามารถบรรทุกสินค้าได้ในจำนวนครั้งละมาก ๆ มีต้นทุนการขนส่งที่ประหยัดมากกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น การขนส่งสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกของประเทศไทยส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการขนส่งทางทะเล ดังนั้นผู้ที่เกี่ยวข้องในการรับผิดชอบด้านนำเข้าและส่งออกจะต้องศึกษาข้อมูล เอกสาร กฎข้อบังคับต่าง ๆ ในการปฏิบัติเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาหรือข้อผิดพลาดเกิดขึ้น

ผู้ที่เกี่ยวข้องในการขนส่งทางเรือ ได้แก่ (กรมเจ้าท่า, 2560)

เจ้าของเรือ (Ship owner) คือ ผู้ที่ซื้อเรือมาจากบริษัทที่สร้างเรือลำนั้น ๆ ขึ้นมา โดยทำการซื้อและทำการจดทะเบียนเรือเพื่อนำมาประกอบธุรกิจ

ผู้เช่าเรือ (Ship charterer) คือ ผู้ที่ทำการเช่าเรือจากผู้ซื้ออีกทีหนึ่ง ซึ่งจะมีการทำสัญญาเช่าเป็นรายวัน รายเดือน หรือรายปี เพื่อนำมาส่งประกอบธุรกิจส่งสินค้า

ตัวแทนสายเดินเรือ และตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Shipping agent & freight forwarder) คือ ตัวแทนของสายเดินเรือเป็นผู้รับมอบอำนาจ จากเจ้าของเรือ ให้เป็นผู้ดำเนินการรับผิดชอบ แทนเจ้าของเรือในเมืองท่าต้นทางและเมืองท่าปลายทาง

ผู้ส่งสินค้า (Shipper or exporter) คือ ผู้ที่ทำการส่งสินค้า เพื่อขนส่งสินค้าไปยังเมืองท่าปลายทาง

ผู้รับตราส่ง (Consignee) คือ บุคคลหรืออาจจะเป็นเจ้าของหน้าที่ที่คอยจัดการนำส่งสินค้าให้กับผู้รับปลายทาง

ผู้รับสินค้า (Notify party) คือ ผู้ที่รอรับสินค้าอยู่ที่ปลายทาง

ผู้ที่ให้บริการในการขนส่งสินค้าทางเรือ ได้แก่

1. บริษัทเรือหรือตัวแทนสายเรือ (Ship agent) คือ ผู้ที่ได้รับมอบอำนาจการสั่งการจากเจ้าของเรือ ให้เป็นผู้ดำเนินการแทนเจ้าของเรือในการตัดสินใจหรือดูแลเรื่องเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับเจ้าของเรือ ตั้งแต่เมืองท่าต้นทางไปจนถึงเมืองท่าปลายทาง โดยตัวแทนสายเดินเรือจะมีหน้าที่โดยทั่วไป ในการรับผิดชอบ ดังนี้

- เป็นผู้ที่รับผิดชอบในการจัดหาระวางบรรทุกสินค้าให้แก่ผู้ที่นำเข้าสินค้าและผู้ที่จะส่งออกสินค้า

- เป็นผู้รับผิดชอบในการออกใบสั่งปล่อยของสินค้าให้แก่ผู้ที่นำเข้าสินค้า

- เป็นผู้รับผิดชอบในการออกใบตราส่งสินค้าให้แก่ผู้ที่จะส่งออกสินค้า

โดยปกติแล้วทางบริษัทเรือหรือทางตัวแทนสายเดินเรือจะเป็นผู้ออกใบสั่งปล่อยสินค้าให้แก่ผู้ที่นำเข้าสินค้าเมื่อผู้นำเข้าสินค้าได้นำใบตราส่งสินค้าต้นฉบับจะนำไปมอบให้แก่ทางตัวแทนสายเดินเรือ แต่ถ้าหากใบตราส่งสินค้าได้มีข้อความระบุมาจากต้นทางว่าเป็น Surrender bill of lading แล้ว ทางตัวแทนสายเดินเรือจะออกใบสั่งปล่อยสินค้าให้แก่ผู้นำเข้าสินค้าโดยที่ผู้นำเข้าสินค้านั้นไม่ต้องนำใบตราส่งสินค้าไปมอบให้แก่ทางตัวแทนสายเดินเรือ แต่จะต้องทำการออกหนังสือขอรับใบสั่งปล่อยไปมอบให้แก่ทางตัวแทนสายเดินเรือแทนใบตราส่งสินค้าต้นฉบับ

- มีการดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบกฎข้อบังคับต่าง ๆ ของท่าทางเรือที่จะนำเรือเข้าเทียบท่าเพื่อทำการรับบรรทุก (Loading) หรือ ขนถ่าย (Discharge) สินค้า

- มีการอำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าหน้าที่ประจำเรือบนเรือ ในระหว่างที่เรือเทียบท่าทำการรับบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า

- มีการควบคุมและดูแลการรับบรรทุกและการขนถ่ายสินค้า ให้เป็นไปตามสัญญาที่เจ้าของเรือนั้นได้ทำการตกลงไว้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง ภายใต้เงื่อนไขของ ความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดมากที่สุด

- ถ้ามีปัญหาข้อพิพาทในระหว่างการรับบรรทุกหรือการขนถ่ายสินค้าจะต้องมีการรายงานข้อเท็จจริงทั้งหมดที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายทราบ เพื่อที่จะนำไปแก้ไขปรับปรุง และสู่การยุติข้อพิพาทที่เกิดขึ้นให้เร็วที่สุด

ปัญหาเกิดขึ้นที่พบเจอบ่อยจากการขนส่งสินค้าทางเรือ คือ ข้อจำกัดในเรื่องของเวลา ซึ่งโดยปกติแล้วสายเรือจะมีตารางเดินเรือที่แน่นอนว่าเรือจะถึงวันไหน เวลาเท่าไร แต่ด้วยบางครั้งถูกจำกัดด้วย สภาพอากาศที่อาจเกิดพายุ ทำให้เรืออาจจะถึงล่าช้ากว่าที่ตารางกำหนด หรืออาจจะเกิดเหตุขัดข้องจากตัวเรือหรือเครื่องจักรเรือ ก็อาจจะทำให้เวลาไม่ตรงตามตารางที่กำหนด ซึ่งจะอยู่นอกระยะการควบคุม ผู้ที่ทำการส่งสินค้า

ควรจะมีการวางแผนไว้ให้ชัดเจน และควรที่จะเผื่อเวลาเอาไว้ด้วย เมื่อเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นจะสามารถแก้ปัญหาหรือมีแผนรับมือกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้ แต่ด้วยการขนส่งทางเรือเป็นการขนส่งที่ประหยัดต้นทุน มีค่าใช้จ่ายที่ถูก และขนส่งได้ในปริมาณมาก หรือ สามารถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ได้ จึงทำให้การขนส่งทางเรือยังคงได้รับความนิยมอย่างกว้างขวางและมากที่สุด

2. Freight forwarder คือ ตัวแทนของผู้ที่บริหารจัดการขนส่งสินค้านานาชาติระหว่างประเทศ จะทำหน้าที่หลาย ๆ อย่างเช่น อาจจะทำหน้าที่เป็นตัวแทนในการจัดหาและจัดการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกไปยังเมืองท่าปลายทาง หรืออาจจะทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้รับขนส่งสินค้า หรืออาจจะทำหน้าที่เป็นผู้ที่ขนส่งสินค้าโดยตรง ซึ่งอาจจะเป็นผู้ประกอบการที่ทำการขนส่งสินค้าหลากหลายรูปแบบ (Multimodal transport operator) หรือผู้ให้บริการที่ไม่ใช่เจ้าของเรือ (Non-Vessel Operating Common Carrier: NVOCC) โดย Freight forwarder มี 2 ประเภท ได้แก่

1. ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ (Sea freight forwarder)

2. ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ (Air freight forwarder)

ขอบเขตของการให้บริการของ Sea freight forwarder

1. รับทำการจัดหาระวางที่ใช้บรรทุกให้แก่ลูกค้า
2. ให้บริการทางด้านของพิธีการศุลกากรให้แก่ลูกค้า
3. รับจัดทำเอกสารที่เกี่ยวข้องกับนำเข้าและส่งออกต่าง ๆ ให้แก่ลูกค้า
4. ให้บริการรับ-ส่งสินค้า ด้วยรถบรรทุก
5. ให้บริการในการเก็บรักษาสินค้า
6. รับจ้างในการบรรจุหีบห่อสินค้า
7. ให้บริการในการรวบรวมสินค้า
8. ฯลฯ

สถานะของ Freight forwarder

Freight forwarder จะมีสถานะที่เปรียบเสมือนผู้รับขนส่งสินค้า ซึ่งสามารถที่จะลงนามในใบตราส่งสินค้าได้ โดยข้อควรพิจารณาในการเลือกชื่อระหว่างจาก Freight forwarder

ข้อดี

- ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกจะได้รับความสะดวกจากบริการ One stop service จากเมืองท่าต้นทางและเมืองท่าปลายทาง

- จะสามารถตรวจสอบตารางเรือหรือตรวจสอบเปรียบเทียบค่าระวางได้เพราะมีข้อมูลของสายเดินเรือต่าง ๆ

- ในบางครั้งอาจจะได้ค่าระวางเรือที่ถูกกว่าการซื้อระวางเรือจากทางตัวแทนสายเดินเรือหรือจากทางสายเดินเรือโดยตรง

ข้อควรระวัง

- ทาง Freight forwarder จะมีรายได้หลักจากค่านายหน้าที่ได้รับจากทางด้านบริษัทเรือผู้รับขนส่งสินค้า หรือรายได้จากการซื้อขายค่าระวางสินค้า ซึ่งบางครั้ง อาจจะได้ค่าระวางที่สูงกว่ากว่าการซื้อจากทางด้านตัวแทนสายเดินเรือหรือทางด้านสายเดินเรือโดยตรง

- อาจจะมีค่าบริการทางด้านเอกสาร เช่น ใบในการส่งปล่อยสินค้า (D/ O) ที่เมืองท่าปลายทางสูงกว่าค่าบริการทางด้านเอกสารของสายเรือ ในกรณีที่ทำกรสั่งซื้อสินค้าจากต่างประเทศที่ผู้ส่งออกใช้บริการ Freight forwarder

- โดยทั่วไปแล้วนั้น Freight forwarder จะมีความชำนาญด้านพิธีการศุลกากรน้อยกว่าทางตัวแทนของ ตัวแทนออกของให้แก่ผู้ส่งและผู้รับสินค้า (Customs broker)

สายการเดินเรือแบ่งประเภทการให้บริการ ดังนี้

LCL (Less than Container Load) คือ การขนส่งสินค้าแบบไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ เนื่องจากผู้ส่งสินค้ามีปริมาณของสินค้าน้อย เลขต้องมีการแชร์พื้นที่กัน โดยจะมีเจ้าของสินค้าจำนวนหลายรายรวมกันมาในตู้คอนเทนเนอร์ จะมีการคิดค่าขนส่งสินค้าต่อลูกบาศก์เมตร

FCL (Full Container Load) คือ การขนส่งสินค้าแบบเต็มตู้คอนเทนเนอร์ จะมีเจ้าของผู้ส่งเพียงรายเดียวสามารถใช้พื้นที่ของตู้คอนเทนเนอร์ได้เต็มที่ โดยที่ไม่ต้องมีการแชร์พื้นที่กับผู้ส่งสินค้านรายอื่น ค่าขนส่งจะมีการคิดตามขนาดของตู้คอนเทนเนอร์ โดยขนาดของตู้คอนเทนเนอร์จะแบ่งเป็น ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 FT STD, ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 FT STD, ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 FT HQ

Frifer คือ ตู้ที่ทำกรติดตั้งเครื่องทำความเย็น ใช้ในการขนส่งสินค้าประเภทอาหารและสินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิให้สินค้าภายในตู้คงอยู่ในสภาพเดิมไม่เกิดการเน่าเสีย

รูปแบบการบริการขนส่งทางทะเล ประกอบด้วย

บริการประจำเส้นทาง (Liner service) หมายถึง รูปแบบของการให้บริการการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยจะมีเส้นทางในการเดินเรือและมีการกำหนดการเทียบท่าเรือแต่ละแห่งที่

แน่นอนเหมือนกับกาให้บริการรถขนส่งประจำทาง ผู้ให้บริการไรกรขนส่งทางทะเลนั้นจะมีการกำหนดตารางความถี่ในการเดินเรือและการเทียบท่าของเรืออย่างสม่ำเสมอ จะเป็นการเดินเรือที่มีตารางเดินเรือที่แน่นอน

เรือจร (Tramp) หมายถึง เป็นการให้บริการธุรกิจแบบรับจ้างเหมาลำ จะให้บริการเป็นเรือขนส่งสินค้าที่วิ่งระหว่างท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทาง โดยจะทำตามคำสั่งของผู้เช่าเรือ (Charterer) โดยจะไม่มีเส้นทางประจำที่แน่นอน จะมีลักษณะการให้บริการเหมือนรถโดยสารไม่ประจำทาง ยกตัวอย่างเช่น แท็กซี่ เป็นต้น

ประเภทของการเช่าเรือ

การเช่าเรือสินค้านั้นจะแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก ๆ ดังต่อไปนี้

1. การเช่าเหมาเรือแบบเที่ยวเดียว (Voyage charter) คือ การเช่าเรือแบบเที่ยวต่อเที่ยวโดยผู้เช่า โดยทั่วไปจะใช้ในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือหนึ่งไปยังอีกท่าเรือหนึ่ง โดยค่าน้ำมันและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ นั้นเป็นของเจ้าของเรือเป็นคนรับผิดชอบรวมไปถึงค่าใช้จ่ายในการจ้างนายหน้าและเอเยนต์จากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทาง

2. การเช่าเรือแบบเป็นระยะเวลา (Time charter) คือ เป็นการเช่าเรือที่ผู้เช่านั้นจะจ่ายค่าเช่าเรือเป็นระยะเวลาที่เช่าเรือ โดยผู้เช่าจะต้องเป็นผู้ที่จ่ายค่าใช้จายทั้งหมดทั้งทางด้านน้ำมัน เชื้อเพลิง เสบียงอาหารต่าง ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับในเมืองท่า เช่น ค่านายหน้าหรือค่าเอเยนต์จากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทาง ส่วนเจ้าของเรือมีหน้าที่ในการดูแลรักษาเรือให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานเสมอ

3. การเช่าเหมาเรือเฉพาะตัวเรือเปล่า ๆ (Bareboat charter) คือ เป็นการเช่าในระยะเวลายาวนาน มีระยะเวลาตั้งแต่ 5 ขึ้นไป เป็นการเช่าเรือเฉพาะตัวเรือเปล่า ๆ ที่ไม่รวมคนประจำเรือเลย เช่น กัปตัน ต้นเรือ หรือ ลูกเรือ โดยผู้เช่าเรือจะต้องจัดการค่าใช้จ่ายทั้งหมดบนเรือเอง พร้อมทั้งค่าประกัน ค่าลูกเรือ ค่าเอเยนต์ต่าง ๆ ส่วนเจ้าของเรือรับภาระหน้าที่แค่การจัดหาเรือให้แก่ผู้เช่าเรือ

ประเภทเรือสินค้าเดินทะเลจะมีการจำแนกออกดังต่อไปนี้

1. เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo ship) จะเป็นเรือที่สามารถบรรทุกสินค้าได้หลากหลายชนิดด้วยกัน โดยสินค้าจะมีขนาดและน้ำหนักที่แตกต่างกันไป ยกตัวอย่างสินค้า ได้แก่ ลังไม้ กระสอบ กระดาษ ไม้ซุง ม้วนเหล็ก รวมไปถึงเครื่องจักรขนาดใหญ่
2. เรือบรรทุกสินค้าประเภท เทกอง (Bulk carrier) จะเป็นการบรรทุกสินค้าแห้งและเป็นการขนส่งสินค้าคราวละมาก ๆ จะไม่มีภาชนะใส่สินค้า โดยจะทำการเทสินค้าลงในระวาง ยกตัวอย่างสินค้า ได้แก่ น้ำตาล หิน ดิน ทราย โครมเหล็ก ปูน เคมิกัลส์ สินค้าแร่ต่าง ๆ
3. เรือคอนเทนเนอร์ (Container ship) จะเป็นเรือบรรทุกสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ โดยตู้คอนเทนเนอร์ก็มีขนาดแตกต่างกันไปตามขนาดและปริมาณของสินค้า โดยจะมีขนาดต่าง ๆ ดังนี้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 FT STD, ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 FT STD, ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 FT HQ
4. เรือบรรทุกสินค้าเหลว (Tanker) เป็นเรือที่มีลักษณะพิเศษโดยจะมีระวางบรรทุกสินค้าเหลวหรือสินค้าอันตราย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิงต่าง ๆ ทั้ง Refined oil, Crude oil เป็นต้น
5. เรือบรรทุกแก๊ส (Liquid Petroleum Gas: LPG) เป็นเรือพิเศษที่บรรทุกเฉพาะแก๊สเหลว เช่น แก๊สหุงต้ม
6. เรือบรรทุกสินค้าแช่แข็ง (Reefer cargo ship) เป็นเรือที่บรรทุกสินค้าประเภทเนื้อสัตว์หรือผักผลไม้ต่าง ๆ เช่น กุ้ง หอย ปู ปลา เนื้อหมู เนื้อวัว กุ้ง ทุเรียน เงาะ ส้ม เป็นต้น
7. เรือบรรทุกยานพาหนะ (Ro-Ro) เป็นเรือที่ใช้บรรทุกยานพาหนะ ใช้ระบบลากแคร่ในการบรรทุกสินค้า เช่น รถยนต์ หรือตู้คอนเทนเนอร์

เอกสารที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล ประกอบด้วย

ใบจองเรือ (Ship particular) คือ รายละเอียดทั้งหมดของเรือ ยกตัวอย่างเช่น ชื่อเรือ ชื่อสินค้า ชื่อของผู้ส่งสินค้า ชื่อของผู้รับสินค้า เมืองท่าต้นทางและเมืองท่าปลายทาง น้ำหนักของสินค้า จำนวนสินค้า เป็นต้น

ใบยืนยันการจอง (Booking confirmation) คือ ใบยืนยันสินค้าได้ขึ้นเรือเรียบร้อยแล้ว (สำหรับขาออก)

ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading, B/L) คือ เอกสารสำคัญที่ผู้ขนส่งได้ออกเอกสารฉบับนี้ให้ผู้ส่งสินค้าเพื่อใช้เป็นหลักฐานในการรับขนส่งสินค้า

บัญชีสินค้าที่บรรทุกมากับเรือ (Manifest) คือ รายการสินค้าที่บรรทุกมากับเรือ (สำหรับขาเข้า)

ความรู้เบื้องต้นด้านธุรกิจพาณิชย์นาวี

ในปี พ.ศ. 2525 ประเทศไทยนั้นได้สมัครเป็นสมาชิกเข้าร่วม องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือที่เรียกกันว่า IMO) และในปัจจุบันมีประเทศที่เป็นสมาชิกเข้าร่วมในองค์การทางทะเลระหว่างประเทศรวมทั้งสิ้น 171 ประเทศ โดยในส่วนของประเทศไทยนั้นองค์การทางทะเลระหว่างประเทศมีบทบาทสำคัญในทุก ๆ ด้าน ซึ่งวัตถุประสงค์ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศนั้น คือ การให้ความช่วยเหลือเหลือในด้านบริการความสะดวกสบายในการประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐของแต่ละประเทศต่าง ๆ และทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องความปลอดภัยทางทะเล การป้องกันเรือโดนกัน การแก้ปัญหามลพิษอันเกิดจากเรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าและระเบียบพิธีการ เอกสารต่าง ๆ ในการขนส่งทางทะเลให้มีความสะดวกถูกต้องยิ่งขึ้น (กรมเจ้าท่า, 2560)

อนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล มีดังต่อไปนี้

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974

(International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974: SOLAS) เป็นกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยความความปลอดภัยในการเดินเรือระหว่างประเทศ โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับนี้เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุเรือไททานิคล่มในปี ค.ศ. 1914 ซึ่งมีผู้เสียชีวิตในเหตุการณ์ครั้งนี้เป็นจำนวนมากเนื่องจากความไม่ปลอดภัยจากอุปกรณ์ช่วยชีวิต

ภายในเรือและระบบรักษาความปลอดภัยเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้นไม่มีประสิทธิภาพมากพอ จึงทำให้เกิดโศกนาฏกรรมในครั้งนั้นเกิดขึ้น และต่อมาทางองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) มีการประชุมร่วมกันระหว่างประเทศในวันที่ 17 มิถุนายน ค.ศ. 1960 จนได้มีอนุสัญญาฉบับนี้เกิดขึ้นและมีผลบังคับใช้ ในวันที่ 26 พฤษภาคม ค.ศ. 1965 ซึ่งอนุสัญญาฉบับนี้ที่เกิดขึ้นนั้นเป็นอนุสัญญาฉบับแรกที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้จัดทำขึ้นและบังคับใช้หลังจากที่มีการก่อตั้งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศขึ้นมา เพื่อจะเป็นแนวทางในการพัฒนาทางด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ โครงสร้างเรือ กฎข้อบังคับที่มีความทันสมัย และยังคงสอดคล้องกับธุรกิจพาณิชย์นาวีอีกด้วย

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร 1978

(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships: MARPOL 73/ 78)

อนุสัญญาฉบับนี้ว่าด้วยเรื่องการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากมลพิษในการปฏิบัติงานของเรือ และจากอุบัติเหตุของเรือ ซึ่งอนุสัญญาฉบับนี้ยังมีข้อจำกัดทางเทคนิคเกี่ยวกับการทิ้งขยะหรือสารที่ก่อให้เกิดมลพิษหรือสารอันตรายลงสู่ทะเล เช่น น้ำมัน สารเหลวที่มีพิษ สารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ

ตั้งปฏิญญาจากเรือ เป็นต้น ในปัจจุบันอนุสัญญา MARPOL 73/ 78 แบ่งออกเป็น 6 ภาคผนวก ดังต่อไปนี้

ภาคผนวกที่ 1 ว่าด้วยเรื่องการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน

ภาคผนวกที่ 2 ว่าด้วยเรื่องการควบคุมมลพิษจากของเหลวที่เป็นพิษ

ภาคผนวกที่ 3 ว่าด้วยเรื่องการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุในหีบห่อ

ภาคผนวกที่ 4 ว่าด้วยเรื่องการป้องกันมลพิษจากน้ำเสียจากเรือ

ภาคผนวกที่ 5 ว่าด้วยเรื่องการป้องกันมลพิษจากขยะจากเรือ

ภาคผนวกที่ 6 ว่าด้วยเรื่องการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ

ซึ่งในแต่ละภาคผนวกนั้นก็จะต้องแตกต่างกันไปในการกำหนดมาตรการในการป้องกันมลพิษจากของเสียในแต่ละรูปแบบ

อนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับป้องกันเรือโคลนกัน ในทะเล ค.ศ. 1972 (International Regulations For Preventing Collision At Sea, 1972: COLREG,72) อนุสัญญาฉบับนี้ว่าด้วยเรื่องการกำหนดการเดินเรือในเขตน่านน้ำหรือในเขตร่องน้ำ โดยการแข่งขันหน้า การให้สัญญาณต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการโคลนกัน การสวนทางกัน การให้สัญญาณเมื่อเรืออยู่ในสถานการณ์ฉุกเฉินหรือทัศนวิสัยจำกัด หรือการจอดทอดสมอ เป็นต้น นอกจากนี้ในภาคผนวกของข้อบังคับยังระบุในเรื่องของการให้สัญญาณเสียงและสัญญาณแสงในสถานการณ์ต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการโคลนกันของเรือ และการปฏิบัติตามกฎการเดินเรือให้ปลอดภัย

โดยกฎการเดินเรื่อนั้น แบ่งออกเป็น 6 ภาคผนวก (ก-จ) มีทั้งหมด 41 ข้อ ดังต่อไปนี้

หมวด ก-บททั่วไป (ข้อ 1-3)

หมวด ข-การถือท้ายและการเดินเรือ (ข้อ 4-19)

หมวด ค-โคมไฟและทวนเครื่องหมาย (ข้อ 20-31)

หมวด ง-สัญญาณเสียงและสัญญาณแสง (ข้อ 32-37)

หมวด จ-ข้อยกเว้น (ข้อ 38)

หมวด ฉ-การตรวจสอบความถูกต้องของการปฏิบัติตามบทบัญญัติของอนุสัญญา (ข้อ 39-41)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (International Convention on Load Line 1996: LL 1996) อนุสัญญาฉบับนี้ว่าด้วยเรื่องการกำหนดวิธีการคำนวณระยะกราบพื้นน้ำ (Freeboard) ในการคำนวณนี้จะมีการคำนึงถึงการแบ่งช่องระวางเรือ ความสามารถในการทรงตัวของเรือเมื่อเรือขึ้นเกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งเรือแต่ละลำนั้นก็จะมีเส้นแบ่งแนวน้ำบรรทุก

หลายเส้นเพราะในการเดินเรือแต่ละภูมิภาคต่าง ๆ และแต่ละฤดูกาลก็จะแตกต่างกันทั้งระดับน้ำ ท้องฟ้า ลม ฝน และทัศนวิสัยจำกัดอื่น ๆ

อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 (Maritime Labour Convention 2006: MLC 2006) เป็นขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization: ILO) เป็นอนุสัญญาที่เกี่ยวกับเรื่องของแรงงานทางทะเล โดยจะมีข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งทางด้านความเป็นอยู่ ที่อยู่อาศัย สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงการพักผ่อน สวัสดิการด้านต่าง ๆ ทั้งอาหาร เครื่องดื่มและของใช้ เป็นต้น โดยอนุสัญญานับนี้จะให้มีความสำคัญ 6 ภาคผนวกดังต่อไปนี้

ภาคผนวกที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำสำหรับการทำงานบนเรือของคนประจำเรือเดิน คือ ห้ามมีการจ้างเด็กที่อายุต่ำกว่า 16 ปี และห้ามเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงานเกินวันละ 8 ชั่วโมง ห้ามทำงานในเวลากลางคืนและงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพหรือความปลอดภัยของคนประจำเรือ และจะต้องมีใบรับรองแพทย์เพื่อให้มั่นใจว่าคนประจำเรือทุกคนมีความพร้อมด้านสุขภาพในการปฏิบัติหน้าที่ในทะเล โดยใบรับรองแพทย์จะต้องตรวจทุก ๆ 2 ปี

ภาคผนวกที่ 2 สภาพการจ้างงาน คือ ILO ได้มีการกำหนดให้ คนประจำเรือ มีชั่วโมงการทำงาน ทำงานไม่เกิน 8 ชั่วโมง แต่ทำงานสูงสุดติดต่อกันได้ไม่เกิน 14 ชั่วโมง ใน 24 ชั่วโมง และ 72 ชั่วโมง ใน 7 วัน ชั่วโมงการพักผ่อนต้องไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมง ใน 24 ชั่วโมง และ 77 ชั่วโมง ใน 7 วัน โดยจะต้องมีการจัดชั่วโมงการพักผ่อนไม่เกินกว่าสองชั่วโมงในวันหนึ่งวัน ช่วงหนึ่งจะต้องมีระยะเวลาอย่างน้อย 6 ชั่วโมง และมีระยะเวลาระหว่างชั่วโมงพักผ่อนสองช่วงนั้นต้องไม่เกิน 14 ชั่วโมง

ภาคผนวกที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งนันทนาการ อาหาร และการจัดหาอาหาร คือ ด้านที่พักอาศัย คนประจำเรือจะต้องมีห้องพักที่เหมาะสม สะอาดสบาย มีห้องน้ำ ห้องนันทนาการ พร้อมทั้งอุปกรณ์ระบบทำความร้อน ทำความเย็นภายในห้องนอน เป็นต้น ด้านอาหารและการจัดหาอาหาร นายจ้างต้องจัดหาอาหารที่มีคุณภาพและคุณค่าทางโภชนาการตามปริมาณที่เพียงพอแก่จำนวนคน ประจำเรือเดินทะเลแต่ละเที่ยว และรัฐจะต้องจัดให้มีมาตรฐานการตรวจสอบ คนประจำเรือมีสิทธิแนะนำและร้องเรียนได้ถ้าเกิดความไม่เหมาะสมหรือไม่ได้รับความเป็นธรรม

ภาคผนวกที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการและการคุ้มครองด้านประกันสังคม คือ ILO มีการกำหนดให้คนประจำเรือมีวันหยุดพักผ่อนประจำปีตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ ตามความเหมาะสม แต่ต้องไม่น้อยกว่า 30 วัน ต่อหนึ่งปีในการทำงาน โดยการลาป่วย หรือลาคลอด ให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของระยะเวลาการทำงาน ไม่นับรวมอยู่ในวันหยุดพักผ่อนประจำปี และนายจ้างจะต้องจ่ายค่าจ้างในวันหยุดดังกล่าวด้วยคนประจำเรือเดินทะเลนั้นจะต้อง

ท่ามกลางประเทศของตนในการทำงานเดินเรือระหว่างประเทศ ซึ่งในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องเดินทางกลับประเทศของตนด้วยเหตุผลต่าง ๆ เช่น การเจ็บป่วย ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขณะปฏิบัติหน้าที่บนเรือ เป็นต้น คนประจำเรือเดินทะเลจะไม่ต้องออกค่าใช้จ่ายในการเดินทางกลับประเทศของตน

ภาคผนวกที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้ คือ ด้านความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของธง เพื่อให้มั่นใจได้ว่า สมาชิกแต่ละประเทศได้ปฏิบัติตามหน้าที่ความรับผิดชอบภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ต่อเรือที่ชักธงของตนเอง ด้านความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของท่า เพื่อให้สมาชิกแต่ละประเทศสามารถปฏิบัติตามความรับผิดชอบของตนภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ เกี่ยวข้องกับความร่วมมือระหว่างประเทศในการปฏิบัติและบังคับใช้มาตรฐานของอนุสัญญากับเรือต่างชาติ ด้านความรับผิดชอบในการจัดหาแรง เพื่อให้มั่นใจว่า สมาชิกแต่ละประเทศได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบของตน ที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกและบรรจุคนประจำเรือ และการคุ้มครองทางสังคมให้แก่คนประจำเรือของตน

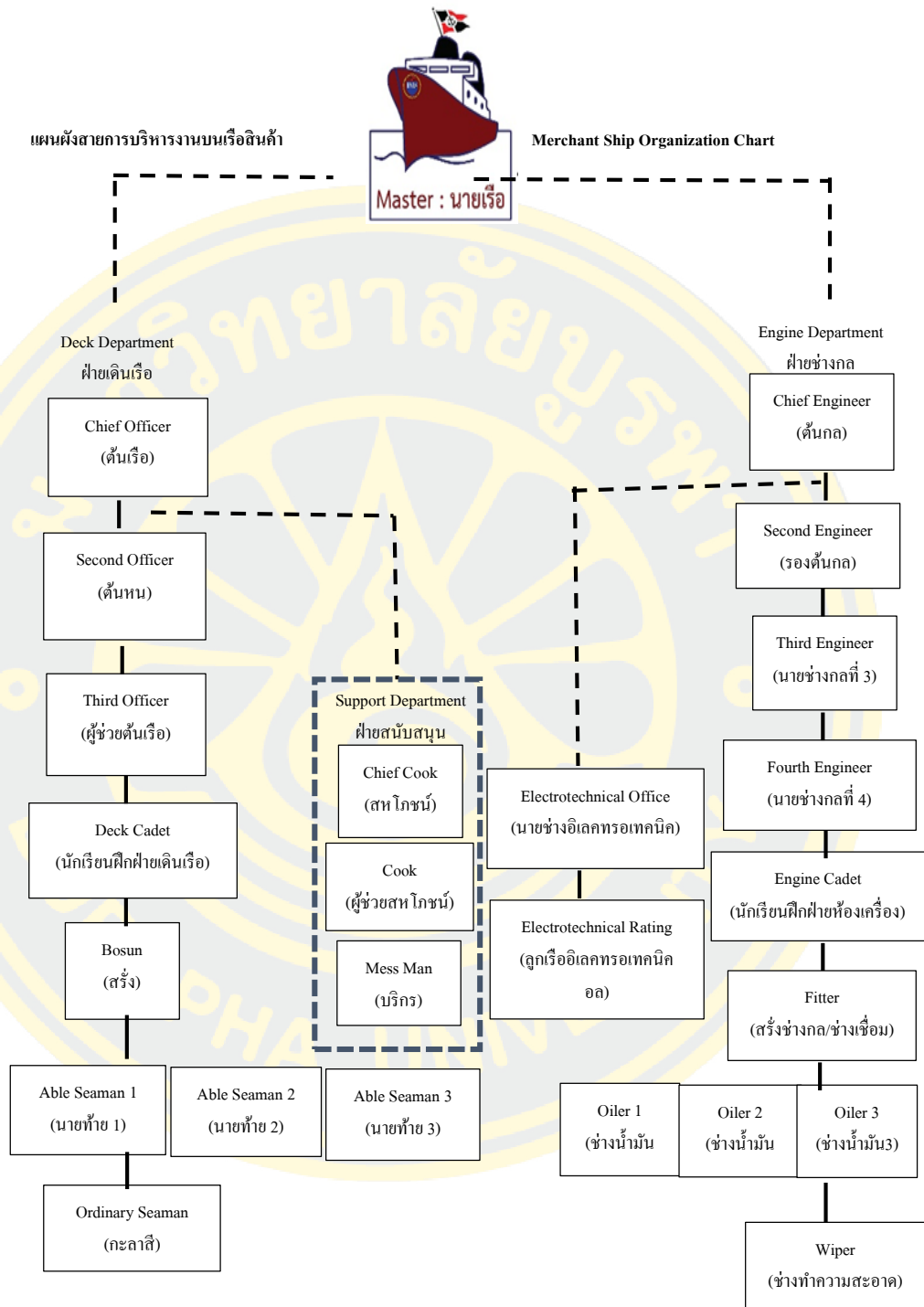
อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้าขามสำหรับผู้ทำการในเรือ ค.ศ.1978 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978: STCW) อนุสัญญาฉบับนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 28 เมษายน ค.ศ. 1984 มีภาคีสมาชิก ณ วันที่ 20 ตุลาคม ค.ศ. 2000 จำนวน 135 ประเทศ คิดเป็นร้อยละ 97.93 ของระวางเรือพาณิชย์โลก โดยฉบับปัจจุบันนั้น เป็นฉบับแก้ไขเพิ่มเติมปี ค.ศ. 2010 ที่กรุงมนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องของความปลอดภัยของคนประจำเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความมั่นใจในการทำงานของคนประจำเรือ โดยมีการใช้ระบบประกาศนียบัตร (Certificate) ที่แสดงถึงความรู้ความสามารถของคนประจำเรือ ซึ่งจะมีการแบ่งหน้าที่ในเรือ (Function) ตามกลุ่มของงาน โดยแบ่งหน้าที่ออกเป็น 3 ระดับ (Level) ได้แก่

ระดับบริหาร (Management level) มีหน้าที่ความรับผิดชอบในเรือทั้งหมดที่ได้กำหนดไว้ในส่วนของความรับผิดชอบนี้ ทั้งทางด้านควบคุมดูแลลูกเรือทุกคนและตัดสินใจเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน โดยตำแหน่งที่เกี่ยวข้องได้แก่ นายเรือ ต้นเรือ ต้นกล รองต้นกลในเรือเดินทะเล

ระดับปฏิบัติการ (Operational level) มีหน้าที่ความรับผิดชอบในเรือทั้งหมดที่ได้กำหนดไว้ในส่วนที่ต้องรับผิดชอบ ปฏิบัติตามคำสั่งและอยู่ภายใต้การกำกับควบคุมของผู้ปฏิบัติงานในระดับบริหาร โดยตำแหน่งที่เกี่ยวข้องได้แก่ นายยามฝ่ายเดินเรือหรือฝ่ายช่างกลในเรือเดินทะเลหรือเจ้าหน้าที่วิทยุในเรือ

ระดับสนับสนุน (Support level) มีหน้าที่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ปฏิบัติงานระดับบริหาร และระดับปฏิบัติการ ตามที่ได้รับมอบหมายและอยู่ภายใต้การควบคุม





ภาพที่ 2 แผนผังสายการบริหารงานบนเรือสินค้า (นนทพัฒน์ ภูมิราช, 2561, หน้า 15)

โดยตำแหน่งหน้าที่ของคนประจำเรือเดินทะเล จะแบ่งออกเป็น 2 ฝ่าย ได้แก่ ฝ่ายเดินเรือ (Deck department) และฝ่ายช่างกลเรือ (Engine department) (กรมเจ้าท่า ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี, 2555)

ฝ่ายเดินเรือ (Deck department) จะประกอบด้วย

นายเรือ (Master or captain) หมายถึง ผู้ที่ถือประกาศนียบัตรชั้นสูงสุด กือนายเรือ จะทำหน้าที่เป็นตัวแทนเจ้าของเรือ เป็นผู้มีอำนาจสูงสุดในการสั่งการในเรือและการตัดสินใจทั้งหมดบนเรือ มีภาระหน้าที่จัดการดูแลให้เรือเป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ เช่น SOLAS MARPOL STCW MLC กฎข้อบังคับเมืองท่า และการเข้าท่าเรือต่าง ๆ รวมถึงนโยบายของบริษัทเรือด้วย

ตันเรือ (Chief officer: C/ O) หมายถึง ผู้ที่ถือประกาศนียบัตรตันเรือ มีลำดับชั้นรองลงมาจกนายเรือ มีหน้าที่ในการดูแลทั้งในเรื่องสภาพแวดล้อมความเป็นอยู่ภาพรวมทั้งหมดในเรือ การดูแลรักษาทำความสะอาดส่วนต่าง ๆ ของเรือ ภาระด้านสินค้าการคำนวณการไหลคสินค้า และรับผิดชอบอุปกรณ์ความปลอดภัยต่าง ๆ โดยเรือเดินอยู่กลางทะเลจะมีการเข้าเวรยามเป็นผลัด ซึ่งเวรยามเรือเดินผลัดตันเรือ คือ เวลา 04.00-08.00น. และ 16.00-20.00น. และขณะเรือจอดเทียบท่าและปฏิบัติสินค้า ตันเรือ จะมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า ซึ่งมีผู้ช่วยคือนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ และงานอื่น ๆ จะปฏิบัติหน้าที่ตามที่นายเรือได้มอบหมาย

นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ (Deck officer)

ตันหน (Second officer: 2/ O) หมายถึง ผู้ที่ถือประกาศนียบัตรนายประจำเรือ มีลำดับชั้นรองมาจาก ตันเรือ จะทำหน้าที่หลัก คือการวางแผนการเดินทางของเรือ การแก้ไขแผนที่เดินเรือ การอพยพเอกสารให้ทันสมัยอยู่เสมอ ดูแลเรื่องยารักษาโรคภายใน โดยเรือเดินอยู่กลางทะเลจะมีการเข้าเวรยามเป็นผลัด ซึ่งเวรยามเรือเดินผลัดตันหน คือเวลา 12.00-16.00 น. และ 00.00-04.00 น. และขณะเรือเทียบท่าปฏิบัติงานสินค้า จะเข้าเวรยามสินค้า 12.00-18.00 น. และ 00.00-06.00 น. ส่วนงานด้านอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากตันเรือ และนายเรือ

ผู้ช่วยตันเรือ (Third Officer: 3/O) หมายถึง ผู้ที่ ถือประกาศนียบัตรนายประจำเรือเดินเรือ เป็นนายประจำเรืออาวุโสหน่อยสุด มีหน้าที่หลักคือช่วยเหลืองานของ ตันเรือ ในด้านงานอุปกรณ์ความปลอดภัยต่าง ๆ ภายในเรือ เช่น เสื้อชูชีพ เรือช่วยชีวิต แพชูชีพ อุปกรณ์การดับไฟในเรือ Muster list การฝึกสถานีฉุกเฉินต่าง ๆ ให้เป็นไปตามอนุสัญญา SOLAS กำหนดโดยเรือเดินอยู่กลางทะเลจะมีการเข้าเวรยามเป็นผลัด ซึ่งเวรยามเรือเดินผลัดผู้ช่วยตันเรือ คือ 08.00-12.00 น. และ 20.00-24.00 น. ขณะเรือเทียบท่าปฏิบัติงานสินค้าสินค้า จะเข้าเวรยามสินค้า 06.00-12.00 น. และ 18.00-24.00 น. ส่วนงานด้านอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจาก นายเรือ และตันเรือ

สร้างเรือ (Boson) หมายถึง ผู้ที่ถือประกาศนียบัตรลูกขามสะพานเดินเรือฝ่ายเดินเรือเป็นลูกเรือ ฝ่ายเดินเรือ มีความรู้ความสามารถด้านพื้นฐานชาวเรือเป็นอย่างดี เช่น งานบำรุงรักษาตัวเรือ แขนงลาด เชือกเงื่อนต่าง ๆ โดยภาระงานนั้น ในแต่ละวันจะรับมอบหมายงานจากต้นเรือ โดยงานทั่วไปจะดูแลรักษาตัวเรือ หรือ การเคาะสนิมทาสี หรืองานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมาย และจะส่งงานลูกน้องต่อไป เช่น นายท้าย และกลาสีเรือ

นายท้าย (A.B.) หมายถึง ผู้ที่ถือประกาศนียบัตรลูกขามสะพานเดินเรือฝ่ายเดินเรือ เป็นตำแหน่งลูกเรือ จะมีจำนวนประมาณ 3 นาย หรือ มากกว่าแล้วแต่ประเภทเรือ ภาระงาน ขณะเรือเดินอยู่ในทะเล จะเข้าขาม เป็นลูกขาม เข้าขามคู่กับนายขามแต่ละคน ในระหว่างเรือเทียบท่า ปฏิบัติงานสินค้า ก็จะเข้าขามเป็นลูกขามสินค้าเช่นเดียวกัน คู่กับนายขามสินค้า ส่วนงานอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากนายประจำเรือ ต้นเรือ และนายเรือ

ช่างเชื่อม ฝ่ายปากเรือ (Fitter) หมายถึง ผู้ที่มีหน้าที่ในการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องมือ เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ บนเรือ โดยรับคำสั่งจากต้นเรือ และจะต้องผ่านการอบรมประกาศนียบัตร 4 หลักสูตรความปลอดภัยพื้นฐาน และอาจจะต้องมีประกาศนียบัตรผู้ชำนาญงานในด้านเชื่อมโลหะ จากกรมพัฒนาฝีมือแรงงานด้วย

พ่อครัว (Cook) หมายถึง ผู้ที่มีหน้าที่ในการประกอบอาหารให้ทุกคนภายในเรือ รับประทาน โดยจะต้องผ่านการอบรมประกาศนียบัตร 4 หลักสูตรความปลอดภัยพื้นฐาน และบางบริษัทพ่อครัวอาจจะต้องผ่านการอบรมหลักสูตรการปรุงอาหารให้ถูกต้องตามสุขลักษณะ เพื่อสุขภาพที่ดีของคนประจำเรือ

บริกร (Steward) หมายถึง เป็นผู้ช่วยพ่อครัว ในการทำงานด้านอาหาร ช่วยบริการและทำความสะอาดภายในเรือ โดยบริกรจะต้องผ่านการอบรมประกาศนียบัตร 4 หลักสูตรความปลอดภัยพื้นฐานก่อนที่จะลงเรือได้

กลาสีเรือ (O.S.) หมายถึง เป็นตำแหน่งเริ่มต้นสุดของการทำงานบนเรือ มีหน้าที่งานตามที่ได้รับมอบหมายจากสร้างเรือ เช่น งานเคาะสนิมทาสี ทำความสะอาดระวางสินค้า รวมถึงการปฏิบัติงานตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชา ที่ได้รับมอบหมาย เช่น สร้างเรือ นายประจำเรือ ต้นเรือ และนายเรือ โดยกลาสีเรือจะต้องผ่านการอบรมประกาศนียบัตร 4 หลักสูตรความปลอดภัยพื้นฐานก่อนที่จะลงเรือได้

นักเรียนฝึกฝ่ายเดินเรือ (Deck cadet) หมายถึง เป็นนักเรียนฝึกจากสถาบันการศึกษาด้านการเดินเรือ ฝ่ายเดินเรื่อนั้น ตามหลักสูตรการศึกษา จะต้องผ่านการอบรมประกาศนียบัตร 4 หลักสูตรความปลอดภัยพื้นฐานก่อนที่จะลงเรือได้

ฝ่ายช่างกลเรือ (Engine department) จะประกอบด้วย

ต้นกล (Chief Engineer: C/ E) หมายถึง ผู้ที่ถือประกาศนียบัตร ต้นกลเรือ เป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในส่วนของฝ่ายช่างกล ซึ่งกำกับควบคุมดูแลการทำงานของแผนกช่างกลทั้งหมด

รองต้นกล (Second Engineer: 2/ E) หมายถึง ผู้ที่ถือประกาศนียบัตรรองต้นกลเรือ ทำหน้าที่ดูแลสภาพการทำงานของเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่อยู่ภายใต้การดูแลของฝ่ายช่างกล ดูแลตรวจสอบอะไหล่สำรองวัน และมั่นใจว่าอุปกรณ์ เครื่องมือต่าง ๆ อยู่ในสภาพที่ดี พร้อมใช้งาน และจัดแบ่งมอบหมายงานให้กับผู้ใต้บังคับบัญชาโดยเรือเดินอยู่กลางทะเล จะมีการเข้าเวรยามเป็นผลัด ซึ่งเวรยามเรือเดินผลัดรองต้นกล คือเวลา 04.00-08.00 น. และ 16.00-20.00 น. และขณะเรือจอดเทียบท่า และปฏิบัติสินค้า รองต้นกลจะมีหน้าที่รับผิดชอบในส่วนของน้ำมันเรือ และเครื่องจักรเรือให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ และอื่น ๆ ตามที่ต้นกลเรือได้มอบหมาย

นายประจำเรือฝ่ายช่างกล (Engineer officer)

นายช่างกลเรือที่ 3 (Third Engineer: 3/ E) หมายถึง ผู้ที่ดูแลและบำรุงรักษาการทำงาน ของเครื่อง ไฟ หม้อน้ำ วาล์วและปั๊ม และการซ่อมทำเครื่องจักรอื่น ๆ ที่รองต้นกลมอบหมาย ดูแลการทำงาน of เครื่องจักรกลต่าง ๆ โดยเรือเดินอยู่กลางทะเลจะมีการเข้าเวรยามเป็นผลัด ซึ่งเวรยามเรือเดินผลัดนายช่างกลเรือที่ 3 คือเวลา 12.00-16.00 น. และ 00.00-04.00 น.

นายช่างกลเรือที่ 4 (Fourth Engineer: 4/ E) หมายถึง ผู้ที่ดูแลและบำรุงรักษาการทำงาน ของปั๊ม แอร์ อากาศที่อยู่ใต้น้ำ อุปกรณ์ฉุกเฉิน ท่อทางต่าง ๆ ในส่วนของกาวิระดับ เพื่อหาปริมาณน้ำมัน และการซ่อมทำเครื่องจักรอื่น ๆ ที่รองต้นกลมอบหมาย โดยเรือเดินอยู่กลางทะเลจะมีการเข้าเวรยามเป็นผลัด ซึ่งเวรยามเรือเดินผลัดนายช่างกลเรือที่ 4 คือเวลา 08.00-12.00 น. และ 20.00-00.00 น.

ช่างไฟฟ้า หรือ ช่างอิเล็กทรอนิกส์ (E/ E) หมายถึง ผู้ที่มีความรู้ด้านไฟฟ้า หรือ อิเล็กทรอนิกส์ ภาระงานบนเรือ จะมีหน้าที่ใช้งานดูแลและบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าทั้งหมดภายในเรือรวมถึงเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ ผู้บังคับบัญชาโดยตรงจากรองต้นกล หรือ ต้นกลเรือจะต้องผ่านการอบรมประกาศนียบัตร 4 หลักสูตรความปลอดภัยพื้นฐาน

ช่างน้ำมัน (Oilers) หมายถึง ผู้ที่ถือประกาศนียบัตรลูกยามฝ่ายช่างกล จะมีหน้าที่เข้ายาม คู่กับนายยามฝ่ายช่างกล โดยภาระงานจะดูแลการทำงานของอุปกรณ์ และเครื่องจักรต่าง ๆ ที่รับผิดชอบ ให้เป็นไปตามที่รองต้นกลมอบหมาย และช่วยเหลือในการทำงานของนายยามฝ่ายห้องเครื่องจะต้องผ่านการอบรมประกาศนียบัตร 4 หลักสูตรความปลอดภัยพื้นฐาน

กลาสีฝ้าฆ่ามลภาวะ (Wipers) หมายถึง ตำแหน่งเริ่มต้นสุดของการทำงานบนเรือของ ฝ้าฆ่ามลภาวะ มีหน้าที่ในการการปฏิบัติงานตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชา ที่ได้รับมอบหมาย เช่น สร้าง ฆ่ามลภาวะ นายประจำเรือฝ้าฆ่ามลภาวะ รองต้นกล และต้นกลเรือจะต้องผ่านการอบรมประกาศนียบัตร 4 หลักสูตรความปลอดภัยพื้นฐาน

นักเรียนฝึก ฝ้าฆ่ามลภาวะ (Engine cadet) หมายถึง นักเรียนฝึกจากสถาบันการศึกษาด้าน การเดินเรือ ฝ้าเดินเรื่อนั้น ตามหลักสูตรการศึกษา จะศึกษาจะต้องผ่านการอบรมประกาศนียบัตร 4 หลักสูตรความปลอดภัยพื้นฐาน

สำหรับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถต่าง ๆ ของคนประจำเรือ มีดังต่อไปนี้

ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ (Certificate of Competency: CoC) เป็น เอกสารที่ออก ให้แก่ นายเรือ (Master) หมายถึง ผู้ที่มีอำนาจในการสั่งการและตัดสินใจทั้งหมด บนเรือ

นายประจำเรือ (Officer) หมายถึง ผู้ทำการในเรือ นอกจากนายเรือและลูกเรือ สำหรับทำ การในเรือ ในตำแหน่ง (Capacity) และหน้าที่ในเรือ (Function) ที่เกี่ยวข้องตามระดับความ รับผิดชอบ (Level of responsibility) ที่ระบุไว้ในเอกสารนั้น

ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความชำนาญ (Certificate of Proficiency: CoP) เป็นเอกสาร ที่ออกให้แก่นายเรือ นายประจำเรือและลูกเรือ เพื่อรับรองว่าผู้ถือมีคุณสมบัติ เกี่ยวกับการฝึกอบรม ความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน

ประกาศนียบัตรรับรอง (Certificate of Endorsement: CoE) เป็นเอกสารที่ออกให้แก่นาย เรือหรือ นายประจำเรือ เพื่อรับรองว่าผู้ถือมีความรู้ความสามารถ สำหรับปฏิบัติหน้าที่ในเรือใน ตำแหน่งและหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

ประกาศนียบัตรรับรองประกาศนียบัตรที่ออกโดยรัฐภาคีอื่น (Certificate of Recognition : CoR) เป็นเอกสารที่ออกให้แก่นายเรือหรือนายประจำ หรือที่ถือประกาศนียบัตรแสดงความรู้ ความสามารถ ความรู้ความชำนาญ

ประกาศนียบัตรฝึกอบรม (Certificate of Training: CoT) เป็นเอกสารที่สถานศึกษา ฝึกอบรมที่ได้รับการรับรอง ออกให้แก่ผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่ได้รับการรับรอง

ประกาศนียบัตรสุขภาพ (Medical certificate) เป็นเอกสารที่แพทย์ออกให้แก่ผู้ถือเพื่อ รับรองว่ามี สุขภาพที่เหมาะสมและผ่านเกณฑ์ในการทำงานบนเรือได้

การแบ่งชั้นความรู้ผู้ทำการในเรือ ให้จำแนกตามชั้นของประกาศนียบัตร (Certificates) โดยแบ่งออกเป็นผู้ทำการในเรือฝ่ายเดินเรือ ผู้ทำการในเรือฝ่ายช่างกล และผู้ทำการในตำแหน่งอื่น ๆ (กรมเจ้าท่า, 2557)

ซึ่งผู้ทำการในเรือฝ่ายเดินเรือ (Deck department) มีการแบ่งชั้นของประกาศนียบัตรดังต่อไปนี้

1. ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ (CoC) สำหรับนายเรือ ได้แก่ เรือกลเดินทะเล

1.1 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ นายเรือของเรือกลเดินทะเลขนาด 3,000 ตันกรอส หรือมากกว่า (Master on ships of 3,000 gross tonnage or more)

1.2 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ นายเรือของเรือกลเดินทะเลขนาด 500 - 3,000 ตันกรอส (Master on ships of between 500 and 3,000 gross tonnage) เรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่ง

1.3 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ นายเรือของเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งขนาด 500 - 3,000 ตันกรอส (Master on ships of between 500 and 3,000 gross tonnage engaged on near-coastal voyages)

1.4 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ นายเรือของเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอส (Master on ships of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages)

2. ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ (CoC) สำหรับต้นเรือ ได้แก่ เรือกลเดินทะเล

2.1 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ ต้นเรือของเรือกลเดินทะเลขนาด 3,000 ตันกรอสหรือมากกว่า (Chief mate on ships of 3,000 gross tonnage or more)

2.2 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ ต้นเรือของเรือกลเดินทะเลขนาด 500 - 3,000 ตันกรอส (Chief mate on ships of between 500 and 3,000 gross tonnage) เรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่ง

2.3 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ ต้นเรือของเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งขนาด 500 - 3,000 ตันกรอส (Chief mate on ships of between 500 and 3,000 gross tonnage engaged on near - coastal voyages)

3. ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ (CoC) สำหรับนายประจำเรือ ได้แก่ เรือกลเดินทะเล

3.1 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือของเรือกลเดินทะเล ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า (Officer in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more) เรือกลเดินทะเลไกลฝั่ง

3.2 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือของเรือกลเดินทะเล ไกลฝั่ง ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า (Officer in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more engaged on near-coastal voyages)

3.3 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ นายประจำเรือของเรือกลเดินทะเล ไกลฝั่งขนาด ต่ำกว่า 500 ตันกรอส (Officer in charge of a navigational watch on ships of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages)

ซึ่งผู้ทำการในเรือฝ่ายเดินเรือ (Deck department) มีการแบ่งชั้นของประกาศนียบัตร ดังต่อไปนี้

1. ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ (CoC) สำหรับต้นกล ได้แก่

1.1 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ ต้นกลของเรือกลเดินทะเลขนาดกำลังขับเคลื่อน 3,000 กิโลวัตต์หรือมากกว่า (Chief engineer officer on ships powered by main propulsion machinery of 3,000 kW propulsion power or more)

1.2 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ ต้นกลของเรือกลเดินทะเลขนาดกำลังขับเคลื่อน 750-3,000 กิโลวัตต์ (Chief engineer officer on ships powered by main propulsion machinery of between 750-3,000 kW propulsion power)

2. ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ (CoC) สำหรับรองต้นกล ได้แก่

2.1 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ รองต้นกลของเรือกลเดินทะเลขนาดกำลังขับเคลื่อน 3,000 กิโลวัตต์หรือมากกว่า (Second engineer officer on ships powered by main propulsion machinery of 3,000 kW propulsion power or more)

2.2 ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ รองต้นกลของเรือกลเดินทะเลขนาดกำลังขับเคลื่อน 750-3,000 กิโลวัตต์ (Second engineer officer on ships powered by main propulsion machinery of between 750-3,000 kW propulsion power)

3. ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ (CoC) สำหรับนายประจำเรือฝ่ายช่างกลของเรือกลเดิน ทะเลขนาดกำลังขับเคลื่อน 750 กิโลวัตต์ หรือมากกว่า (Officer in charge of an engineering watch on ships powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power or more)

ความหมายของทัศนคติ

“ทัศนคติ” ตรงกับกับภาษาอังกฤษว่า “Attitude” ซึ่งหมายความว่า ความรู้สึกภายในของบุคคลที่มีลักษณะการแสดงออกของบุคคลถึงความชอบหรือไม่ชอบต่อ สถานที่ บุคคล สิ่งของ หรือ เหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งที่เกิดขึ้นกับตัวบุคคล ณ ขณะนั้น และได้มีผู้กล่าวถึงความหมายของทัศนคติ ไว้ดังต่อไปนี้

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ (2542, หน้า 44) ให้ความหมายทัศนคติไว้ว่า ทัศนคติ หมายถึง ความรู้สึกนึกคิดของบุคคลที่มีต่อสิ่งในสิ่งหนึ่ง ซึ่งผู้บริโภครู้จักเรียนรู้จากประสบการณ์ในอดีต โดยเป็นตัวเชื่อมระหว่างความคิดและพฤติกรรม นักการตลาดนิยมใช้ในการโฆษณาเพื่อสร้างทัศนคติที่ดีต่อผลิตภัณฑ์และตราสินค้า เสริมแรงและ (หรือ) เปลี่ยนทัศนคติ

วิภาดา กุปตานนท์ (2551, หน้า 178) ให้ความหมายทัศนคติไว้ว่า ทัศนคติ หมายถึง ความรู้สึกภายในของบุคคลที่ใช้ประเมินหรือตัดสินสิ่งต่าง ๆ ความรู้สึกดังกล่าวเกี่ยวข้องกับ ความชอบหรือไม่ชอบ ต่อคน วัตถุสิ่งของ เหตุการณ์ และสถานการณ์ต่าง ๆ เมื่อบุคคลชอบสิ่งหนึ่งสิ่งใด ถือว่าบุคคลมีทัศนคติเป็นบวกต่อสิ่งนั้น ในทางตรงข้าม เมื่อบุคคลไม่ชอบสิ่งหนึ่งสิ่งใด ถือว่าบุคคลนั้นมีทัศนคติเป็นลบต่อสิ่งนั้น

สำอาน งามวิชา (2543, หน้า 96) ให้ความหมายทัศนคติไว้ว่า ทัศนคติ หมายถึง ความโน้มเอียงของความรู้สึกในทางที่ชอบ ไม่ชอบสิ่งใด ๆ ทัศนคติได้เกิดขึ้นหลังจากที่ได้ประเมินข้อเท็จจริงหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ แล้ว ทัศนคติเป็นเรื่องอารมณ์ของคน คนมักจะมีทัศนคติไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง ต่อเรื่องลัทธิศาสนา พรรคการเมือง แฟชั่นเสื้อผ้า คนตรี และอาหาร เป็นต้น

พงศ์ หรดาล (2540, หน้า 42) ให้ความหมายทัศนคติไว้ว่า ทัศนคติ หมายถึง ความรู้สึกท่าทีความคิดเห็น และพฤติกรรมของคนที่มีความสัมพันธ์ต่อเพื่อนร่วมงาน ผู้บริหาร กลุ่มคน องค์กร หรือสภาพแวดล้อมอื่นๆ โดยแสดงออกในลักษณะความรู้สึก หรือท่าทีในการยอมรับ หรือปฏิเสธ

ฉัตรยาพร เสมอใจ (2550, หน้า 103) ให้ความหมายทัศนคติไว้ว่า ทัศนคติ หมายถึง ความโน้มเอียงที่บุคคลเรียนรู้เพื่อให้มีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับลักษณะที่พึงพอใจหรือไม่พึงพอใจที่มีต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด โดยทัศนคติของบุคคลจะสะท้อน มุมมองที่เขามีต่อสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นคน สิ่งของ สถานการณ์ หรือสถาบัน

องค์ประกอบของทัศนคติ

Triandis (1971, pp. 2-3) กล่าวว่า สามารถแยกองค์ประกอบของทัศนคติ ได้ 3 ประการคือ

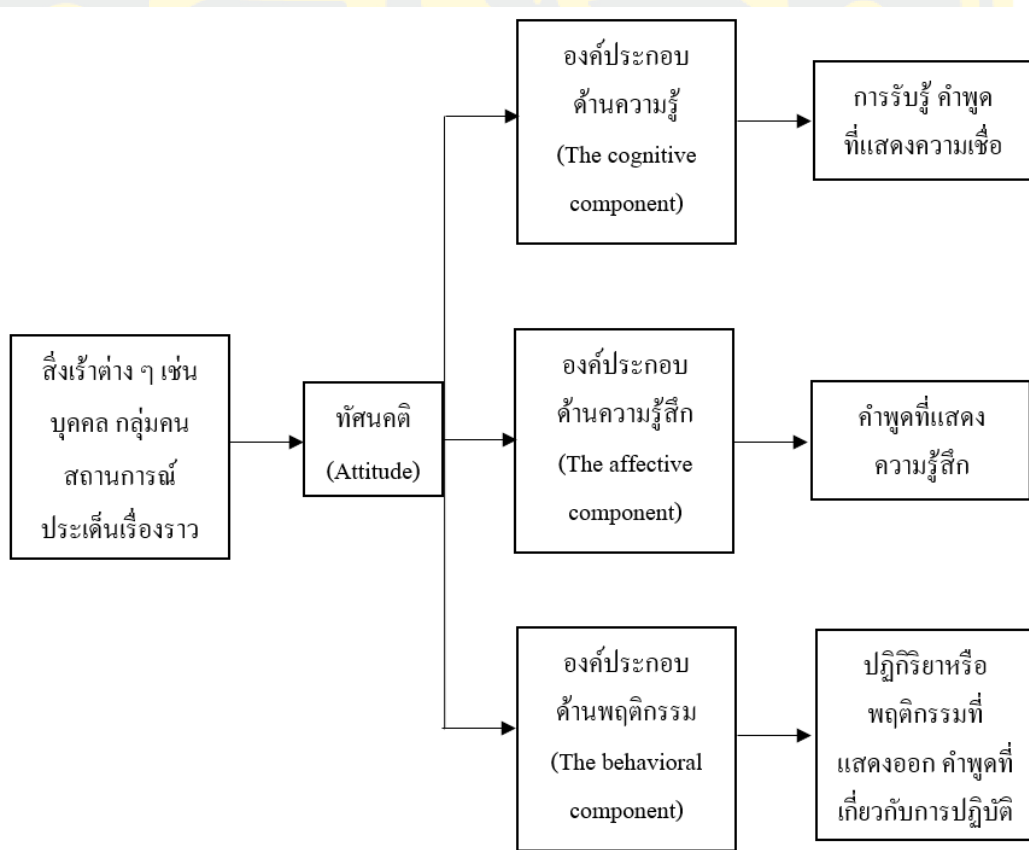
1. องค์ประกอบด้านความรู้ (The cognitive component) ได้แก่ ความรู้และความคิดที่บุคคลมีต่อสิ่งเร้า ซึ่งอาจเป็นบุคคล กลุ่มหรือสถานการณ์ใด ๆ ความรู้และความคิดดังกล่าวจะเป็น

ส่วนกำหนดลักษณะและทิศทางของทัศนคติของบุคคล กล่าวคือ ถ้าบุคคลมีความรู้และการติดต่อกับสิ่งเร้าได้ครบถ้วนแล้ว บุคคลจะมีทัศนคติต่อสิ่งเร้าไปในทางบวกหรือทางลบชัดเจนขึ้น

2. องค์ประกอบด้านความรู้สึก (The affective component) คือ อารมณ์หรือความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งเร้า อารมณ์ หรือความรู้สึกดังกล่าวจะเป็นสิ่งกำหนดลักษณะและทิศทางของทัศนคติของบุคคล กล่าวคือ ถ้าบุคคลมีอารมณ์หรือความรู้สึกที่ดีต่อสิ่งใด บุคคลก็จะมีทัศนคติต่อสิ่งนั้น แต่ถ้าบุคคลมีอารมณ์หรือความรู้สึกไม่ดีต่อสิ่งนั้น บุคคลจะมีทัศนคติในทางลบ

3. องค์ประกอบด้านพฤติกรรม (The behavioral component) คือ พฤติกรรมของบุคคลที่แสดงออกต่อสิ่งเร้าอย่างใดอย่างหนึ่ง พฤติกรรมดังกล่าวจะเป็นสิ่งบอกลักษณะและทิศทางของทัศนคติของบุคคล กล่าวคือ ถ้าพฤติกรรมของบุคคลที่จะแสดงออกต่อสิ่งเร้านั้นชัดเจนแน่นอน ทัศนคติก็น่าจะมีลักษณะเป็นบวกหรือลบชัดเจนแน่นอน

องค์ประกอบของทัศนคติประกอบไปด้วย องค์ประกอบด้านความคิด ความรู้สึก และพฤติกรรมหรือการกระทำ ดังแสดงไว้ในภาพที่ 3 นี้



ภาพที่ 3 องค์ประกอบทัศนคติของไทรแอนดิส

Shiffman & Kanuk (1980 อ้างใน ถัดยาพร เสมอใจ, 2550, หน้า 104) กล่าวว่า องค์ประกอบของทัศนคติซึ่งนักจิตวิทยาได้สร้างขึ้นเพื่อศึกษาส่วนประกอบ ของทัศนคติที่จะอธิบายพฤติกรรม ได้แก่ องค์ประกอบของทัศนคติ 3 ประการ (Tri component attitude model) หมายถึง ทัศนคติที่ประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

1. ส่วนของความเข้าใจ (Cognitive component: thinking) หมายถึง ส่วนประกอบ ซึ่งแสดงถึงความรู้ ความคิด หรือความเข้าใจ หรือเป็นความรู้และการรับรู้จากความเชื่อหากมีความรู้ หรือความคิดว่าสิ่งใดดีก็จะมีทัศนคติที่ดีต่อสิ่งนั้น ไปด้วย เช่นกัน

2. ส่วนของความรู้สึก (Affective component: feelings) หมายถึง ส่วนประกอบ ซึ่งแสดงถึงอารมณ์ หรือความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งเป็นตัวเร้าความคิดอีกทางหนึ่ง หากบุคคลมีความรู้สึกด้านบวกต่อสิ่งใดย่อมแสดงถึงความชอบสิ่งนั้น หรือหากบุคคลมีความรู้สึก ด้านลบต่อสิ่งใดแสดงว่าไม่ชอบสิ่งนั้น

3. ส่วนของพฤติกรรม (Behavioral component: doing) หมายถึง ส่วนประกอบ ซึ่งเป็นผลมาจากความรู้ ความเข้าใจ และความรู้สึก เกี่ยวข้องกับการกระทำหรือปฏิบัติในด้านดี หรือไม่ดี เมื่อได้รับสิ่งเร้าแสดงถึงความน่าจะเป็นหรือแนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรมด้วยวิธีใดวิธีหนึ่งที่มี ทัศนคติที่ดีต่อสิ่งหนึ่ง

นิภา ทรัพย์ (2554, หน้า 14) กล่าวว่า องค์ประกอบที่สำคัญของทัศนคติมีดังต่อไปนี้

1. องค์ประกอบด้านความคิด (Cognition component) เป็นองค์ประกอบเกี่ยวกับ ความรู้ หรือความเชื่อถือของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หากบุคคลมีความรู้หรือเชื่อว่าสิ่งใดดีก็มักจะมี ทัศนคติที่ดีต่อสิ่งนั้น ในทางตรงกันข้ามหากมีความรู้มาก่อนว่าสิ่งใดไม่ดีก็จะมีทัศนคติไปในทาง ตรงกันข้ามคือมีทัศนคติไม่ดีต่อสิ่งนั้น

2. องค์ประกอบด้านความรู้สึก (Feeling component) เป็นองค์ประกอบทางด้าน ความรู้สึกของบุคคลซึ่งมีอารมณ์เกี่ยวข้องอยู่ด้วย นั่นคือ หากบุคคลนั้นมีความรู้สึกรัก หรือชอบพอ ในบุคคลใดหรือสิ่งใดก็จะช่วยให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อบุคคลนั้นหรือสิ่งนั้น ไปด้วย แต่หากมีความรู้สึกเกลียดหรือ โกรธบุคคลใดสิ่งใดก็จะทำให้มีทัศนคติต่อบุคคลหรือสิ่งของนั้น ไปในทางตรงกันข้าม

3. องค์ประกอบด้านการกระทำ (Action tendency component) องค์ประกอบเกี่ยวกับ พฤติกรรมของบุคคล คือ ความโน้มเอียงที่บุคคลแสดงพฤติกรรมตอบโต้อย่างใดอย่างหนึ่งออกมา พฤติกรรมที่เขาแสดงออกมานั้นเกิดจากความรู้และความรู้สึกที่เขามีอยู่เกี่ยวกับวัตถุ เหตุการณ์ หรือ บุคคลนั้น ๆ เอง

สุทธาทิพย์ อินทรประเสริฐ (2556, หน้า 12) กล่าวว่า การที่ผู้คนมีทัศนคติต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งไม่ว่าจะเป็นวัตถุประสงค์ของความคิด หรือบุคคลก็ตาม ทัศนคตินั้นแล้วประกอบด้วยส่วนสำคัญ 3 ประการ ดังต่อไปนี้

1. องค์ประกอบด้านความรู้ (Cognitive component) เป็นองค์ประกอบความรู้ทั้งหมดที่บุคคลมีอยู่ หรือประสบการณ์เดิมเกี่ยวกับสิ่งที่เป็นเป้าหมายของทัศนคติ และได้รับรู้ข้อเท็จจริง ได้รับความรู้ รวมถึงความเชื่ออื่น ๆ เกี่ยวกับเรื่องนี้เพิ่มเติม

2. องค์ประกอบด้านความรู้สึก (Affective or evaluative component) ประกอบด้วยความรู้สึก และอารมณ์ของบุคคลนั้นต่อเป้าหมายของทัศนคติ ซึ่งเป็นการประเมินค่าความรู้สึกเชิงบวก ได้แก่ ชอบ พอใจ เห็นใจ หรือความรู้สึกเชิงลบ ได้แก่ ไม่ชอบ ไม่พอใจ กลัว รังเกียจ ซึ่งสอดคล้องกับองค์ประกอบด้านความรู้เกี่ยวกับสิ่งนั้น

3. องค์ประกอบด้านพฤติกรรม (Behavioral component) ประกอบด้วยความพร้อมของบุคคลที่จะตอบสนอง หรือแนวโน้มที่จะแสดงออกต่อเป้าหมายของทัศนคติเมื่อมีการประมวลความรู้ และประเมินความรู้สึกต่อสิ่งนั้นแล้ว โดยพฤติกรรมจะแสดงออกได้ 2 ลักษณะ คือ พฤติกรรมทางบวก พฤติกรรมทางลบ

การวิเคราะห์ปัจจัย

ปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอส หรือมากกว่า โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 1 ถึงตารางที่ 4

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัย	ตัวชี้วัด	แหล่งอ้างอิง
ปัจจัยส่วนบุคคล	1.1 อายุ 1.2 อายุงาน (ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน) 1.3 สถานภาพสมรส 1.4 ระดับการศึกษา 1.5 ตำแหน่งงาน 1.6 ประเภทเรือ	Rothwell and Kazanas (1992) ชัยทัต อุดมสุข (2548)

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ปัจจัยด้านความรู้

ปัจจัย	ตัวชี้วัด	แหล่งอ้างอิง
1. ปัจจัยด้านความรู้	<p>1.1 คนประจำเรือหญิงไทยต้องผ่านการฝึกอบรมหรือได้รับการรับรองว่ามีความสามารถหรือมีคุณสมบัติเหมาะสมต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตน ตามกฎหมายกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรมการสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ</p> <p>1.2 คนประจำเรือหญิงไทยต้องมีความรู้เกี่ยวกับบทบาท ตำแหน่งหน้าที่ ความรับผิดชอบของตนเองอย่างละเอียด</p> <p>1.3 คนประจำเรือไทยจะต้องมีสติสัมปชัญญะและสามารถแก้ไขปัญหาได้เมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินภายในเรือสินค้า</p> <p>1.4 คนประจำเรือหญิงไทยต้องมีสติสัมปชัญญะและสามารถช่วยกันแก้ไขปัญหาได้เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน</p> <p>1.5 คนประจำเรือหญิงไทยต้องมีความรู้อธิบาย สาธิต การใช้ อุปกรณ์ต่าง ๆ ภายในเรือได้เป็นอย่างดี</p>	ชัยทัต อุดมสุข (2548) กรมเจ้าท่า (2557)

ตารางที่ 3 การวิเคราะห์ปัจจัยด้านความรู้ลึก

ปัจจัย	ตัวชี้วัด	แหล่งอ้างอิง
2. ปัจจัยด้านความรู้ลึก	<p>2.1 วิชาชีพนักเดินเรือสามารถปฏิบัติงานได้ทั้งเพศหญิงและเพศชาย</p> <p>2.2 นักเดินเรือเป็นอาชีพที่นำภาคภูมิใจ มีเกียรติ มีศักดิ์ศรี</p> <p>2.3 เพศหญิงและเพศชายสามารถปฏิบัติงานร่วมกันได้ในทุกตำแหน่งเท่าเทียมกัน</p> <p>2.4 ผู้นำในองค์กรสามารถเป็นเพศหญิงหรือเพศชายก็สามารถได้รับการยอมรับอย่างเท่าเทียมกัน</p> <p>2.5 เพศหญิงและเพศชายมีความอดทนในการทำงานในระดับเดียวกัน</p> <p>2.6 มีการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของเพศหญิงได้</p>	ศราวุธ โภชนะสมบัติ (2559) ชัยทัต อุดมสุข (2548) จิตตานันท์ สุขสวัสดิ์ (2557) จุไรรัตน์ วรार्หกิจเจริญ (2559)

ตารางที่ 4 วิเคราะห์ปัจจัยด้านพฤติกรรม

ปัจจัย	ตัวชี้วัด	แหล่งอ้างอิง
3. ปัจจัยด้านพฤติกรรม	3.1 คนประจำเรือหญิงไทยทำงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต 3.2 คนประจำเรือหญิงไทยมีความขยันหมั่นเพียร 3.3 คนประจำเรือหญิงไทยสามารถปฏิบัติงานที่ใช้แรงมาก ๆ ได้ 3.4 คนประจำเรือหญิงไทยมีความอดทนในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้า 3.5 คนประจำเรือหญิงไทยสามารถควบคุมอารมณ์ได้เมื่อถูกตำหนิหรือร่วมงานกับคนที่ไม่ชอบ	ศิริพร สอนไชบา (2557) ชัยทัต อุดมสุข (2548) จุไรรัตน์ วราห์กิจเจริญ (2559)

ดังนั้น ปัจจัยด้านทัศนคติของคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีองค์ประกอบของปัจจัยมีทั้งหมด 3 ด้าน ดังนี้

1. องค์ประกอบด้านความรู้
2. องค์ประกอบด้านความรู้ลึก
3. องค์ประกอบด้านพฤติกรรม

การเกิดทัศนคติ (Attitude formation)

Allport (1968, pp. 17) ทัศนคตินั้นจะเกิดขึ้นได้ ดังนี้

1. เกิดจากการเรียนรู้ เด็กที่ได้เกิดขึ้นมาใหม่นั้นจะได้รับการดูแล การอบรมสั่งสอนจากบิดามารดา ในด้านต่าง ๆ รวมทั้งวัฒนธรรมประเพณีที่ได้สืบทอดจากบิดามารดาจึงทำให้เป็นแนวในการปฏิบัติตาม

2. เกิดจากความสามารถในการแยกแยะความแตกต่างคือแยกสิ่งใดดีไม่ดี เช่น ผู้ใหญ่กับเด็ก จะมีการกระทำที่แตกต่างกัน

3. เกิดจากประสบการณ์ของแต่ละบุคคล ซึ่งแตกต่างกันออกไป เช่น ในบางคนนั้นจะมีทัศนคติที่ดีต่อคนที่เคยชมเชยตนเอง แต่กับบางคนจะมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อคนที่เคยตำหนิเรา

4. เกิดจากการเลียนแบบ หรือรับเอาทัศนคติของผู้อื่นมาเป็นของตน เช่น เด็กนั้นอาจจะได้รับทัศนคติที่ตนนิยมชมจากบิดา มารดา ครอบครัว หรือครูอาจารย์

ธงชัย สันติวงษ์ (2537, หน้า 166-167) กล่าวว่า ทัศนคตินั้นจะมีก่อตัวเกิดขึ้นมาโดยมีการเปลี่ยนแปลงไป คือ

1. การจูงใจทางร่างกาย (Biological motivation) การเกิดขึ้นของทัศนคตินั้นสามารถเกิดได้จากตัวของบุคคลที่มีความต้องการในการตอบสนอง ซึ่งตัวบุคคลนั้นจะมีการสร้างทัศนคติในทางที่ดีต่อบุคคลอื่นที่สามารถช่วยให้ตัวบุคคลนั้นมีโอกาสในการตอบสนองของตนเองได้

2. ข่าวสารข้อมูล (Information) การเกิดขึ้นของทัศนคตินั้นสามารถเกิดได้จากชนิดและขนาดของข่าวสารที่ตัวบุคคลนั้นได้รับมา ว่ามีลักษณะของแหล่งที่มาของข่าวสารนั้นอย่างไร ในบางข่าวสารที่เกิดขึ้นนั้นผ่านเข้ามาและมีผลต่อตัวบุคคลนั้นก็อาจจะทำให้ให้ตัวบุคคลนำไปคิดและเกิดขึ้นเป็นทัศนคติได้

3. การเข้าเกี่ยวข้องกับกลุ่ม (Group affiliation) การเกิดขึ้นของทัศนคตินั้นสามารถเกิดได้จากกลุ่มต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับตัวของบุคคลที่มีความใกล้ชิดหรือสนิทกัน เช่น ครอบครัว หน่วยงานต่าง ๆ สถานศึกษา เป็นต้น

4. ประสบการณ์ (Experience) การเกิดขึ้นของทัศนคตินั้นสามารถเกิดได้จากประสบการณ์ของตัวบุคคลที่มีต่อวัตถุสิ่งของต่าง ๆ นั้นเป็นสิ่งที่สำคัญสามารถทำให้บุคคลต่าง ๆ ตีค่าสิ่งที่เขาได้รับนั้นเป็นประสบการณ์

5. ลักษณะท่าทาง (Personality) การเกิดขึ้นของทัศนคตินั้นสามารถเกิดได้จากบุคลิกลักษณะเฉพาะตัวของบุคคล ลักษณะท่าทางหลาย ๆ ประการนั้นก็มีส่วนทางอ้อมที่สำคัญเช่นกัน

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2520, หน้า 64-65) การเกิดทัศนคตินั้นเป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้จากแหล่งของต่าง ๆ มีอยู่มากมายและแหล่งที่ทำให้เกิดทัศนคติที่สำคัญ นั้นคือ

1. ประสบการณ์เฉพาะอย่าง (Specific experience) การที่บุคคลได้มีประสบการณ์ในทางที่ดีหรือไม่ดีต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด จะทำให้เขาเกิดทัศนคติต่อสิ่งนั้นในทางที่ดีหรือไม่ดีแต่ส่วนมากแล้วจะทำให้เกิดทัศนคติในทิศทางที่ตัวบุคคลนั้นเคยมีประสบการณ์มาก่อน

2. การติดต่อสื่อสารจากบุคคลอื่น (Communication from others) การที่ได้รับรู้ข่าวสารหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ จากผู้อื่นจะสามารถทำให้เกิดทัศนคติเกิดขึ้นได้ เช่น การที่เด็กได้รับการอบรมสั่งสอนจากพ่อแม่ทำให้เกิดทัศนคติต่อเด็กในการกระทำต่าง ๆ เหมือนที่เคยทำมา

3. สิ่งที่เป็นแบบอย่าง (Models) ทัศนคติเกิดขึ้นได้จากการเลียนแบบบุคคลอื่น เช่น การเลียนแบบท่าทางการชอบหรือไม่ชอบของบุคคล

4. ความเกี่ยวข้องกับสถาบัน (Institutional factors) การเกิดขึ้นของทัศนคติหลาย ๆ อย่างจะมีเกี่ยวข้องกับสถาบัน ไม่ว่าจะเป็น สถานศึกษา ครอบครัว หรือหน่วยงานต่าง ๆ

ประเภทของทัศนคติ

Katz (1960, pp. 163-191) ได้อธิบายถึง หน้าที่หรือกลไกของทัศนคติ ที่สำคัญไว้ 4 ประการ ดังนี้คือ

1. เพื่อใช้สำหรับการปรับตัว (Adjustment) หมายความว่า ตัวบุคคลทุกคนนั้นจะต้องอาศัยทัศนคติ เป็นเครื่องยึดถือในการปรับพฤติกรรมของตนให้ไปในทิศทางที่เกิดประโยชน์กับตนเองมากที่สุดและเกิดผลเสียกับตนเองน้อยที่สุด เช่นเดียวกัน
 2. เพื่อป้องกันตัว (Ego-defensive) หมายความว่า ลักษณะโดยทั่วไปของคนเรานั้นจะมีแนวโน้มในการไม่ยอมรับความจริงถ้าสิ่งนั้นไม่เป็นไปตามที่ใจของตนเองนึกคิด จึงทำให้มีการสะท้อนออกมาของทัศนคติในรูปแบบที่ป้องกันตนเอง
 3. เพื่อการแสดงความหมายของค่านิยม (Value expressive) หมายความว่า โดยทัศนคตินี้จะใช้สำหรับการสะท้อนเพื่อให้เห็นถึงค่านิยมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในลักษณะที่มีความจำเพาะเจาะจง โดยทัศนคติที่เกิดขึ้นนั้นจะเป็นส่วนหนึ่งของค่านิยมต่าง ๆ
 4. เพื่อเป็นตัวจัดระเบียบเป็นความรู้ (Knowledge) หมายความว่า ทัศนคติจะเป็นมาตรฐานที่ตัวบุคคลจะสามารถใช้ประเมินและทำความเข้าใจกับสภาพแวดล้อมที่มีอยู่รอบตัวเขา
- ดารณี พานทอง (2542, หน้า 43) ได้อธิบายถึงการแสดงออกทางทัศนคตินั้นจะสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ดังต่อไปนี้

1. ทัศนคติในทางบวก (Positive attitude) คือ การยอมรับในความพึงพอใจที่ตนเองมี ในความรู้ดีต่อบุคคลหรือต่อสิ่งแวดลอม
2. ทัศนคติในทางลบ (Negative attitude) คือ การไม่ยอมรับหรือการแสดงออกที่ไม่พอใจต่อตัวบุคคลหรือต่อสิ่งแวดลอม
3. การไม่แสดงออกทางทัศนคติหรือมีทัศนคติเฉย ๆ (Negative attitude) คือ การมีทัศนคติที่เป็นกลางหรืออาจเกิดจากการไม่มีความรู้และความเข้าใจในเรื่องที่เกิดขึ้น จึงอาจจะไม่มีทัศนคติหรือแนวโน้มทางความรู้ในเรื่องที่เกิดขึ้น

การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ

McGuire & Millman (1965) ได้กล่าวว่า อิทธิพลในสังคมที่เกิดจากความเชื่อว่าคุณคนนั้นจะสามารถปรับปรุงพัฒนาทัศนคติของตัวเองซึ่งแนวความคิดในการเปลี่ยนแปลงทัศนคตินั้นขึ้นอยู่กับข้อมูลหรือตัวกระตุ้นที่ได้รับจากบุคคลอื่นภายในสังคม แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. กลุ่มอ้างอิง (Reference group) หมายถึง กลุ่มบุคคลที่เราใช้แนวทางในการปฏิบัติและประเมินทัศนคติของตัวเองเมื่อเกิดสถานการณ์หรือสิ่งเร้าต่าง ๆ เกิดขึ้น ซึ่งสิ่งที่เกิดขึ้นนั้น

โดยทั่วไปแล้วตัวบุคคลจะใช้กลุ่มอ้างอิงในการประเมินตนเอง ในการประเมินนั้นเมื่อทัศนคติของกลุ่มอ้างอิงมีทิศทางไปในทางเดียวกับตัวบุคคลจึงตัดสินใจได้ว่าทัศนคติของตนเองนั้นถูกต้องแล้ว

2. บุคคลอ้างอิง (Reference individuals) หมายถึง บุคคลที่เราใช้เป็นต้นแบบในการปฏิบัติเพื่อเป็นแนวทางในการประเมินทัศนคติความสามารถของตนเองที่เกิดขึ้นหรือในสถานการณ์ต่าง ๆ และบุคคลนั้นได้นำพฤติกรรมของผู้อื่นมาปฏิบัติตาม ที่เรียกกันว่า การเลียนแบบ

การวัดทัศนคติ

การวัดทัศนคติเป็นการวัดภาวะโน้มน้าวใจในการจะแสดงออก ไม่ใช่เป็นการกระทำ แต่เป็นความรู้สึก ซึ่งมีลักษณะอัตนัย (Subjective) บุคคลอาจไม่ให้ข้อเท็จจริงด้วยความจริงใจ เพราะเห็นว่าเป็นเรื่องส่วนตัว และการแสดงออกต่อสิ่งใดนั้น ไม่ว่าจะป็นรูปวาจาหรือการเขียน บุคคลมักจะไตร่ตรองถึงความเหมาะสมตามสภาพการณ์ทางสังคม คือ ตามปกติวิสัย ตามค่านิยม ตามการยอมรับและการไม่ยอมรับ และการเห็นชอบหรือไม่ชอบของคนส่วนใหญ่ในสังคม

ดังนั้น จึงยังไม่มีผู้ใดค้นพบวิธีการที่จะวัดทัศนคติหรือทำที่ความรู้สึกของบุคคลโดยตรง อันจะเป็นกรณีที่สามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้อย่างชัดเจน นอกจากเพียงการวัดทัศนคติจากการบันทึกคำพูด และพยายามหาความสัมพันธ์ระหว่างคำพูดของบุคคลนั้นกับทัศนคติ ซึ่งผู้ทำการวัดสามารถมองเห็นและเป็นเพียงการคาดประมาณ (Estimate) ทัศนคติของบุคคลนั้นเท่านั้น

การวัดทัศนคติที่ปฏิบัติกันในปัจจุบันมีวิธีการต่าง ๆ ดังนี้

1. การสังเกตจากพฤติกรรมของบุคคล วิธีการกระทำได้ยากและผลลัพธ์ไม่อาจให้ความมั่นใจได้ว่าจะถูกต้อง ทั้งนี้เนื่องมาจากการแสดงออกของบุคคลเป็นอากัปกริยานั้นอาจไม่สะท้อนหรือสื่อให้เราทราบถึงทัศนคติที่แท้จริงของเขาได้

2. วิธีการรายงานด้วยคำพูด (Verbal report) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) หรือการสัมภาษณ์ (Interview) ที่มีลักษณะแบบปรนัย (Objective)

3. วิธีแปลความ (Interpretive method) เป็นวิธีหาทัศนคติของบุคคลแบบอัตนัย โดยที่ผู้ถูกถามมักไม่รู้ถึงวัตถุประสงค์ของผู้ทำการศึกษาไม่ระแวงสงสัยหรือรู้สึกหวั่นเกรงที่จะตอบคำถามหรือแสดงความรู้สึกนึกคิด และไม่ถูกจำกัดในการตอบ ทั้งในด้านเวลาและขอบเขตของเนื้อหา เป็นวิธีที่สามารถวัดทัศนคติของบุคคลได้ชัดเจน ละเอียด ถูกต้องที่สุด แต่มีข้อจำกัดอยู่ที่ว่าต้องใช้ผู้ศึกษาที่มีความสามารถ มีความชำนาญทางจิตวิทยาอย่างลึกซึ้งและใช้เวลามาก จึงเหมาะสำหรับใช้กับคนจำนวนน้อย

นอกจากนี้ยังมีการรวบรวมการวัดทัศนคติว่ามีอยู่ 4 วิธี คือ

1. มาตรการวัดแบบของเทอร์สโตน (Thurstone's type scale) กำหนดโครงสร้าง

นำข้อความไปตัดสิน และแจกแจงความถี่ ความถี่สะสม หาความแปรปรวน แล้วนำแบบวัดชุดเดิมให้คัดเลือกอีกครั้ง

2. มาตรฐานวัดแบบของลิเคิร์ต (Likert scale) เป็นการวัดที่ใช้กันอย่างกว้างขวางกว่าแบบอื่น ๆ และสามารถวัดได้เกือบทุกเรื่อง และยังมีความเที่ยงตรงสูงกว่าแบบอื่นอีกด้วย แต่ละมาตรวัดห่างเท่ากันเป็น 0 1 2 3 4 เป็น Positive หรือ Negative

3. มาตรฐานวัดแบบของกัตต์แมน (Guttman scale) มีใช้วิธีสร้างและพัฒนาทัศนคติ แต่เป็นวิธีประเมินหรือวิเคราะห์มาตราส่วน

4. มาตรฐานวัดแบบออสกู๊ด (Osgood's scale) ใช้วัดทัศนคติและวัตถุประสงค์ภาพ ความคิดเห็น ความเชื่อและความรู้สึกที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ โดยแยกความแตกต่างของมโนทัศน์

หลักการแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับสตรีนิยม

สตรีนิยม (Feminism)

การให้ความสำคัญในเรื่องการยกระดับสถานภาพของผู้หญิงให้มีความเสมอภาคและทัดเทียมกับผู้ชาย ซึ่งในอดีตที่ผ่านมา ระบบสังคมจะตีกรอบว่าเพศชายจะเป็นใหญ่ เป็นหัวหน้าครอบครัวหรือผู้นำในด้านต่าง ๆ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคมหรือการเมือง ส่วนเพศหญิงมักจะถูกกดขี่ข่มเหงไม่ได้รับความเป็นธรรมในหลาย ๆ ด้าน จึงทำให้ความเหลื่อมล้ำทางเพศเกิดขึ้นภายในสังคม จึงทำให้มีแนวคิดสตรีนิยมเกิดขึ้นมาเพื่อเป็นแนวคิดที่ต้องการแก้ไข ปรับเปลี่ยนทัศนคติของคนในสังคมและให้โอกาสเพศหญิงให้มีพื้นที่ในการแสดงศักยภาพทั้งทางด้านการแสดงความคิดเห็น ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ หรือทางด้านการเป็นผู้นำในสังคม เป็นต้น

โดยตั้งแต่ ค.ศ. 1975-ค.ศ. 1985 แนวคิดสตรีนิยม (Feminism) เข้ามามีบทบาทในสังคมไทยอย่างจริงจัง เรียกได้ว่าเป็นทศวรรษแห่งผู้หญิง ประเทศไทยนั้นได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการจัดการเลือกปฏิบัติต่อผู้หญิงในทุกรูปแบบ (Convention on the Elimination of all forms of Discrimination Against- Woman: CEDAW) เป็นอนุสัญญาที่สนับสนุนในเรื่องของความเสมอภาคระหว่างผู้หญิงและผู้ชาย มีผลบังคับใช้มาจนถึงปัจจุบันและเราจะเห็นได้ว่าในปัจจุบันนี้ผู้หญิงมีบทบาทในสังคมเยอะมากขึ้นทั้งทางด้าน การเมือง การปกครอง หรือการเป็นผู้นำในองค์กรต่าง ๆ ทั้งงานเบื้องหน้าและเบื้องหลัง เป็นต้น ซึ่งแนวคิดสตรีนิยมสามารถแบ่งออกได้หลายสำนักด้วยกัน ได้แก่

1. สตรีนิยมสายเสรีนิยม (Liberal feminism) เกิดขึ้นในคริสต์วรรษที่ 18 ที่เกิดจากกลุ่มที่ต่อต้านกลุ่มกรรมกรและพวกศักดินา ภายใต้ระบบของศักดินา ซึ่งแนวคิดสตรีนิยมสายเสรีนิยมนี้จะมองว่าฐานะทางสังคมควรจะถูกกำหนดโดยความสามารถของแต่ละบุคคล โดยวัดจากความสำเร็จ

ของแต่ละบุคคลในการแข่งขันกับบุคคลอื่น ซึ่งสตรีนิยมสายเสรีนิยมเป็นสำนักแรกที่มองเห็นถึงแนวคิดสตรีนิยมที่ควรได้รับความเท่าเทียมของมนุษย์ในสังคม สตรีนิยมสายเสรีนิยมจะให้ความสำคัญกับความเท่าเทียมกันของมนุษย์ระหว่างหญิงชายโดยเฉพาะในทางด้านกฎหมาย ให้ความสำคัญในเรื่องของปัจเจกบุคคลที่มีเหตุผล เช่น ต้องเป็นคนที่ไม่ใช่อารมณ์เป็นใหญ่ ต้องมีสติในการแสดงความคิดเห็นในแต่ละครั้ง ต้องไม่แสดงความอ่อนแอ และต้องเชื่อว่าผู้หญิงกับผู้ชายไม่แตกต่างกัน มีความเป็นมนุษย์ที่เหมือนกัน

ดังนั้น ผู้หญิงควรได้รับความเท่าเทียมในสังคมในการใช้สิทธิ ออกเสียงแสดงความคิดเห็น หรือร่วมในการแข่งขันต่าง ๆ ได้เท่าเทียมกับผู้ชายภายในระบบสังคม (บริบททาสาธารณะ) ซึ่งการต่อสู้หลักของสตรีนิยมสายเสรีนิยม คือ การแก้ไขกฎหมายหรือการแก้ไขในแนวสังคมสงเคราะห์ ให้ความสำคัญในการต่อสู้และแก้ไขกฎหมายยอมรับในการแทรกแซงของรัฐ (แนวสังคมสงเคราะห์) ให้ผู้หญิงมีโอกาสในการแสดงศักยภาพมากขึ้น เพราะถ้ากฎหมายมีการคุ้มครองและสนับสนุน ผู้หญิงก็สามารถมีบทบาททางสังคมเพิ่มได้มากขึ้น และเชื่อว่าการเปลี่ยนแปลงที่จิตสำนึกของปัจเจกบุคคลเป็นสิ่งสำคัญ

2. สตรีนิยมสายมาร์กซิสต์ (Maxist feminism) จะเกิดขึ้นในช่วงทศวรรษที่ 1970 สตรีนิยมสายมาร์กซิสต์ จะมีแนวคิดที่เชื่อว่าการถูกกดขี่ที่ผู้หญิงนั้น ได้รับเป็นผลมาจากระบบของเศรษฐกิจที่มีความไม่เป็นธรรมเกิดขึ้น โดยเฉพาะในระบบการผลิตแบบทุนนิยมสตรีนิยมมีความเชื่อว่าระบบทุนนิยมแบบอุตสาหกรรมนั้นทำให้มีการเกิดการงานที่แบ่งออกเป็นงานบ้านและงานนอกบ้าน ซึ่งงานบ้านนั้นเป็นงานที่ไม่ก่อให้เกิดผลผลิตในขณะที่งานนอกบ้านนั้นเป็นงานที่ก่อให้เกิดผลผลิตและมีค่าตอบแทน โดยระบบทุนนิยมแบบอุตสาหกรรมนี้ให้ความสำคัญกับผู้ชายในการทำงานนอกบ้านสามารถทำงานได้อย่างเต็มที่และมีค่าตอบแทนเกิดขึ้น แตกต่างกับผู้หญิงที่ถูกปิดกั้นโอกาสไม่ให้ทำงานนอกบ้าน มีหน้าที่การทำงานบ้าน ทำอาหารและดูแลบ้านซึ่งงานพวกนี้เป็นงานที่ไม่มีค่าตอบแทนเกิดขึ้นเพราะเป็นหน้าที่ของภรรยาหรือผู้หญิงจะต้องทำฟรีอยู่แล้ว ภายใต้ระบบทุนนิยมในยุคนี้ผู้หญิงที่มีโอกาสในการทำงานนอกบ้าน งานที่ทำส่วนใหญ่จะเป็นงานดังต่อไปนี้ เช่น งานพยาบาล งานเลขานุการ งานเย็บผ้า ซึ่งมุมมองของคนในยุคนี้จะมองว่างานประเภทนี้มีความคล้ายหรือใกล้เคียงกับงานบ้านที่ผู้หญิงได้ทำอยู่แล้ว สามารถทำงานเหล่านี้ได้และงานเหล่านี้เป็นงานที่มีค่าตอบแทนต่ำเมื่อเทียบกับงานที่ผู้ชายส่วนใหญ่ทำ เพราะงานบ้านถูกมองว่าเป็นงานที่ไม่มีคุณค่าในระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมจึงถือว่าเป็นสาเหตุสำคัญที่สุดในความไม่เป็นธรรมสำหรับผู้หญิง

ดังนั้นผู้หญิงในสตรีนิยมสายมาร์กซิสต์จึงต้องการการเปลี่ยนแปลงระบบเศรษฐกิจที่ไม่เป็นธรรมและไม่เท่าเทียมที่เป็นอยู่ ให้ผู้หญิงสามารถทำงานนอกบ้านได้โดยไม่ได้อาศัยที่คล้ายคลึงกับงานบ้าน และมีค่าตอบแทนที่สูงขึ้นเมื่อเทียบกับผู้ชาย

3. แนวคิดสตรีนิยมสายถอนรากถอนโคน (Radical feminism) เกิดขึ้นจากทัศนคติความคิดที่มีต่อผู้หญิงและการกดขี่ผู้หญิงที่มาจากอุดมการณ์ชายเป็นใหญ่ (Patriarchy) ระบบชายเป็นใหญ่ หมายถึง โครงสร้างแนวความคิดของคนในสังคมและแนวทางในการปฏิบัติต่อผู้หญิง กดขี่และเอารัดเอาเปรียบผู้หญิง โดยมองว่าผู้ชายมีความเหนือกว่า ไม่ว่าจะเป็นด้าน การเมือง เศรษฐกิจ หรือวัฒนธรรม ซึ่งกลุ่มแนวคิดนี้ให้ความสนใจในเรื่องสถานะที่เป็นรองของผู้หญิงมีสาเหตุมาจากความต้องการเป็นใหญ่และเหนือกว่าของผู้ชายโดยมองความคิดนั้นคือผู้ชายเข้มแข็งกว่า มีภาวะผู้นำมากกว่า มีเหตุมีผลกว่า ทำให้ระบบความเชื่อของคนในสังคมมองว่าผู้ชายเป็นใหญ่กว่าผู้หญิงผ่านทางกระบวนการขัดเกลาทงสังคมในรูปแบบต่าง ๆ

4. สตรีนิยมสายวัฒนธรรม (Cultural feminism) มีการยอมรับกันในคุณลักษณะที่แตกต่างกันระหว่างผู้หญิงกับผู้ชาย เหมือนที่เคยเชื่อกันในอดีตที่ผ่านมา แต่นักสตรีนิยมสายนี้มีมุมมองความคิดที่ว่าผู้หญิงนั้นดีกว่าหรือเหนือกว่าผู้ชาย ไม่ได้ด้อยกว่าเหมือนในอดีต ไม่ว่าจะเป็นความอ่อนโยน การเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ผู้อื่น การเอาใจใส่ดูแล ซึ่งเป็นคุณลักษณะที่น่าชื่นชมและน่าเอาเป็นแบบอย่างของผู้หญิงและรักษาความเป็นหญิงเหล่านั้นไว้

5. สตรีนิยมสายนิเวศ (Postmodern feminism) จะมีความเชื่อที่คล้ายคลึงการกันกับสตรีนิยมสายวัฒนธรรมว่าผู้หญิงนั้นดีกว่าหรือเหนือกว่าผู้ชาย ไม่ได้ด้อยกว่าเหมือนในอดีต และมีมุมมองเพิ่มเติมในเรื่องธรรมชาติที่เกิดขึ้นกับผู้หญิง เช่น การที่ผู้หญิงเป็นผู้ให้กำเนิดบุตร ทำให้ผู้หญิงมีความเชื่อมโยงกับธรรมชาติ เชื่อมโยงกับโลก ส่วนผู้ชายจะความใกล้ชิดกับวัฒนธรรมซึ่งในที่นี้คือการข่มเหงรังแกเอาเปรียบผู้หญิง ต่อมาการเชื่อมโยงผู้หญิงเข้ากับธรรมชาตินี้ คือการฟื้นฟูพิธีกรรมโบราณต่าง ๆ ในอดีตที่สำคัญกับการบูชาพระแม่เจ้า

6. สตรีนิยมสายสังคมนิยม (Socialist feminism) จะมีความเชื่อที่คล้ายคลึงการกันกับสตรีนิยมสายมาร์กซิสต์อยู่หลาย ๆ อย่าง เชื่อในความเหมือนกันระหว่างผู้ชายและผู้หญิงและการแบ่งออกเป็นโลกส่วนตัวและโลกสาธารณะ และยังมีการเสนอให้ผู้หญิงผลักดันโลกส่วนตัวออกไปในโลกสาธารณะ สตรีนิยมสายนี้มีการเสนอว่าความไม่เท่าเทียมทางเพศที่เกิดขึ้นภายในสังคมนั้นเกิดจากปฏิสัมพันธ์ของระบบชายเป็นใหญ่และระบบทุนนิยมภายในสังคม กล่าวคือ เมื่อเพศและระบบของเศรษฐกิจมาสัมพันธ์กัน จะทำให้เกิดโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคมที่ผู้ชายจะอยู่ในฐานะได้เปรียบ ส่วนผู้หญิงจะอยู่ในฐานะเสียเปรียบ

7. สตรีนิยมสายจิตวิเคราะห์ (Psychoanalytic feminism) โดยอธิบายถึงความเป็นหญิง และความเป็นชายซึ่งนำไปสู่ความเป็นรองของผู้หญิง ซึ่งนักสตรีนิยมสายนี้มีความเชื่อว่าความเป็นเพศ หรือความเป็นหญิงและความเป็นชายไม่ใช่เรื่องทางชีวะที่มีมา แต่เป็นสิ่งที่ถูกสร้างขึ้นในระดับจิตไร้สำนึก (Unconscious) ในพัฒนาการชีวิตช่วงต้น ๆ ของเด็ก ซึ่งถือว่าเป็นช่วงที่สำคัญในการก่อรูปและอัตลักษณ์ของความเป็นเพศ เช่น งานของแนนซี โซโดราฟ (Nancy, 1878) อธิบายการเลี้ยงดูเด็กอ่อนที่ไม่สมดุล คือ โดยส่วนมากแม่จะเป็นผู้ที่เลี้ยงดูเด็กอย่างใกล้ชิดแต่เพียงผู้เดียว ทั้งการให้นมเด็ก การอาบน้ำ หรืออื่น ๆ โดยมีพ่อที่จะคอยดูอยู่ห่าง ๆ ก่อให้เกิดการก่อรูปอัตลักษณ์ความเป็นเพศที่แตกต่างกัน ทำให้ผู้ชายมักเป็นคนที่เปิดกั้นตัวเองสูง ไม่มีทักษะในการสร้างความสัมพันธ์กับผู้อื่น ทำให้เกิดความไม่สมดุลกัน (ปราง ยอดเกตุ, 2556, หน้า 34)

8. สตรีนิยมสายหลังสมัยใหม่ (Feminist post-modernism) สตรีนิยมสายต่าง ๆ ที่ได้ อธิบายมา ข้างต้น ถูกจำแนกว่าเป็นผลผลิตจากแนวความคิดในยุคสมัยใหม่และถูกวิจารณ์จากสตรีนิยมสายแนวคิดหลังสมัยใหม่ว่ามีข้อบกพร่อง ซึ่งสตรีนิยมสายหลังสมัยใหม่จะได้รับความสนใจอย่างสูงเริ่มตั้งแต่ทศวรรษ 1980 เป็นต้นมา โดยได้ให้ความสำคัญกับความแตกต่างของกลุ่มผู้หญิง รวมทั้งทางด้านความหลากหลายที่มีอยู่ของผู้หญิงในแต่ละคน มีการเสนอว่าไม่มีผู้หญิง ไม่มีความเป็นผู้หญิง ทุกอย่างล้วนสร้างผ่านปฏิบัติการทางวาทกรรม จึงไม่มีความเป็นผู้หญิงที่แท้ นักสตรีนิยมวิพากษ์วิจารณ์อย่างมากว่า การครอบงำในวงการวิชาการที่มีชายเป็นใหญ่เพราะข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผู้หญิงมีน้อยมาก ผู้หญิงจะไม่ได้ได้รับความสนใจในการศึกษาหรือถ้าได้รับการศึกษาก็เป็นเพียงข้อมูลประกอบเท่านั้น

ดังนั้นเมื่อมีความคิดสตรีนิยมเกิดขึ้น ความคิดรวบยอดความเป็นเพศจึงถูกมองว่าเป็นหน่วยการวิเคราะห์ที่สำคัญในการศึกษาสังคม เพราะทำให้เราได้เรียนรู้ถึงประชากรอีกครั้งหนึ่งของสังคม ที่มีส่วนสัมพันธ์กับความเป็นไปในทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และทำให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องมากขึ้นต่อสังคมนั้น (นิตยา ฉัตรสง่า, 2547, หน้า 20-21)

กรอบระหว่างประเทศเกี่ยวกับการพัฒนาสตรี

ในปัจจุบันการพัฒนาความสามารถของสตรีและการส่งเสริมความเสมอภาคระหว่างผู้หญิงกับผู้ชายถือเป็นเรื่องที่ควรได้รับความเป็นธรรมในยุคปัจจุบัน ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกล้วนตระหนักในความสำคัญดังกล่าวจึงได้จัดทำข้อตกลงเกี่ยวกับการพัฒนาของสตรีเกิดขึ้น หลายประเทศในโลก ในส่วนนี้จะได้ยกตัวอย่าง อนุสัญญาและแผนการพัฒนาสตรีฉบับสำคัญ ๆ เช่น CEDAW, Beijing Declaration and Platform for Action, SDG 5 ซึ่งมีสาระสำคัญสอดคล้องกับการพัฒนาสตรีในระบบระหว่างประเทศดังต่อไปนี้ (นิตยา ฉัตรสง่า, 2547, หน้า 24-29)

1. อนุสัญญาว่าด้วยการจัดการเลือกปฏิบัติต่อสตรีในทุกรูปแบบ (Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women: CEDAW) ถือเป็นอนุสัญญาที่มุ่งจัดการเลือกปฏิบัติต่อผู้หญิงในทุกรูปแบบ มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม ค.ศ. 1981 ปัจจุบันมีประเทศที่เข้าเป็นภาคี อนุสัญญาทั้งสิ้น 185 ประเทศ ซึ่งการที่รัฐเข้าเป็นภาคีหมายความว่ารัฐบาลและฝ่ายนิติบัญญัติรับที่จะนำบทบัญญัติในอนุสัญญามาใช้ในประเทศ อาจกล่าวได้ว่า อนุสัญญาฉบับดังกล่าวนี้เป็นฉบับแรกและฉบับเดียวที่ครอบคลุมประเด็นเกี่ยวกับสิทธิมนุษยชนของผู้หญิง โดยเฉพาะด้านพลเมืองและการเมืองเท่านั้น แต่รวมถึง เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และชีวิตครอบครัวด้วย

โดยสาระสำคัญของอนุสัญญา CEDAW มีดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 (ข้อ 1-6) กล่าวถึงคำจำกัดความของคำว่าเลือกปฏิบัติต่อสตรี พันธกรณีของรัฐภาคี มาตรการที่รัฐภาคีต้องดำเนินการเพื่อสนับสนุนความก้าวหน้าของสตรี ฯลฯ

ส่วนที่ 2 (ข้อ 7-9) กล่าวถึงความเท่าเทียมกันระหว่างบุรุษและสตรีในด้านการเมืองและการดำรงชีวิต เช่น สิทธิในการเลือกตั้ง

ส่วนที่ 3 (ข้อ 10-14) กล่าวถึงสิทธิของสตรีที่จะต้องได้รับการดูแลทางเศรษฐกิจ การป้องกันความรุนแรงต่อสตรีในสถานที่ทำงาน และการเข้าถึงบริการสุขภาพ ฯลฯ

ส่วนที่ 4 (ข้อ 15-16) กล่าวถึงความเท่าเทียมกันของบุรุษและสตรีในด้านกฎหมาย

ส่วนที่ 5 (ข้อ 17-22) กล่าวถึงการจัดตั้งคณะกรรมการการจัดการเลือกปฏิบัติต่อสตรีในทุกรูปแบบ พันธกรณีของรัฐในการจัดการรายงานของรัฐภาคี และการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ

ส่วนที่ 6 (ข้อ 23-30) กล่าวถึงการมิให้มีข้อบทของอนุสัญญาที่จะขัดต่อกฎหมายภายในที่ดำเนินการ มากกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาและกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ การนำพันธกรณีไปปฏิบัติใน ระดับประเทศ ฯลฯ

ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีด้วยวิธีภาคยานุวัติ 31 เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม ค.ศ. 1985 และมีผลใช้บังคับกับ ไทยเมื่อวันที่ 8 กันยายน ค.ศ. 1985 มีคำแถลงตีความว่า ข้อบทในอนุสัญญา CEDAW ต้องสอดคล้องกับ รัฐธรรมนูญไทย มีข้อสงวนในข้อ 29 เกี่ยวกับการเสนอเรื่องให้ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศพิจารณา ในกรณีการพิพาทระหว่างรัฐภาคี 32 โดยคณะรัฐมนตรีเห็นชอบในการเข้าร่วมลงนามในพิธีสารเลือกรับของอนุสัญญา ว่าด้วยการจัดการเลือกปฏิบัติต่อสตรีในทุกรูปแบบ (Optional Protocol to the CEDAW) ตามมติ คณะกรรมการส่งเสริมและประสานงานสตรีแห่งชาติ (กสส.) ตามที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีเสนอ เพื่อเป็นการแสดงเจตนารมณ์ในการคุ้มครองสิทธิสตรีอย่างจริงจัง ความจำเป็นที่ต้องมีอนุสัญญาสำหรับผู้หญิงโดยเฉพาะเนื่องจาก

กฎหมายสิทธิมนุษยชนระหว่างประเทศที่มีอยู่ไม่อาจประกันการคุ้มครองสิทธิมนุษยชนของผู้หญิงได้เท่าที่ควร และการเลือกปฏิบัติต่อผู้หญิง เป็นการละเมิดหลักการความเสมอภาคและการเคารพในศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการมีส่วนร่วมของผู้หญิงในกระบวนการพัฒนาและสันติภาพอย่างเสมอภาคกับชาย โดยการเลือกปฏิบัติต่อผู้หญิง หมายถึง การกีดกันหรือการจำกัดใด ๆ ด้วยเหตุแห่งเพศ ซึ่งมีเจตนาหรือเป็นเหตุให้เกิดความไม่เป็นธรรม หรือ ทำให้ผู้หญิงไม่ได้รับการยอมรับ ไม่มีสิทธิ ไม่ได้ใช้สิทธิมนุษยชนและเสรีภาพขั้นพื้นฐานทางการเมือง สังคม วัฒนธรรม และพลเมืองพึงมีอย่างเสมอภาคกับชาย

2. ปฏิญญาและแผนปฏิบัติการปักกิ่ง (Beijing declaration and platform for action) เป็นปฏิญญา เกิดขึ้นเนื่องจากการประชุมระดับโลกว่าด้วยเรื่องสตรี โดยองค์การสหประชาชาติ กำหนดให้วันที่ 8 มีนาคม ของทุกปี และเป็นวันสตรีสากล ปฏิญญาและแผนปฏิบัติการปักกิ่ง เกิดขึ้นเนื่องจากการประชุมระดับโลกว่าด้วยเรื่องสตรี ครั้งที่ 4 ในวันที่ 4-15 กันยายน ค.ศ. 1995 ที่กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งระบุประเด็นปัญหาของสตรีที่เป็นอุปสรรคต่อความเสมอภาคระหว่างผู้หญิงและผู้ชาย และการเสริมพลังให้สตรี รวม 12 ประเด็นปัญหา ได้แก่

1. ความยากจน
2. การศึกษา และการฝึกอบรมสตรี
3. สุขภาพ
4. ความรุนแรงต่อสตรี
5. ความขัดแย้งที่มีการใช้อาวุธ
6. เศรษฐกิจ
7. อำนาจและการตัดสินใจ
8. กลไกเชิงสถาบันเพื่อความก้าวหน้าของสตรี
9. สิทธิมนุษยชนของสตรี
10. สตรีกับ สื่อมวลชน
11. สตรีกับสิ่งแวดล้อม
12. เด็กผู้หญิง

ต่อมาได้มีการเพิ่มเติมประเด็นห่วงใยใน ค.ศ. 2000 อีก 7 เรื่อง ได้แก่

1. โลกาภิวัตน์
2. ความก้าวหน้า ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
3. การเคลื่อนย้ายแรงงาน
4. ภาวะประชากรผู้สูงอายุ

5. การแพร่ระบาดของโรคเอดส์
6. ภัยพิบัติธรรมชาติ
7. การแบ่งภาระความรับผิดชอบระหว่างหญิงชาย

ค.ศ. 2015 ประเทศไทยมีการทบทวนความก้าวหน้าในการดำเนินงานด้านความเสมอภาคของหญิงชายในทุกด้านของแต่ละประเทศที่ร่วมรับรอง โดยบูรณาการเข้าไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เริ่มตั้งแต่ฉบับที่ 8 (ค.ศ. 2000-ค.ศ. 2004) แต่ยังคงมีช่องว่างในทางปฏิบัติที่ทำให้สตรีเข้าไม่ถึงสิทธิ และ โอกาสรวมทั้งบริการต่าง ๆ ทางสังคม ยังคงพบเห็นการเลือกปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม เนื่องจาก ผู้หญิงและเด็กไม่ได้รับการคุ้มครองและไม่ได้ใช้สิทธิอนามัยการเจริญพันธุ์ของตนอย่างเต็มที่ ผู้หญิงและเด็กยังคง ตกเป็น “ผู้ถูกระงับ” จากความรุนแรงรูปแบบต่าง ๆ โดยตัวเลขสตรีและเด็กที่ถูกทำร้าย ถูกกระทำรุนแรง จากศูนย์พึ่งได้ ใน ค.ศ. 2013 พบว่า ผู้หญิงและเด็กที่อายุต่ำกว่า 18 ปี ถูกกระทำรุนแรงเฉลี่ย 81 คนต่อวัน หรือเกือบ 3 คนต่อชั่วโมง และร้อยละ 80 ของเด็กที่ถูกกระทำรุนแรงอายุต่ำกว่า 15 ปี และในจำนวนนี้เป็นกรกระทำรุนแรงทางเพศเกือบร้อยละ 70

3. การจัดทำเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เป้าหมายที่ 5: ความเท่าเทียมทางเพศ (Sustainable Development Goals 5: SDG 5) ถือเป็นเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ (Millennium Development Goals: MDGs) จะสิ้นสุดลงใน ค.ศ. 2015 โดยประเด็นสำคัญของวาระการพัฒนาภายหลัง ค.ศ. 2015 คือ การจัดทำเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งเกี่ยวข้องกับความเท่าเทียมทางเพศถือเป็นส่วนหนึ่งในเป้าหมายที่สำคัญ โดยเป้าหมายที่ 5 มีจุดหมายที่จะสร้างความสำเร็จเหล่านี้เพื่อให้แน่ใจว่ามีการยุติการเลือกปฏิบัติต่อผู้หญิงและเด็กผู้หญิงในทุกที่ แต่ในบางภูมิภาคยังคงมีความไม่เท่าเทียมกันในเบื้องต้นสำหรับการเข้าถึงค่าจ้าง และยังคงมีช่องว่างที่มีนัยสำคัญ ระหว่างชายและหญิงในตลาดแรงงาน ความรุนแรงทางเพศและการละเมิดทางเพศ การใช้แรงงานที่ผิด กฎหมาย และการแบ่งแยกชนชั้นของประชาชนยังคงเป็นอุปสรรคใหญ่ในเรื่องนี้ โดยเป้าหมายที่ 5: บรรลุความเท่าเทียมระหว่างเพศ และเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่สตรีและเด็กหญิง (Achieve gender equality and empower all women and girls)

มีเป้าประสงค์ที่ครอบคลุม ประเด็นเรื่องการยุติการเลือกปฏิบัติ และขจัดความรุนแรงทุกรูปแบบต่อผู้หญิงและเด็กหญิง (5.1, 5.2 และ 5.3) ขอมรับและให้คุณค่าต่อการดูแลและทำงานบ้านแบบไม่ได้รับค่าจ้าง (5.4) การมีส่วนร่วมอย่างเต็มที่และ มีประสิทธิภาพในการเป็นผู้นำและการตัดสินใจในทุกระดับ (5.5) การเข้าถึงสุขภาพทางเพศและอนามัยการ เจริญพันธุ์โดยถ้วนหน้า

องค์การเพื่อสตรีแห่งสหประชาชาติกับการพัฒนาสตรี

องค์การเพื่อสตรีแห่งสหประชาชาติ (UN Women) หรือ การส่งเสริมความเสมอภาคระหว่างเพศและ เพิ่มพลังของผู้หญิงแห่งสหประชาชาติ (United Nations Entity for Gender Equality and the Empowerment of Women) ได้รับการก่อตั้งขึ้นใน ค.ศ. 2011 โดยมติที่สมัชชาใหญ่ องค์การสหประชาชาติ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความเท่าเทียมกันระหว่างเพศและการเสริมสร้างศักยภาพของผู้หญิงมีประสิทธิภาพมากขึ้น องค์การเพื่อสตรีแห่งสหประชาชาติเป็นส่วนหนึ่งของ แผนการปฏิรูปองค์การสหประชาชาติ ซึ่งรวมหน่วยงานที่เป็นแหล่งทรัพยากรและได้รับมอบอำนาจหลายหน่วยงานเข้าด้วยกันเพื่อให้การดำเนินงาน เกิดผลมากขึ้น โดย UN Women เกิดจากการรวมตัวกันของหน่วยงานดังต่อไปนี้ (นิตยา ฉัตรสง่า, 2547, หน้า 31-32)

- Division for the Advancement of Women (DAW)
- International Research and Training Institution for the Advancement of Women
- Office of the Special Advisor on Gender Issues and Advancement of Women
- United Nations Development Fund for Women (UNIFEM)

โดยหน้าที่และความรับผิดชอบหลักของ UN Women คือ

1. การสนับสนุนองค์กรระหว่างรัฐบาลในการพัฒนานโยบาย มาตรฐานระหว่างประเทศ และบรรทัดฐานต่าง ๆ
2. ให้ความช่วยเหลือรัฐภาคีในการยกระดับมาตรฐานการคุ้มครองสิทธิ โดยมีการให้ความช่วยเหลือที่เหมาะสมทั้งด้านเทคนิคและด้านการเงินตามที่รัฐร้องขอ และสร้างความร่วมมือกับองค์กรภาคประชาสังคม
3. ทำให้หน่วยงานขององค์การสหประชาชาติยึดมั่นในการสร้างความเสมอภาคทางเพศ โดยมีประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนบางประเด็นที่ UN Women ให้ความสำคัญเป็นพิเศษ เช่น การยุติความรุนแรงต่อผู้หญิง เสริมสร้างสันติภาพและความมั่นคง การส่งเสริมความเป็นผู้นำ และการมีส่วนร่วมในสังคม

โดยสรุปองค์การเพื่อสตรีแห่งสหประชาชาติมุ่งส่งเสริมความเสมอภาคระหว่างเพศ และเพิ่มพลังการมีส่วนร่วมพัฒนาประเทศของผู้หญิงอย่างเต็มศักยภาพ เพื่อให้ผู้หญิงและเด็กหญิงมีความเสมอภาคและได้รับความยุติธรรมอย่างแท้จริง เน้นการดำเนินงานใน 5 ด้าน คือ

1. การเพิ่มบทบาทการเป็นผู้นำและการมีส่วนร่วมของผู้หญิง
2. การยุติความรุนแรงต่อผู้หญิง
3. การเสริมสร้างความเข้มแข็งในการดำเนินงานเกี่ยวกับ ด้านผู้หญิง สันติภาพ และความ

มั่นคง

4. การเพิ่มพลังทางเศรษฐกิจของผู้หญิง

5. การส่งเสริมให้ความเสมอภาคระหว่างเพศเป็นประเด็นสำคัญในระดับชาติและระดับท้องถิ่น รวมทั้งในการวางแผนและการจัดทำงบประมาณ

สตรีนิยมในประเทศไทย

สุรัสวดี หุ่นพยนต์ และชนาธิป บุญยเกตุ (2543, หน้า 52) กล่าวว่า ในทางด้านสภาพสังคมนั้นสถานภาพของสตรีและบุรุษนั้นมีความแตกต่างกัน ซึ่งเราจะพบได้ว่าสังคมไทยนั้นยังไม่เปิดรับการทำงานผู้หญิงและยังมองว่าผู้หญิงเป็นเพศที่อ่อนแอ ต้องทำงานอยู่แต่กับบ้านซึ่งจะแตกต่างจากผู้ชายที่มีหน้าที่การงานที่ดีเป็นผู้นำครอบครัวและสามารถมีโอกาในการทำงานในสังคมได้ในหลาย ๆ ด้าน จึงทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมเกิดขึ้นของคนในสังคม ทำให้ในด้านกฎหมายรัฐธรรมนูญได้เริ่มมีบทบัญญัติที่ชัดเจน ซึ่งประกันความเสมอภาคระหว่างผู้หญิงกับผู้ชาย

ต่อมารัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยปี พ.ศ. 2517 โดยในมาตรา 28 ได้บัญญัติว่า “ชายและหญิงมีสิทธิเท่าเทียมกัน” รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2517 อย่างไรก็ตาม รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 ได้กล่าวถึงและให้ความเสมอภาคทั้งเพศชายและเพศหญิงไว้ในหลายมาตรา กล่าวคือ มาตรา 5 ประชาชนชาวไทยไม่ว่าแหล่งกำเนิด เพศ หรือศาสนาใด ย่อมอยู่ในความคุ้มครองของรัฐธรรมนูญนี้เสมอกัน มาตรา 30 บัญญัติว่าบุคคลย่อมเสมอกันในกฎหมายและได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเท่าเทียมกันชายและหญิงมีสิทธิเท่าเทียมกัน มาตรา 80 บัญญัติว่า รัฐต้องคุ้มครองและพัฒนาเด็กและเยาวชนส่งเสริมความเสมอภาคของหญิงและชาย มาตรา 86 รัฐต้องส่งเสริมให้ประชากรวัยทำงานมีงานทำคุ้มครองแรงงาน โดยเฉพาะแรงงานเด็กและแรงงานหญิง และมาตรา 190 บัญญัติว่าการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติที่ประธานสภาผู้แทนราษฎร วินิจฉัยว่ามีสาระสำคัญเกี่ยวกับเด็ก สตรี และคนชรา หรือผู้พิการ หรือผู้ทุพพลภาพ หากสภาผู้แทนราษฎรมิได้พิจารณาโดยกรรมาธิการเต็มสภาให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญขึ้นประกอบด้วย ผู้แทนองค์กรเอกชนเกี่ยวกับบุคคลประเภทนั้น มีจำนวนไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของจำนวนกรรมาธิการทั้งหมดนับได้ว่า สิทธิบทบาทและหน้าที่ของสตรีไทยส่วนใหญ่ได้รับการพัฒนาไปในทิศทางที่ดีขึ้น ได้รับโอกาสทางกฎหมายหลาย ๆ ด้านตามรัฐธรรมนูญ แต่ในทางปฏิบัติยังมีการกีดกันและการปิดกั้นโอกาสของสตรีมากกว่าบุรุษ ซึ่งสมควรจะได้มีการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นในโอกาสต่อไป

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผลงานวิจัยในประเทศไทย

พิมพ์ชนก มีภา (2559) ได้ศึกษาความเสมอภาคทางเพศในทัศนคตินักเรียนแพทย์เพศหญิง โดยวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเกี่ยวกับทัศนคติเกี่ยวกับความเสมอภาคทางเพศของนักเรียนแพทย์เพศหญิง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างในงานวิจัย คือ นักศึกษาเพศหญิงคณะแพทยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย นักศึกษาเพศหญิง คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล และนักศึกษาเพศหญิงคณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล จำนวนทั้งสิ้น 339 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลคือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว เมื่อพบความแตกต่างจึงทำการวิเคราะห์หาค่าความแตกต่างโดยการหาค่าเฉลี่ยรายคู่ แบบวิธี LSD ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษาเพศหญิงมีทัศนคติเกี่ยวกับความเสมอภาคทางเพศในการประกอบอาชีพทางการแพทย์ในระดับปานกลาง แพทย์หญิงถูกมองว่าได้เปรียบในเรื่องวิสัยทัศน์แพทย์ แพทย์ความงาม เกสเซอร์ และอายุรแพทย์ ส่วนแพทย์เพศชายถูกมองว่าได้เปรียบในเรื่องนิติเวช ศัลยกรรมขนาดใหญ่ อุบัติเหตุและฉุกเฉิน มีภาวะผู้นำ ทำงานเป็นทีม และมีการทำงานอย่างเป็นระบบ

ลาวัลย์ โทธิพิพัฒน์ (2554) ได้ทำการศึกษาทัศนคติของประชาชนที่มีต่อสิทธิความเท่าเทียมทางการเมืองของสตรี ในกรณีการยอมรับบทบาทของสตรี ฐานะนักการเมืองท้องถิ่นในจังหวัดระยอง โดยศึกษาจากประชาชนที่อยู่อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง มีจำนวนทั้งสิ้น 397 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งจะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 นั้นจะเป็นข้อมูลทั่วไปโดยของกลุ่มตัวอย่างประชากร ส่วนที่ 2 นั้นจะเป็นความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างในเรื่องของสิทธิความเท่าเทียมทางการเมืองของสตรี ส่วนที่ 3 นั้นจะเป็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ผลการวิจัยพบว่าประชาชนมีความคิดเห็นต่อสิทธิความไม่เท่าเทียมทางการเมืองของสตรีอยู่ในระดับมากที่สุดในเรื่อง ของการทำงานนั้นควรจะวัดจากความรู้ ความสามารถ มากกว่ามองเรื่องเพศ

สมพร รุ่งเรืองกลกิจ (2560) ได้ทำการศึกษาทัศนคติของนักศึกษาในมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งต่อเพศสภาวะในสังคมไทย โดยใช้กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาในมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งตามลำดับชั้นปีจำนวน 423 คน โดยใช้แบบสำรวจทัศนคติต่อเพศสภาวะ ซึ่งมีทั้งหมด 5 ด้าน คือ

1. เรื่องของบรรทัดฐานในความเป็นผู้หญิงและผู้ชาย
2. บทบาทหน้าที่ของผู้หญิงและผู้ชายภายในครอบครัว
3. บทบาทภายในชุมชนหรือที่ทำงานของผู้หญิงและผู้ชาย
4. ความสัมพันธ์ในเชิงอำนาจของผู้หญิงและผู้ชาย

5. เรื่องของเพศในบทบาทของผู้หญิงและผู้ชาย ผลการวิจัยพบว่า ในกลุ่มตัวอย่างของเพศชายนั้นมีคะแนนที่ยึดติดต่อบทบาทหญิงชายที่สะท้อนความคิดชายเป็นใหญ่ มากกว่าเพศหญิงทั้ง 3 ด้าน

ดังนั้น มหาวิทยาลัยควรมีการกำหนดวิสัยทัศน์ในส่งเสริมความเสมอภาคและความเท่าเทียมระหว่างผู้หญิงกับผู้ชายในทุก ๆ ด้าน

จันท์แรม เรือนแป้น (2533) ได้ทำการศึกษาเรื่องโอกาสในความเจริญก้าวหน้าทางด้านอาชีพของสตรีในงานเฉพาะเพศชาย ซึ่งจะเห็นได้ว่าในสัดส่วนระหว่างผู้ร่วมงานหญิงกับผู้ร่วมงานชายในการทำงานนั้นยังมีปัจจัยที่เป็นอิทธิพลต่อโอกาสในการเจริญก้าวหน้าทางอาชีพของผู้ร่วมในงานที่ยึดถือกันว่าเป็นงานเฉพาะเพศชาย ในขณะที่สังคมนั้นเพิ่มบทบาทและขัดเกลาบุคคลในสังคมให้มีความเท่าเทียมกันทางเพศให้มีโอกาสก้าวหน้าทางอาชีพ โดยผู้ร่วมงานชายไม่ยึดถือผู้ร่วมงานหญิงที่เข้าร่วมในงานที่ถือว่าเป็นงานเฉพาะเพศชายแต่อย่างใด ดังนั้นการที่จะเลือกประกอบอาชีพนั้นของแต่ละบุคคลจะมีความสัมพันธ์กันระหว่างค่านิยมส่วนตัวเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

จุไรรัตน์ วรหัทธกิจเจริญ (2559) ได้ทำการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพของนักเดินเรือพาณิชย์ไทย สำหรับผู้ประกอบการเดินเรือ โดยวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ ของนักเดินเรือพาณิชย์ไทยให้มีความสามารถในการแข่งขันในระดับสากล โดยเครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ คือ ระหว่างการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative research) โดยใช้แบบสอบถามวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มผู้ประกอบการเดินเรือพาณิชย์ และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติผู้ใช้งานนักเดินเรือ และการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้บริหาร โรงเรียนพาณิชย์นาวี 9 คน ผลการวิจัยพบว่า ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบคุณภาพของนักเดินเรือที่ส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพ พบว่าองค์ประกอบคุณภาพของนักเดินเรือที่แตกต่างกันส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพแตกต่างกัน สามารถนำมากำหนดเป็นกลยุทธ์ในการบริหารจัดการ เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการแข่งขันที่ตอบสนองแบบเฉพาะเจาะจง สามารถมาปรับใช้กับโรงเรียนพาณิชย์นาวีไทยให้เป็นที่มาตรฐานสากลด้านสื่อการเรียนการสอน ด้านภาษา และเทคโนโลยีให้ทันสมัยพร้อมใช้งานในยุคปัจจุบัน และในการใช้กลยุทธ์สร้างความแตกต่าง สามารถนำมาพัฒนาหลักสูตรของสื่อการเรียนการสอนได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อที่จะเพิ่มขีดความสามารถได้อย่างเป็นรูปธรรม

ผลงานวิจัยต่างประเทศ

Bergstrom & Ternehall (2005) ได้ทำการศึกษาเรื่อง แรงจูงใจในการปฏิบัติงานของพนักงานธนาคารที่มีเพศแตกต่างกันมีแรงจูงใจในการปฏิบัติงานที่แตกต่างกัน ผลของการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่สามารถทำให้เกิดแรงจูงใจสำหรับพนักงานธนาคารนั้น จะมีดังนี้ คือ การมี

ความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างเพื่อนร่วมงาน ผู้บังคับบัญชา การทำงานที่ทำนั้นมีความน่าสนใจของตัว
 ชิ้นงานที่ทำ ทำให้เกิดการพัฒนาและความหลากหลายของงานที่รับผิดชอบแรงจูงใจในการ
 ปฏิบัติงานของพนักงานมีหลากหลายปัจจัยตามทฤษฎีของแรงจูงใจความแตกต่างทางเพศไม่มีผล
 ต่อแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน แต่อย่างไรก็ตามพนักงานเพศหญิงให้ความสำคัญกับความปลอดภัย
 ในที่ทำงาน ในขณะที่พนักงานเพศชายจะให้ความสำคัญในเรื่องการทำงานเป็นทีมมากกว่า

Ghuangpeng (2011) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจประกอบ
 อาชีพ การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างนักศึกษาการท่องเที่ยวและการโรงแรมของไทยและ
 ออสเตรเลียว่าการศึกษาในปัจจุบันมีปัจจัยใดบ้างที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจประกอบอาชีพของ
 นักศึกษา โดยในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้วัตถุประสงค์เพื่อระบุว่ามามีบทบาทสำคัญอะไรในการตัดสินใจ
 เลือกว่าอาชีพนี้ในอุตสาหกรรมโรงแรมและท่องเที่ยวและในเรื่องของผลกระทบต่อการเลือก
 ตัดสินใจในการประกอบอาชีพของไทยและออสเตรเลีย ซึ่งเครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยนี้คือ วิธีการเชิง
 ปริมาณและเชิงคุณภาพใช้ในการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล การศึกษาเชิงปริมาณซึ่งเกี่ยวข้องกับ
 แบบสอบถามทั้งหมด 818 รายการ และผลการวิจัยพบว่ามีหลายปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อกระบวนการ
 ตัดสินใจในอาชีพของนักเรียนไทยและออสเตรเลีย สิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งคือเรื่องเพศความคิดเห็นที่
 นักเรียนได้รับระหว่างการทำงานภาระหน้าที่ของครอบครัวและโอกาสในการทำงานใน
 อุตสาหกรรมโรงแรมและท่องเที่ยว ปัจจัยเหล่านี้ดูเหมือนจะมีความสัมพันธ์กันและอาจมี
 ผลกระทบเชิงบวกหรือเชิงลบต่อการตัดสินใจของนักเรียนในการหาอาชีพ การศึกษาค้นคว้านี้ยังเน้น
 ถึงความสำคัญของวัฒนธรรมในการตัดสินใจประกอบอาชีพและปัจจัยที่คล้ายคลึงกันว่าอิทธิพล
 ต่อการตัดสินใจในอาชีพของพวกเขาซึ่งพวกเขาได้รับรู้ถึงความสำคัญของปัจจัยเหล่านี้แตกต่างกัน

Lewis & Humbert (2010) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยในด้านการสนับสนุนความสมดุล
 ของชีวิตในการทำงานให้สำหรับพนักงานที่มีผลต่อประสิทธิภาพความเท่าเทียมทางเพศภายใน
 องค์กร ให้มีความเสมอภาคกัน ผลการวิจัยพบว่า ถึงแม้องค์กรมีการรณรงค์และมีการสนับสนุน
 ความสมดุลในการทำงานให้มีผู้หญิงและผู้ชายมีความเท่าเทียมกันทางเพศในการทำงานภายใน
 องค์กร แต่ความเป็นจริงนั้นองค์กรเองยังให้ความสำคัญและให้คุณค่ากับความสามารถของผู้ชาย
 มากกว่าผู้หญิง โดยมองว่าเพศชายนั้นมีความเหมาะสมกับการทำงานในองค์กรมากกว่าเพศหญิง
 ดังนั้นการสนับสนุน การสร้างความสมดุลของชีวิตในการทำงานสำหรับพนักงานภายในองค์กร
 อย่างเดียวนั้นอาจจะยังไม่เพียงพอต่อการส่งเสริมความเท่าเทียมกันทางเพศระหว่างผู้หญิงและผู้ชาย
 แต่ควรจะมีการมุ่งเน้นและให้ความสำคัญไปที่การเปลี่ยนแปลงแนวทางการปฏิบัติและทัศนคติของ
 คนในสังคมในปัจจุบันด้วย

Tomlinson (2007) ได้ทำการศึกษาเรื่อง โอกาสในการทำงานของกลุ่มผู้หญิงที่ทำงานแบบไม่เต็มเวลาในเรื่องของความเท่าเทียมและความเสมอภาคในการทำงานในมิติของโอกาส ความก้าวหน้าในการเลื่อนตำแหน่งงานและโอกาสที่จะได้รับการฝึกอบรมใน 6 บริษัทชั้นนำของประเทศอังกฤษ จากผลการวิจัยพบว่า กลุ่มผู้หญิงจำนวน 5 บริษัท จากทั้งหมด 6 บริษัท มีความรู้สึกตัวบุคคลนั้นไม่ได้รับความเท่าเทียมในด้านของโอกาสในการทำงาน การเลื่อนตำแหน่ง และการฝึกอบรม อย่างที่ควรจะได้รับอย่างเพียงพอ แม้จะมีกฎหมาย การณรงค์และสนับสนุนในด้านของความเท่าเทียมทางเพศในการจ้างงานที่เกิดขึ้นแล้วก็ตาม

Miglietti (2019) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพและความเท่าเทียมกันทางเพศระหว่างหญิงและชายในการอยู่ร่วมกันอย่างสงบสุขภายในสังคม จากผลการวิจัยพบว่า มีการเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน เสริมการเชื่อมโยงการพัฒนาอย่างยั่งยืนในเรื่องความเท่าเทียมกันทางเพศซึ่งการมีส่วนร่วมอย่างเท่าเทียมกันของหญิงและชายเป็นสิ่งสำคัญในการจัดการกับความท้าทายระดับโลกต่อมนุษยชาติและการพัฒนาที่ยั่งยืน แม้ว่าประชาคมระหว่างประเทศได้ตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมของผู้หญิงมากขึ้นในระดับของการตัดสินใจ แต่ช่องว่างเรื่องเพศในสาขานี้ยังคงไม่ลดละ การวิเคราะห์การวิจัยนี้เป็นอุปสรรคต่อผู้หญิงอย่างเต็มรูปแบบ โดยผ่านการวิเคราะห์ความคิดริเริ่มสร้างจิตความสามารถที่มุ่งเป้าไปที่สตรีมีอาชีพและพยายามให้คำแนะนำสำหรับมาตรการที่มีประสิทธิภาพเพื่อพัฒนาและให้ความเสมอภาคทางเพศมีความเท่าเทียมในสังคมปัจจุบัน

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยด้านทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า โดยได้มีการดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การสร้างเครื่องมือในการวิจัย
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การกำหนดกลุ่มประชากร และการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากรที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มประชากรสำหรับงานวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วยคนประจำเรือไทยที่ทำงานบนเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า จำนวนทั้งสิ้น 4,638 คน (กรมเจ้าท่า, 2560) โดยคิดจากฐานข้อมูลคนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า ที่มีอยู่ และคนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า ที่ปฏิบัติงานอยู่บนเรือสินค้า

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ คนประจำเรือไทยที่ทำงานบนเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า ซึ่งทำการกำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรในการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากประชากร โดยคำนวณสัดส่วน จากตารางเครจซี่และมอร์แกน (Krejcie & Morgan, 1970, pp. 608) โดยกลุ่มตัวอย่างครั้งนี้จะได้รับความเชื่อมั่น 95 Percentage ที่จำนวนประชากร 4,638 คน ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 357 คน

การคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 357 ตัวอย่าง กลุ่มตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างโดยไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non-probability sampling) แบบการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling)

ตารางที่ 5 ขนาดของกลุ่มตัวอย่างของเครจซี่และมอร์แกน

ขนาด ประชากร	ขนาด ตัวอย่าง	ขนาด ประชากร	ขนาด ตัวอย่าง	ขนาด ประชากร	ขนาด ตัวอย่าง	ขนาด ประชากร	ขนาด ตัวอย่าง	ขนาด ประชากร	ขนาด ตัวอย่าง
10	10	100	80	280	162	800	260	2,800	338
15	14	110	86	290	165	850	265	3,000	341
20	19	120	92	300	169	900	269	3,500	346
25	24	130	97	320	175	950	274	4,000	351
30	28	140	103	340	181	1,000	278	4,500	354
35	32	150	108	360	186	1,100	285	5,000	357
40	36	160	113	380	191	1,200	291	6,000	361
45	40	170	118	400	196	1,300	297	7,000	364
50	44	180	123	420	201	1,400	302	8,000	367
55	48	190	127	440	205	1,500	306	9,000	368
60	52	200	132	460	210	1,600	310	10,000	370
65	56	210	136	480	214	1,700	313	15,000	375
70	59	220	140	500	217	1,800	317	20,000	377
75	63	230	144	550	226	1,900	320	30,000	379
80	66	240	148	600	234	2,000	322	40,000	380
85	70	250	152	650	242	2,200	327	50,000	381
90	73	260	155	700	248	2,400	331	75,000	382
95	76	270	159	750	254	2,600	335	100,000	384

โดยกลุ่มตัวอย่างครั้งนี้ จะได้รับความเชื่อมั่น 95 Percentage ที่จำนวนประชากร 4,638 คน
จึงเลือกใช้จำนวนประชากร 5,000 คน ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 357 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เป็นแบบสอบถาม เพื่อใช้สอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับทัศนคติคนประจำเรือไทยที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย ทัศนศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเล ระหว่างประเทศ ขนาด 500 ต้นกรอสหรือมากกว่า โดยแบ่งแบบสอบถามเป็น 3 ตอน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสภาพปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check list) จำนวน 6 ข้อ คือ

1. อายุเป็นระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงอันดับ (Ordinal scales) ซึ่งอายุของผู้ตอบแบบสอบถามจะมีอายุตั้งแต่น้อยกว่า 20 ปี ถึง อายุ 51 ปีขึ้นไป โดยกำหนดช่วงอายุเป็น 5 ช่วงดังต่อไปนี้

- 1.1 อายุต่ำกว่า 20 ปี
- 1.2 อายุระหว่าง 21-30 ปี
- 1.3 อายุระหว่าง 31-40 ปี
- 1.4 อายุระหว่าง 41-50 ปี
- 1.5 อายุ 51 ปีขึ้นไป

2. สถานภาพสมรส เป็นระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal scale) แบ่งได้ดังนี้

- 2.1 โสด ได้แก่ ผู้ที่ยังไม่เคยสมรส
- 2.2 สมรส ได้แก่ ผู้ที่อยู่ร่วมกันฉันท์สามีภรรยา ไม่ว่าจะได้ทำการสมรสกันถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ก็ตาม
- 2.3 หม้าย ได้แก่ ผู้ที่คู่สมรสได้ตายไปแล้ว และขณะนี้ยังไม่ได้สมรสใหม่
- 2.4 หย่า ได้แก่ สามีภรรยาที่หย่ากันโดยถูกต้องตามกฎหมายแล้ว
- 2.5 แยกกันอยู่ ได้แก่ ผู้ที่มีได้อยู่ร่วมกันฉันท์สามีภรรยาแล้ว แต่ยังไม่ได้หย่ากัน ตามกฎหมาย รวมทั้งผู้ที่ไม่ได้สมรสอย่างถูกต้องตามกฎหมาย แต่ไม่ได้อยู่ร่วมกันฉันท์สามีภรรยาแล้ว

3. ระดับการศึกษาสูงสุดเป็นระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal scale) แบ่งได้ดังนี้

- 3.1 ปวช./ ม.ปลาย
- 3.2 ปวส./ อนุปริญญา
- 3.3 ปริญญาตรี
- 3.4 สูงกว่าปริญญาตรี

4. จำนวนปีของประสบการณ์ด้านการงานบนเรือสินค้าเป็นระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงอันดับ (Ordinal scales) ประกอบด้วย

- 4.1 ประสบการณ์ด้านการงานบนเรือสินค้า 0-5 ปี
- 4.2 ประสบการณ์ด้านการงานบนเรือสินค้า 6-10 ปี
- 4.3 ประสบการณ์ด้านการงานบนเรือสินค้า 11-15 ปี

4.4 ประสบการณ์ด้านการทำงานบนเรือสินค้า 16-20 ปี

4.5 ประสบการณ์ด้านการทำงานบนเรือสินค้ามากกว่า 20 ปี

5. ตำแหน่งการทำงานเป็นระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal scale) แบ่ง

ได้ดังนี้

5.1 ผู้บังคับการเรือ/ นายเรือ Captain or Master

5.2 ต้นเรือ (Chief mate or Chief Officer: C/ O)

5.3 ต้นหน (Second Officer: 2/ O)

5.4 ผู้ช่วยต้นเรือ (Third Officer: 3/ O)

5.5 สร้างเรือ (Bosun)

5.6 นายท้ายเรือ (Able Seaman: AB)

5.7 นายท้ายเรือ (Able Seaman: AB)

5.8 ต้นกล (The Chief Engineer: C/ E)

5.9 รองต้นกล (Second Engineer: 2/ E)

5.10 นายช่างกลที่สาม (Third Engineer: 3/ E)

5.11 นายช่างกลที่สี่ (Fourth Engineer: 4/ E)

5.12 นายช่างไฟฟ้า (Electrical Engineer: E/ E)

5.13 สร้างช่างกล (Fitter)

5.14 ช่างกล/ ประจำเรือช่างกล (Oiler)

5.15 ช่างเช็ด (Wiper)

5.16 หัวหน้าคนครัว (Chief cook)

5.17 บริกร (Messman)

6. ประเภทเรือสินค้าเป็นระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal scale) แบ่งได้

ดังนี้

6.1 เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo ship)

6.2 เรือคอนเทนเนอร์ (Container ship)

6.3 เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk cargo ship)

6.4 เรือบรรทุกรถยนต์ (Ro-Ro ship)

6.5 เรือบรรทุกสินค้าแช่เย็น (Refer ship)

6.6 เรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker ship)

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเพื่อวัดทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย ตามองค์ประกอบทัศนคติของ (Triandis, 1971, pp. 2-3) 3 ด้าน คือ 1. ด้านความรู้ 2. ด้านความรู้สึก 3. ด้านพฤติกรรม ซึ่งเป็นแบบสอบถามที่มีลักษณะแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating scale) โดยใช้มาตราส่วนประมาณค่าของลิเคิร์ต (Likert) โดยมีเกณฑ์แบ่งออกเป็น ดังนี้

การกำหนดการให้คะแนนข้อคำถาม ให้คะแนนดังนี้

คะแนน 5 หมายถึง มีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยระดับมากที่สุด

คะแนน 4 หมายถึง มีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยระดับมาก

คะแนน 3 หมายถึง มีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยระดับปานกลาง

คะแนน 2 หมายถึง มีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยระดับน้อย

คะแนน 1 หมายถึง มีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยระดับน้อยที่สุด

ตอนที่ 3 แบบสอบถามปลายเปิด เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม

การสร้างเครื่องมือในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้ ได้แก่ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. วิจัยค้นคว้า หลักการ ทฤษฎี เอกสาร วารสาร และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการสร้างแบบสอบถาม

2. กำหนดนิยามศัพท์เฉพาะตัวแปรต่าง ๆ ในการวิจัย

3. สร้างแบบสอบถามทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกอลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า ตามองค์ประกอบทัศนคติของ (Triandis, 1971, pp. 2-3) ซึ่งเป็นแบบสอบถามที่มีลักษณะแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ จำนวนทั้งหมด 30 ข้อ แบ่งออกเป็น 3 ด้าน ดังนี้

3.1 ด้านความรู้ จำนวน 10 ข้อ

3.2 ด้านความรู้ลึก จำนวน 10 ข้อ

3.3 ด้านพฤติกรรม จำนวน 10 ข้อ

4. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าตามหลักการและทฤษฎี มาสร้างเป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทยต่อคณะกรรมการที่ปรึกษางานนิพนธ์ เพื่อให้ความเห็นชอบ พิจารณาตรวจสอบ และขอคำแนะนำในการแก้ไขปรับปรุง โดยมีขั้นตอนการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ ดังต่อไปนี้

4.1 แบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้ว ให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความเที่ยงตรง (Validity) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาพิจารณา และตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (Content validity) และความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ (Wording) และให้มีความถูกต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไข และหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC: Index of Item-Objective congruence) ก่อนนำไปสอบถามในการเก็บข้อมูลจริง โดยการหาค่า IOC นั้น ผู้วิจัยได้นำไปตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหาจากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน

โดยกำหนดเกณฑ์การพิจารณา คือ

เห็นว่าสอดคล้อง ให้คะแนน +1

ไม่แน่ใจ ให้คะแนน 0

เห็นว่าไม่สอดคล้อง ให้คะแนน -1

การวิเคราะห์ข้อมูลความเหมาะสมสอดคล้องของแบบสอบถามโดยใช้ดัชนีความสอดคล้อง (IOC) คำนวณค่าตามสูตร

$$IOC = \frac{\sum R}{N}$$

$\sum R$ แทน ผลรวมคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ

N แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

นำข้อมูลที่รวบรวมจากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญมาคำนวณหาค่า IOC โดยใช้ดัชนีความสอดคล้อง (Index of item objective congruence) ของผู้เชี่ยวชาญมาคำนวณค่าดัชนีความสอดคล้องแล้วเลือกค่าดัชนีความสอดคล้องตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป

4.2 ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นและปรับปรุงแก้ไข ตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษาไปทำการทดสอบ (Try out) กับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 ชุด และนำข้อมูลแบบสอบถามที่รวบรวมได้มาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยใช้เกณฑ์สัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) แต่สูตร α ใช้ S_i^2 ซึ่งเป็นผลรวมค่าความแปรปรวนของคะแนนแต่ละข้อ วิธีนี้เหมาะกับการหาความเชื่อมั่นของข้อสอบหรือแบบวัดที่มีคะแนนแต่ละข้อไม่เท่ากัน เช่น ข้อสอบแบบความเรียง แบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า เป็นต้น

$$\text{สูตร } \alpha = \frac{K}{K-1} \left[1 - \frac{S_i^2}{S_t^2} \right]$$

โดย

α	แทน ค่าความเชื่อมั่น
K	แทน จำนวนข้อ
S_i^2	แทน ผลรวมความแปรปรวนแต่ละข้อ
S_t^2	แทน ความแปรปรวนของคะแนนรวม

โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (Cronbach's alpha coefficient: α) ซึ่งการประเมินความเที่ยงสัมประสิทธิ์แอลฟาได้มีการพิจารณาจากเกณฑ์การประเมินความเที่ยงสัมประสิทธิ์แอลฟา ดังนี้ (ศิริชัย กาญจนวาสี, 2544)

ตารางที่ 6 การแสดงระดับค่าความเที่ยงของแบบสอบถาม

ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α)	การแปลความหมายระดับความเที่ยง
มากกว่า .9	ดีมาก
มากกว่า .8	ดี
ตารางที่ มากกว่า .7	พอใช้
มากกว่า .6	ค่อนข้างพอใช้
มากกว่า .5	ต่ำ
น้อยกว่า หรือ เท่ากับ .5	ไม่สามารถรับได้

4.3 นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วทำเป็นฉบับสมบูรณ์เพื่อเก็บข้อมูลต่อไป

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินเป็นขั้นตอนต่อไปนี้

1. ผู้วิจัยทำหนังสือเสนอให้ คณบดีคณะ โลกจิตศึกษา มหาวิทยาลัยบูรพา เพื่อออกหนังสือขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม บริษัทขนส่งสินค้าทางทะเลที่เรือจดทะเบียนในประเทศไทย สถาบันหลักสูตรอบรมคนประจำเรือ เพื่อขออนุญาตเก็บข้อมูลจากกลุ่มประชากรที่กำหนดไว้
2. นำแบบสอบถามให้กลุ่มประชากรที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 357 คน ตอบแบบสอบถาม ทั้งนี้ผู้วิจัยได้จัดทำแจกแบบสอบถามด้วยตนเอง
3. จำนวนแบบสอบถามที่ส่งไป จำนวน 400 ฉบับ ได้รับกลับคืนมา 357 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 89.25 ซึ่งเป็นแบบสอบถามที่สมบูรณ์สามารถนำไปวิเคราะห์ข้อมูลได้ทั้งหมด

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการดังต่อไปนี้

1. การตรวจสอบข้อมูล (Editing) ผู้วิจัยตรวจสอบความสมบูรณ์ของการตอบแบบสอบถาม และทำการแยกแบบสอบถามที่ไม่สมบูรณ์ออก
2. วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปคอมพิวเตอร์ ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้
 - ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์โดยใช้ความถี่และค่าร้อยละ
 - ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย วิเคราะห์โดยใช้ค่าเฉลี่ย (Mean: \bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D) ซึ่งค่าเฉลี่ยของคะแนนแสดงว่าตัวแปรนั้นมีระดับความจำเป็นระดับใด โดยผู้วิจัยใช้เกณฑ์ ในการวิเคราะห์ที่ใช้ระดับการวัดของข้อมูลแบบอันดับ ดังนี้

$$\text{การหาอันดับภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

$$\begin{aligned} \text{การหาอันดับภาคชั้น} &= \frac{5-1}{5} \\ &= 0.80 \end{aligned}$$

ค่าเฉลี่ย 4.21-5.00 หมายถึง คนประจำเรือไทยมีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยในระดับมากที่สุด

ค่าเฉลี่ย 3.41-4.20 หมายถึง คนประจำเรือไทยมีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 2.61-3.40 หมายถึง คนประจำเรือไทยมีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 1.81-2.60 หมายถึง คนประจำเรือไทยมีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 1.00-1.80 หมายถึง คนประจำเรือไทยมีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยในระดับน้อยที่สุด

ในงานวิจัยนี้ใช้สถิติเบื้องต้นในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. ค่าร้อยละ (Percentage)

$$P = \frac{F}{N} \times 100$$

เมื่อ	P	แทน ร้อยละ
	F	แทน ความถี่ที่ต้องการแปลงให้เป็นร้อยละ
	N	แทน จำนวนความถี่ทั้งหมด

2. ค่าเฉลี่ย (Mean)

$$\bar{X} = \frac{\sum X}{N}$$

เมื่อ	\bar{X}	แทน ค่าเฉลี่ยของคะแนน
	$\sum X$	แทน ผลรวมของคะแนน
	N	แทน จำนวน

3. ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation)

$$S.D. = \sqrt{\frac{\sum(\bar{X} - X)^2}{N}}$$

เมื่อ	S.D.	แทน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
	$\sum(\bar{X} - X)$	แทน ผลรวมของคะแนนลบด้วยคะแนนเฉลี่ย
	N	แทน จำนวน
	\bar{X}	แทน ค่าเฉลี่ยของคะแนน



บทที่ 4

ผลการวิจัย

การนำเสนอผลและการวิเคราะห์ข้อมูล เรื่องทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า ข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์จากการตอบแบบสอบถามของผู้ให้ข้อมูล คือ ผู้ปฏิบัติงานบนเรือบรรทุกสินค้า ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง 357 คน นำมาวิเคราะห์และเสนอผลการวิเคราะห์โดยใช้ตารางประกอบคำบรรยาย ประกอบด้วย 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ที่ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ผลการศึกษาทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือ

ตอนที่ 3 การเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและส่งเสริมแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน

ให้แก่คนประจำเรือไทยในการทำงานร่วมกันภายในองค์กร

ตอนที่ 1 ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ที่ตอบแบบสอบถาม

สถานภาพส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งได้จากการตอบแบบสอบถามของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 357 คน แยกพิจารณาตาม อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา จำนวนปีของประสบการณ์ด้านการทำงานบนเรือสินค้า แผนการทำงาน และประเภทเรือในการปฏิบัติงาน ดังรายละเอียดในตารางที่ 7

ตารางที่ 7 ข้อมูลสถานภาพส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อที่	สถานภาพส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. อายุ	1. ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี	2	.57
	2. 21-30 ปี	193	54.06
	3. 31-40 ปี	112	31.37
	4. 41-50 ปี	39	10.92
	5. 51 ปีขึ้นไป	11	3.08
	รวม	357	100

ตารางที่ 7 (ต่อ)

ข้อที่	สถานภาพส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
2. สถานภาพสมรส	1. โสด	219	61.35
	2. สมรส	123	34.45
	3. หม้าย	4	1.12
	4. หย่าร้าง	7	1.96
	5. แยกกันอยู่	4	1.12
	รวม	357	100
3. ระดับการศึกษาสูงสุด	1. ปวช./ ม.ปลาย	49	13.72
	2. ปวส./ อนุปริญญา	47	13.16
	3.ปริญญาตรี	256	71.71
	4. สูงกว่าปริญญาตรี	5	1.41
	รวม	357	100
4. จำนวนปีของประสบการณ์ด้านการงานบนเรือสินค้า	1. 0-5 ปี	202	56.58
	2. 6-10 ปี	90	25.21
	3. 11-15 ปี	28	7.84
	4. 16-20 ปี	26	7.28
	5. มากกว่า 20 ปี	11	3.09
	รวม	357	100
5. แผนกการทำงาน	1. ฝ่ายเดินเรือ	212	59.38
	2. ฝ่ายช่างกล	145	40.62
	รวม	357	100

ตารางที่ 7 (ต่อ)

ข้อที่	สถานภาพส่วนตัวของ ผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
6. ประเภทเรือใน การปฏิบัติงาน	1. เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo ship)	66	18.49
	2. เรือคอนเทนเนอร์ (Container ship)	84	23.53
	3. เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk ship)	104	29.13
	4. เรือบรรทุกรถยนต์ (Ro-Ro ship)	6	1.68
	5. เรือบรรทุกสินค้าแช่แข็ง (Refer ship)	3	.84
	6. เรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker ship)	66	18.49
	รวม	357	100

จากตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรที่ตอบแบบสอบถาม ทศนคคิดคน ประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า พบว่าจำนวน 357 คน แยก พิจารณาตาม อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา จำนวนปีของประสบการณ์ด้านการทำงาน บนเรือสินค้า แผนกการทำงาน และประเภทเรือในการปฏิบัติงาน

พบว่า อายุ 21-30 ปี จำนวน 193 คน คิดเป็นร้อยละ 54.06 รองลงมา อายุ 31-40 ปี จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 31.37 อายุ 41-50 ปี จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 10.92 อายุ 51 ปีขึ้นไป จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 3.08 อายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.57 ตามลำดับ

สถานภาพ โสด จำนวน 219 คน คิดเป็นร้อยละ 61.35 สมรส จำนวน 123 คน คิดเป็น ร้อยละ 34.45 หย่าร้าง จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.96 แยกกันอยู่ จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.12 หม้าย จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.12 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาสูงสุด ปริญญาตรี จำนวน 256 คน คิดเป็นร้อยละ 71.71 รองลงมา ปวช./ม.ปลาย จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 13.72 ปวส./อนุปริญญา จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 13.72 สูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.41 ตามลำดับ

จำนวนปีของประสบการณ์ด้านการทำงานบนเรือสินค้า 0-5 ปี จำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 56.58 รองลงมา 6-10 ปี จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 25.21 11-15 ปี จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7.84 16-20 ปี จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 7.28 มากกว่า 20 ปี จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 3.09 ตามลำดับ

แผนการทำงาน ฝ่ายเดินเรือ จำนวน 212 คน คิดเป็นร้อยละ 59.38 และฝ่ายช่างกล จำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 40.62

ประเภทเรือในการปฏิบัติงาน เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk ship) จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 29.13 รองลงมา เรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker ship) จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 26.33 เรือคอนเทนเนอร์ (Container ship) จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 23.53 เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo ship) จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 18.49 เรือบรรทุกรถยนต์ (Ro-Ro ship) จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.68 เรือบรรทุกสินค้าแช่แข็ง (Refer ship) จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.84 ตามลำดับ

ตอนที่ 2 ผลการศึกษาทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย

ในการวิเคราะห์ประเมินผลแบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทยนั้นวิเคราะห์โดยใช้ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จากตัวอย่าง 357 คน แล้วนำไปเปรียบเทียบตามเกณฑ์ระดับการวัดของข้อมูลแบบอันตรภาคชั้น

ตารางที่ 8 ค่าสถิติพื้นฐานของความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม

รายการ	ระดับความคิดเห็น		
	ค่าเฉลี่ย	S.D.	แปลผล
ทัศนคติของคนประจำเรือในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย			
ด้านความรู้	3.2961	.8876	ปานกลาง
ด้านความรู้สึก	3.2443	.9018	ปานกลาง
ด้านพฤติกรรม	3.3515	.8387	ปานกลาง
รวม	3.2973	.7591	ปานกลาง

จากตารางที่ 8 จำนวนค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า

ทัศนคติของคนประจำเรือในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย มีทั้งหมด 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความรู้ ด้านความรู้สึก และด้านพฤติกรรม โดยภาพรวม มีค่าเฉลี่ย 3.2973 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .7591 พบว่าอยู่ใน ระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาตามรายชื่อ ด้านความรู้ มีค่าเฉลี่ย 3.2961 ด้านความรู้สึก มีค่าเฉลี่ย 3.2443 และ ด้านพฤติกรรม มีค่าเฉลี่ย 3.3515 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน อยู่ในช่วง .8387-.9018 มีการกระจายของข้อมูลสูง พบว่า อยู่ใน ระดับปานกลาง

ตารางที่ 9 ค่าสถิติพื้นฐานของความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านความรู้

ข้อ	รายการ	ระดับความคิดเห็น		
		ค่าเฉลี่ย	S.D.	แปลผล
1. ด้านความรู้: ท่านมีทัศนคติด้านความรู้ความสามารถต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย				
1.1	สามารถผ่านการฝึกอบรม การสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ	4.1541	.6715	มาก
1.2	มีความรู้และความเข้าใจเรื่องกฎการเดินเรืออย่างละเอียด	3.8263	.7739	มาก
1.3	มีความรู้และความเข้าใจในเรื่องของบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบตำแหน่งการปฏิบัติงานของตนเองอย่างละเอียด	3.7703	.7918	มาก
1.4	สามารถแก้ไขปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นได้เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินขึ้น ในการปฏิบัติงานให้สำเร็จ ลุล่วงไปด้วยดี	3.4678	.8192	มาก
1.5	สามารถ บำรุง ซ่อมแซม รักษาอุปกรณ์ความปลอดภัย ตลอดจนถึงการดูแลสภาพความเป็นอยู่ภายในเรือ	3.4090	.8318	ปานกลาง
1.6	มีความรู้เกี่ยวกับสัญญาณแสดงการบังคับการเดินเรือและสัญญาณเตือน	2.3697	1.0747	น้อย
1.7	มีความรู้ด้านการแพทย์และสามารถปฐมพยาบาลและรักษาอาการเบื้องต้นได้เมื่อเกิดไม่สบายหรือเกิดอุบัติเหตุขึ้น	2.6499	1.0826	ปานกลาง
1.8	สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษได้อย่างดีเมื่อมีการปฏิบัติงานบนเรือหรือสนทนากับเจ้าหน้าที่ในเมืองท่าต่างประเทศ	3.1569	.9876	ปานกลาง

ตารางที่ 9 (ต่อ)

ข้อ	รายการ	ระดับความคิดเห็น		
		ค่าเฉลี่ย	S.D.	แปลผล
1.9	มีความรู้เกี่ยวกับเมืองท่าต่าง ๆ ที่เรือจะทำการเทียบเพื่อเป็นข้อมูลและทราบถึงรายละเอียดที่สำคัญของเมืองท่านั้น ๆ	2.6022	.9533	น้อย
1.10	มีความรู้และสามารถอธิบาย สาธิต การใช้ อุปกรณ์ความปลอดภัยภายในเรือได้อย่างครบถ้วน	3.5546	.8903	มาก
รวมด้านความรู้		3.2961	.8876	ปานกลาง

จากตารางที่ 9 จำนวนค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า

ด้านความรู้ การประกอบอาชีพคนประจำเรือนั้นจะต้องมีความรู้ความสามารถเฉพาะด้านที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยมีเรือเป็นยานพาหนะในการขนส่งสินค้าซึ่งในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้านั้นจะต้องได้รับการฝึกอบรม การสอบความรู้ ความสามารถ ซึ่งจะมีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้าขามสำหรับผู้ทำการในเรือ ค.ศ. 1978 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978: STCW) ซึ่งมีการแบ่งหน้าที่ในเรือ (Function) ตามกลุ่มของงาน หน้าที่และความรับผิดชอบที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานของเรือ และความปลอดภัยแห่งชีวิตหรือการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยมีการใช้ระบบประกาศนียบัตร (Certificate) ที่แสดงถึงความรู้ความสามารถของคนประจำเรือ ดังนั้นคนประจำเรือทุกคนไม่ว่าจะเป็นเพศหญิงหรือเพศชายก็จะต้องมี ประกาศนียบัตรทำการบนเรือ ซึ่งในแต่ละด้านความรู้ จากตารางข้างต้นจะเห็นได้ว่า

จากตารางที่ 9 ทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย ด้านความรู้ โดยรวม มีค่าเฉลี่ย 3.2961 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

.8876 พบว่า อยู่ใน ระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาตามรายชื่อ สามารถเรียงลำดับด้านความรู้ จาก ระดับมากไประดับน้อย ในเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ระดับมาก จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น ค่าเฉลี่ย 3.41-4.20 พบว่า ทักษะคิดคนประจำเรือที่มี ต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็น ว่า สามารถ ผ่านการฝึกอบรม การสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ มีความรู้และความ เข้าใจเรื่องกฎการเดินเรืออย่างละเอียด มีความรู้และความเข้าใจในเรื่องของบทบาทหน้าที่ความ รับผิดชอบตำแหน่งการปฏิบัติงานของตนเองอย่างละเอียด มีความรู้และสามารถอธิบาย สาธิต การใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยภายในเรือได้อย่างครบถ้วน สามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้ เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินขึ้น ในการปฏิบัติงานให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ระดับปานกลาง จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น ค่าเฉลี่ย 2.61-3.40 พบว่า ทักษะคิดคนประจำ เรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็น ว่า สามารถ บำรุง ซ่อมแซม รักษาอุปกรณ์ความปลอดภัย ตลอดจนถึงการดูแลสภาพความเป็นอยู่ ภายในเรือ สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษได้อย่างดีเมื่อมีการปฏิบัติงานบนเรือหรือสนทนากับ เจ้าหน้าที่ในเมืองท่าต่างประเทศ มีความรู้ด้านการแพทย์และสามารถปฐมพยาบาลและรักษาอาการ เบื้องต้นได้เมื่อเกิดไม่สบายหรือเกิดอุบัติเหตุขึ้น

ระดับน้อย จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น ค่าเฉลี่ย 1.81-2.60 พบว่า ทักษะคิดคนประจำเรือที่มี ต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็น ว่า มีความรู้เกี่ยวกับเมืองท่าต่าง ๆ ที่เรือจะทำการเทียบเพื่อเป็นข้อมูลและทราบถึงรายละเอียดที่สำคัญ ของเมืองท่านั้น ๆ มีความรู้เกี่ยวกับสัญญาณแสดงการบังคับการเดินเรือและสัญญาณเตือน

ตารางที่ 10 ค่าสถิติพื้นฐานของความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านความรู้สึก

ข้อ	รายการ	ระดับความคิดเห็น		
		ค่าเฉลี่ย	S.D.	แปลผล
2. ด้านความรู้สึก: ท่านมีทัศนคติด้านความรู้สึกต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือ หญิงไทย				
2.1	วิชาชีพนักเดินเรือสามารถปฏิบัติงานได้ทั้งเพศ หญิงและเพศชาย	3.0896	1.0588	ปานกลาง

ตารางที่ 10 (ต่อ)

ข้อ	รายการ	ระดับความคิดเห็น		
		ค่าเฉลี่ย	S.D.	แปลผล
2.2	สามารถอยู่ร่วมกันกับเพื่อนร่วมงานเพศชายบนเรือสินค้าได้อย่างสงบสุข	2.7563	.9207	ปานกลาง
2.3	เพศหญิงและเพศชายสามารถเป็นผู้นำในการทำงานได้เท่าเทียมกัน	3.1064	1.0194	ปานกลาง
2.4	เพศหญิงสามารถควบคุมอารมณ์ได้มากกว่าเพศชาย	2.7899	.8920	ปานกลาง
2.5	เพศหญิงจะเป็นคนที่มีเหตุผลมากกว่าเพศชาย	3.2997	.8462	ปานกลาง
2.6	เพศหญิงมีความขยันและใฝ่เรียนรู้มากกว่าเพศชาย	3.5658	.7490	มาก
2.7	เพศหญิงมีความคิดสร้างสรรค์มากกว่าเพศชาย	3.3866	.7729	ปานกลาง
2.8	การยอมรับและให้ความเท่าเทียมในโอกาสคนประจำเรือหญิงในการปฏิบัติงานบนเรือให้เทียบเท่ากับเพศชาย	3.4426	.9058	มาก
2.9	การปฏิบัติงานนั้นควรพิจารณาจากความรู้ความสามารถ มากกว่าเรื่องเพศ	3.6106	.9843	มาก
2.10	เพศหญิงรักสงบและใฝ่สันติมากกว่า เพศชาย	3.3950	.8698	ปานกลาง
รวมด้านความรู้ลึก		3.2443	.9018	ปานกลาง

จากตารางที่ 10 จำนวนค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า

ด้านความรู้ลึก จากสถิติ 98% ทั่วโลกของคนประกอบอาชีพคนประจำเรือ จะเป็นเพศชาย ซึ่งจะเป็นงานที่จะต้องใช้กำลังแรงกายที่แข็งแรงในการทำงาน นอกจากนี้จะต้องพักอาศัยร่วมกันภายในเรือ และทำงานต่าง ๆ ร่วมกันอยู่ตลอด จึงเป็นอาชีพที่เหมาะสมและได้รับความนิยมจากเพศชายมากกว่า ซึ่งในปัจจุบันนี้อาชีพคนประจำเรือเปิดโอกาสให้เพศหญิงสามารถมาทำงาน

บนเรือสินค้าได้ จึงทำให้คนประจำเรือชายมีมุมมองทัศนคติต่อการทำงานของเพศหญิงที่แตกต่าง กันไปซึ่งในแต่ละด้านความรู้สึก จากตารางข้างต้นจะเห็นได้ว่า

จากตารางที่ 10 ทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำ เรือหญิงในประเทศไทย ด้านความรู้สึก โดยรวม มีค่าเฉลี่ย 3.2443 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .9018 พบว่า อยู่ใน ระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาตามรายชื่อ สามารถเรียงลำดับด้านความรู้สึก จาก ระดับมากไประดับน้อย ในเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ระดับมาก จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น ค่าเฉลี่ย 3.41-4.20 พบว่า ทัศนคติคนประจำเรือ ที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่าการ ปฏิบัติงานนั้นควรพิจารณาจากความรู้ ความสามารถ มากกว่าเรื่องเพศ เพศหญิงมีความขยันและ ใฝ่เรียนรู้มากกว่าเพศชาย การยอมรับและให้ความเท่าเทียมใน โอกาสคนประจำเรือหญิงในการ ปฏิบัติงานบนเรือให้เทียบเท่ากับเพศชาย

ระดับปานกลาง จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น ค่าเฉลี่ย 2.61-3.40 พบว่า ทัศนคติคนประจำ เรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็น ว่า เพศหญิงรักสงบและใฝ่สันติมากกว่า เพศชายเพศหญิงรักสงบและใฝ่สันติมากกว่า เพศชาย เพศ หญิงมีความคิดสร้างสรรค์มากกว่าเพศชาย เพศหญิงจะเป็นคนที่มีเหตุผลมากกว่าเพศชาย เพศหญิง และเพศชายสามารถเป็นผู้นำในการทำงานได้เท่าเทียมกัน วิชาชีพนักเดินเรือสามารถปฏิบัติงานได้ ทั้งเพศหญิงและเพศชาย เพศหญิงสามารถควบคุมอารมณ์ได้มากกว่าเพศชาย สามารถอยู่ร่วมกันกับ เพื่อนร่วมงานเพศชายบนเรือสินค้าได้อย่างสงบสุข

ตารางที่ 11 ค่าสถิติพื้นฐานของความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านพฤติกรรม

ข้อ	รายการ	ระดับความคิดเห็น		
		ค่าเฉลี่ย	S.D.	แปลผล
3. ด้านพฤติกรรม: ท่านมีทัศนคติด้านพฤติกรรมต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือ หญิงไทย				
3.1	มีความขยันหมั่นเพียรในการปฏิบัติงาน	3.7283	.7123	มาก
3.2	มีสติสัมปชัญญะในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ	3.5602	.7643	มาก
3.3	มีความอดทนในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้า เทียบเท่ากับคนประจำเรือชายไทย	2.6779	.8578	ปานกลาง

ตารางที่ 11 (ต่อ)

ข้อ	รายการ	ระดับความคิดเห็น		
		ค่าเฉลี่ย	S.D.	แปลผล
3.4	สามารถควบคุมอารมณ์ได้เมื่อมีเหตุการณ์ที่ต้องร่วมงานกับคนที่ไม่ชอบ	2.7983	.8603	ปานกลาง
3.5	เป็นคนตรงต่อเวลา	3.5658	.8639	มาก
3.6	มีระเบียบวินัย	3.6022	.8338	มาก
3.7	สามารถปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่กำหนดไว้ได้	3.6387	.8420	มาก
3.8	สามารถปฏิบัติงานด้วยความเสมอภาคและมีมาตรฐานเดียวกัน	3.5518	.8873	มาก
3.9	มีความหนักแน่นในการบังคับบัญชา เมื่ออยู่ในตำแหน่งผู้นำขององค์กร	3.4986	.8060	มาก
3.10	มีบุคลิกภาพที่ดี น่าเชื่อถือ	2.8936	.9598	ปานกลาง
รวมด้านพฤติกรรม		3.3515	.8387	ปานกลาง

จากตารางที่ 11 จำนวนค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า

ด้านพฤติกรรม อาชีพคนประจำเรือเป็นอาชีพที่ต้องมีความอดทนในการทำงานมาก เพราะต่างคนต่างที่มาพฤติกรรมของแต่ละคนก็จะมีแตกต่างกันออกไป และด้วยสภาพแวดล้อมจากการทำงานกับคนจำนวนมาก ในขณะเดียวกันทุกคนจะต้องปฏิบัติตามให้อยู่ในกฎระเบียบข้อบังคับของส่วนรวม เพื่อลดความขัดแย้งและสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างสงบสุข นอกจากนี้อาชีพนี้จะได้รับแรงกดดันอยู่ตลอดเวลา มีความเสี่ยงในการทำงานอยู่ตลอด มีสถานการณ์ที่จะต้องตัดสินใจและแก้ไขปัญหาอยู่เสมอ คนประจำเรือจึงต้องมีสติสัมปชัญญะในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ รวมไปถึงถ้ามีคนประจำเรือหญิงที่เข้ามาปฏิบัติงานบนเรือสินค้าร่วมกับคนประจำเรือชาย กฎข้อบังคับในการทำงานและการอยู่ร่วมกันก็ต้องมีมากขึ้น ซึ่งในแต่ละด้านพฤติกรรม จากตารางข้างต้นจะเห็นได้ว่า

จากตารางที่ 11 ทักษะคิดคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย ด้านพฤติกรรม โดยรวม มีค่าเฉลี่ย 3.3515 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .8387 พบว่า อยู่ใน ระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาตามรายชื่อ สามารถเรียงลำดับด้านความรู้ จากระดับมากไประดับน้อย ในเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ระดับมาก จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น ค่าเฉลี่ย 3.41-4.20 พบว่า ทักษะคิดคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่ามี ความขยันหมั่นเพียร ในการปฏิบัติงาน สามารถปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่กำหนดไว้ได้ มีระเบียบวินัย เป็นคนตรงต่อเวลา มีสติสัมปชัญญะในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ สามารถปฏิบัติงานด้วยความเสมอภาคและมีมาตรฐานเดียวกัน มีความหนักแน่นในการบังคับบัญชา เมื่ออยู่ในตำแหน่งผู้นำขององค์กร

ระดับปานกลาง จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น ค่าเฉลี่ย 2.61-3.40 พบว่า ทักษะคิดคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่ามีบุคลิกภาพที่ดี น่าเชื่อถือ สามารถควบคุมอารมณ์ได้เมื่อมีเหตุการณ์ที่ต้องร่วมงานกับคนที่ไม่ชอบ มีความอดทนในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าเทียบเท่ากับคนประจำเรือชายไทย

จากผลการวิเคราะห์พบว่า ทักษะคิดของคนประจำเรือในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย อยู่ในระดับ ปานกลาง ลงมาทั้ง 3 ด้าน ดังต่อไปนี้

- ด้านความรู้
- ด้านความรู้สึก
- ด้านพฤติกรรม

ตอนที่ 3 การเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงทัศนคติของคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทยและเสนอแนะแนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานร่วมกันกับคนประจำเรือหญิงให้แก่คนประจำเรือไทยในการทำงานร่วมกันภายในองค์กร

จากผลการวิเคราะห์ทัศนคติของคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย พบว่า ทั้งด้านความรู้ ด้านความรู้สึก และด้านพฤติกรรม เมื่อพิจารณาตามรายชื่อ ทั้ง 3 ด้านนั้น จะพบว่า

ด้านความรู้

ระดับมาก จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น ค่าเฉลี่ย 3.41-4.20 พบว่า ทักษะคิดค้นประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่าจะสามารถผ่านการฝึกอบรม การสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ มีความรู้และความเข้าใจเรื่องกฎการเดินเรืออย่างละเอียด มีความรู้และความเข้าใจในเรื่องของบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบตำแหน่งการปฏิบัติงานของตนเองอย่างละเอียด มีความรู้และสามารถอธิบาย สาธิต การใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยภายในเรือ ได้อย่างครบถ้วน สามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินขึ้น ในการปฏิบัติงานให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ระดับปานกลาง จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น ค่าเฉลี่ย 2.61-3.40 พบว่า ทักษะคิดค้นประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่าจะสามารถ บำรุง ซ่อมแซม รักษาอุปกรณ์ความปลอดภัย ตลอดจนถึงการดูแลสภาพความเป็นอยู่ภายในเรือ สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษได้อย่างดีเมื่อมีการปฏิบัติงานบนเรือหรือสนทนากับเจ้าหน้าที่ในเมืองท่าต่างประเทศ มีความรู้ด้านการแพทย์และสามารถปฐมพยาบาลและรักษาอาการเบื้องต้นได้เมื่อเกิดไม่สบายหรือเกิดอุบัติเหตุขึ้น

ระดับน้อย จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น ค่าเฉลี่ย 1.81-2.60 พบว่า ทักษะคิดค้นประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่าจะมีความรู้เกี่ยวกับเมืองท่าต่าง ๆ ที่เรือจะทำการเทียบเพื่อเป็นข้อมูลและทราบถึงรายละเอียดที่สำคัญของเมืองท่านั้น ๆ มีความรู้เกี่ยวกับสัญญาณแสดงการบังคับการเดินเรือและสัญญาณเตือน

ด้านความรู้ลึก

ระดับมาก จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น ค่าเฉลี่ย 3.41-4.20 พบว่า ทักษะคิดค้นประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่าการปฏิบัติงานนั้นควรพิจารณาจากความรู้ ความสามารถ มากกว่าเรื่องเพศ เพศหญิงมีความขยันและใฝ่เรียนรู้มากกว่าเพศชาย การยอมรับและให้ความเท่าเทียมใน โอกาสคนประจำเรือหญิงในการปฏิบัติงานบนเรือให้เทียบเท่ากับเพศชาย

ระดับปานกลาง จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น ค่าเฉลี่ย 2.61-3.40 พบว่า ทักษะคิดค้นประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่าจะเพศหญิงรักสงบและใฝ่สันติมากกว่า เพศชายเพศหญิงรักสงบและใฝ่สันติมากกว่า เพศชาย เพศหญิงมีความคิดสร้างสรรค์มากกว่าเพศชาย เพศหญิงจะเป็นคนที่มีเหตุผลมากกว่าเพศชาย เพศหญิงและเพศชายสามารถเป็นผู้นำในการทำงานได้เท่าเทียมกัน วิชาชีพนักเดินเรือสามารถปฏิบัติงานได้ทั้ง

เพศหญิงและเพศชาย เพศหญิงสามารถควบคุมอารมณ์ได้มากกว่าเพศชาย สามารถอยู่ร่วมกับเพื่อนร่วมงานเพศชายบนเรือสินค้าได้อย่างสงบสุข

ด้านพฤติกรรม

ระดับมาก จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น ค่าเฉลี่ย 3.41-4.20 พบว่า ทักษะคิดคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่ามี ความขยันหมั่นเพียรในการปฏิบัติงาน สามารถปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่กำหนดไว้ได้ มีระเบียบวินัย เป็นคนตรงต่อเวลา มีสติสัมปชัญญะในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ สามารถปฏิบัติงานด้วยความเสมอภาคและมีมาตรฐานเดียวกัน มีความหนักแน่นในการบังคับบัญชา เมื่ออยู่ในตำแหน่งผู้นำขององค์กร

ระดับปานกลาง จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น ค่าเฉลี่ย 2.61-3.40 พบว่า ทักษะคิดคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่ามีบุคลิกภาพที่ดี น่าเชื่อถือ สามารถควบคุมอารมณ์ได้เมื่อมีเหตุการณ์ที่ต้องร่วมงานกับคนที่ไม่ชอบ มีความอดทนในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าเทียบเท่ากับคนประจำเรือชายไทย

จึงได้นำเอาปัจจัยที่แสดงผลระดับความพึงพอใจของคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย ตั้งแต่ระดับมาก ปานกลาง และน้อย เสนอแนวทางจากแบบสอบถาม ในส่วนที่ 3 เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหาและการยอมรับในความเท่าเทียมในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือไทยทั้งเพศชายและเพศหญิงให้ทำงานร่วมกันในองค์กรได้อย่างมีความสุข ได้ดังต่อไปนี้

ทัศนคติของคนประจำเรือในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย

ตารางที่ 12 การเสนอแนะแนวทาง ด้านความรู้

ปัจจัยด้านความรู้	เสนอแนะแนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย
ความคิดเห็นทัศนคติอยู่ใน ระดับมาก พบว่า ทักษะคิดคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่	แนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยนั้น ควรมีการพัฒนาโดยจัดให้มี การฝึกอบรมหลักสูตร Upgradation training และหลักสูตรที่กำหนด

ตารางที่ 12 ต่อ

ปัจจัยด้านความรู้	เสนอแนะแนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย
<ol style="list-style-type: none"> 1.สามารถผ่านการฝึกอบรม การสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ 2.มีความรู้และความเข้าใจเรื่องกฎการเดินเรืออย่างละเอียด 3.มีความรู้และความเข้าใจในเรื่องของบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบตำแหน่งการปฏิบัติงานของตนเองอย่างละเอียด 4. มีความรู้และสามารถอธิบาย สาธิต การใช้ อุปกรณ์ความปลอดภัยภายในเรือได้อย่างครบถ้วน 5. สามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินขึ้น ในการปฏิบัติงานให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี 	
<p>ความคิดเห็นทัศนคติอยู่ ระดับปานกลาง พบว่า ทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่า</p>	<p>แนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยนั้น บริษัทเรือและฝ่ายแผนกคนประจำเรือจะต้องปรับปรุงและให้ความสำคัญกับเรื่องของการอบรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือให้ได้เข้าฝึกอบรมหลักสูตรตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด คนประจำเรือได้มีการออกประกาศนียบัตรกำหนดใหม่ตาม STCW 2010 ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> -ภาษาอังกฤษสำหรับคนประจำเรือ Maritime English (Elementary maritime english) -Electro-technical rating (ET. rating)

ตารางที่ 12 (ต่อ)

ปัจจัยด้านความรู้	เสนอแนะแนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย
	-Electro-technical officer (ET. officer) -Certificate of Proficiency: COP ตามที่กำหนด Chapter VI ของ STCW 2010 เพื่อพัฒนาและเพิ่มทักษะความรู้เพิ่มเติม (กรมเจ้าท่า, 2560)
<p>ความคิดเห็นที่สนคคืออยู่ใน ระดับน้อย พบว่าทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มีความรู้เกี่ยวกับเมืองท่าต่าง ๆ ที่เรือจะทำการเทียบเพื่อเป็นข้อมูลและทราบถึงรายละเอียดที่สำคัญของเมืองท่านั้น ๆ 2. มีความรู้เกี่ยวกับสัญญาณแสดงการบังคับการเดินเรือและสัญญาณเตือน 	<p>แนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยนั้น ควรมีการปรับปรุงอย่างเร่งด่วนให้บริษัทเรือและองค์กรที่เกี่ยวข้องจัดการฝึกอบรม Refresher and updating ในเรื่องอนุสัญญาว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ สำหรับป้องกันเรือโคลนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (COLREG, 72) ซึ่งคนประจำเรือทุกคนทั้งฝ่ายเดินเรือและห้องเครื่อง ล้วนแล้วแต่ต้องทราบและปฏิบัติตามกฎการเดินเรือสากล เพราะสิ่งเหล่านี้เป็นข้อบังคับในการเดินเรือที่คนประจำเรือทุกคนจะต้องปฏิบัติตาม</p>

ตารางที่ 13 การเสนอแนะแนวทาง ด้านความรู้ลึก

ปัจจัยด้านความรู้ลึก	เสนอแนะแนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย
<p>ความคิดเห็นที่ตนคิดอยู่ใน ระดับมาก พบว่าทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นที่ว่า</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การปฏิบัติงานนั้นควรพิจารณาจากความรู้ความสามารถ มากกว่าเรื่องเพศ 2. เพศหญิงมีความขยันและใฝ่เรียนรู้มากกว่าเพศชาย 3. การยอมรับและให้ความเท่าเทียมในโอกาสคนประจำเรือหญิงในการปฏิบัติงานบนเรือให้เทียบเท่ากับเพศชาย 	<p>แนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยนั้น ให้บริษัทเรือและทุกภาคส่วนองค์กรที่เกี่ยวข้องจัดแผนนโยบายพัฒนา ส่งเสริมการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิง ซึ่งในปี พ.ศ. 2562 ทาง IMO ได้มีการสนับสนุนและเปิดโอกาสสำหรับสตรีที่สนใจในอาชีพคนประจำเรือ จึงได้มีการจัดงานภายใต้ชื่อ “Empowering women in the maritime community: การส่งเสริมบทบาทสตรีในภาคการขนส่งทางน้ำ” ซึ่งสมาชิกแต่ละประเทศนั้นได้เปิดโอกาสและให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องสิทธิความเท่าเทียมกันระหว่างเพศหญิงและเพศชาย ดังนั้นบริษัทเรือ คนประจำเรือไทยทุกคนควรให้โอกาสและเปิดใจยอมรับในการเข้ามาปฏิบัติงานของคนประจำเรือหญิงให้สามารถปฏิบัติงานร่วมกันคนประจำเรือชายได้อย่างสงบสุข (กรมเจ้าท่า, 2562)</p>

ตารางที่ 13 (ต่อ)

ปัจจัยด้านความรู้สึก	เสนอแนะแนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย
<p>ความคิดเห็นทัศนคติอยู่ใน ระดับปานกลาง พบว่า ทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่า</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เพศหญิงรักสงบและใฝ่สันติมากกว่า เพศชายเพศ 2. เพศหญิงมีความคิดสร้างสรรค์มากกว่าเพศชาย 3. เพศหญิงจะเป็นคนที่มีเหตุผลมากกว่าเพศชาย 4. เพศหญิงและเพศชายสามารถเป็นผู้นำในการทำงานได้เท่าเทียมกัน 5. วิชาชีพนักเดินเรือสามารถปฏิบัติงานได้ทั้งเพศหญิงและเพศชาย 6. เพศหญิงสามารถควบคุมอารมณ์ได้มากกว่าเพศชาย 7. สามารถอยู่ร่วมกันกับเพื่อนร่วมงานเพศชายบนเรือสินค้าได้อย่างสงบสุข 	<p>แนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยนั้น ทางกรมเจ้าท่าไทย บริษัทเรือต่าง ๆ สถานศึกษา และสถานฝึกอบรมที่เกี่ยวกับคนประจำเรือไทย ควรมีการปรับปรุง การจัดอบรมความรู้และจัดกิจกรรมส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างเพศหญิงและเพศชายที่จะปฏิบัติงานร่วมกันบนเรือสินค้า ในเรื่องของการยอมรับและการให้โอกาส เกี่ยวกับความเท่าเทียมภายในสังคมในการปฏิบัติงานต่าง ๆ บนเรือสินค้าของเพศหญิงได้เทียบเท่ากับเพศชาย อีกทั้งเพื่อให้ทั้งเพศหญิงและเพศชายสามารถยอมรับซึ่งกันและกันได้ และทำงานร่วมกันได้ อย่างสงบสุข พร้อมทั้งยังทำให้ได้บุคลากรอาชีพคนประจำเรือให้มีเพิ่มมากขึ้น เพื่อประสิทธิภาพในการทำงานและทำให้ผู้ที่มีความสนใจในสายอาชีพนี้มีโอกาสและสามารถทำงานในอาชีพคนประจำเรือได้</p>

ตารางที่ 14 การเสนอแนะแนวทาง ด้านพฤติกรรม

ปัจจัยด้านพฤติกรรม	เสนอแนะแนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย
<p>ความคิดเห็นที่ทัศนคติอยู่ใน ระดับมาก พบว่าทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มีความขยันหมั่นเพียรในการปฏิบัติงาน 2. สามารถปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่กำหนดไว้ได้ 3. มีระเบียบวินัย 4. เป็นคนตรงต่อเวลา 5. มีสติสัมปชัญญะในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ 6. สามารถปฏิบัติงานด้วยความเสมอภาคและมีมาตรฐานเดียวกัน 7. มีความหนักแน่นในการบังคับบัญชา เมื่ออยู่ในตำแหน่งผู้นำขององค์กร 	<p>แนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยนั้น บริษัทเรือควรมีแผนนโยบายการพัฒนา การอบรม และอธิบายการอยู่ร่วมกันระหว่างเพศหญิงและเพศชายก่อนการลงไปปฏิบัติหน้าที่คนประจำเรือบนเรือสินค้าถึงลักษณะงานและการใช้ชีวิตร่วมกันบนเรือ มีการแบ่งพื้นที่ส่วนตัวของเพศหญิงในการทำธุระส่วนตัวไม่ให้ปะปนกัน โดยการชี้แจงและเป็นกฎระเบียบบังคับใช้กับทางเรือเพิ่มขึ้นในการทำงานและอาศัยอยู่ร่วมกัน เพื่อป้องกันความขัดแย้ง การทะเลาะวิวาทรวมถึงการล่วงละเมิดทางเพศ</p>

ตารางที่ 14 (ต่อ)

ปัจจัยด้านพฤติกรรม	เสนอแนะแนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย
<p>ความคิดเห็นที่สอดคล้องอยู่ใน ระดับปานกลาง พบว่า ทักษะของคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีความคิดเห็นว่า</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มีบุคลิกภาพที่ดี น่าเชื่อถือ 2. สามารถควบคุมอารมณ์ได้เมื่อมีเหตุการณ์ที่ต้องร่วมงานกับคนที่ไม่ชอบ 3. มีความอดทนในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้า เทียบเท่ากับคนประจำเรือชายไทย 	<p>แนวทางการยอมรับในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยนั้น บริษัทเรือควรมีแผนปรับปรุงนโยบายการพัฒนาคนประจำเรือในขณะที่ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าในทุก ๆ 3 เดือน เพื่อทบทวนความรู้และให้ความรู้ใหม่ ๆ เพิ่มเติมแก่คนประจำเรือ ในเรื่องของระบบการทำงานภายในเรือและอุปกรณ์ในการทำสินค้าต่าง ๆ ให้มีความทันสมัยและใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาปรับปรุง เพื่อให้เพศหญิงสามารถปฏิบัติงานได้เทียบเท่ากับเพศชาย ซึ่งปัจจุบันมีเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาที่เรือสินค้าต่างประเทศที่มีคนประจำเรือหญิงเข้ามาปฏิบัติงานบนเรือสินค้า มีอุปกรณ์ในการทำสินค้าที่ทันสมัยและมีเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาเพิ่มเติมขึ้น โดยใช้เครื่องจักรมาเป็นตัวทำแทน โดยไม่ต้องใช้กำลังแรงที่มาก เพศหญิงก็สามารถปฏิบัติงานในหน้าที่นี้ได้เทียบเท่ากับเพศชาย โดยไม่ต้องมีปัญหาในการปฏิบัติงานที่ไม่เท่าเทียมกัน อีกทั้งยังสะดวกสบายขึ้นและประหยัดเวลาในการปฏิบัติงานเพิ่มขึ้น</p>

บทที่ 5

สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้ศึกษา แยกพิจารณาตามอายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา จำนวนปีของประสบการณ์ด้านการทำงานบนเรือสินค้า และแผนการทำงาน และทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย ทั้ง 3 ด้าน ดังนี้

1. ทัศนคติด้านความรู้ความสามารถต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย

2. ทัศนคติด้านความรู้สึกต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย

3. ทัศนคติด้านพฤติกรรมต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย

โดยใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูล กรณีศึกษาที่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 357 คน โดยใช้สูตรในการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากประชากร โดยคำนวณสัดส่วน จากตารางเจซีและมอร์แกน (Krejcie & Morgan, 1970, pp. 608) สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งผลการศึกษานำเสนอตามลำดับดังนี้

สรุปผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชากร

ผลการศึกษาพบว่า ทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย อายุ 21-30 ปี จำนวน 193 คน คิดเป็นร้อยละ 54.06 มากที่สุด สถานภาพ โสด จำนวน 219 คน คิดเป็นร้อยละ 61.35 มากที่สุด ระดับการศึกษาสูงสุด ปริญญาตรี จำนวน 256 คน คิดเป็นร้อยละ 71.71 มากที่สุด จำนวนปีของประสบการณ์ด้านการทำงานบนเรือสินค้า 0-5 ปี จำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 56.58 มากที่สุด แผนการทำงาน ฝ่ายเดินเรือ จำนวน 212 คน คิดเป็นร้อยละ 59.38 มากที่สุด และประเภทเรือในการปฏิบัติงาน เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk ship) จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 29.13 มากที่สุด

ส่วนที่ 2 ทักษะคิดคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย

ผลการศึกษาพบว่า จำนวนค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทัศนคติของคนประจำเรือในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย มีทั้งหมด 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความรู้ ด้านความรู้สึก และด้านพฤติกรรม โดยภาพรวม มีค่าเฉลี่ย 3.2973 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .7591 เมื่อพิจารณาตามรายชื่อ ด้านความรู้ โดยรวม มีค่าเฉลี่ย 3.2961 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .8876 พบว่า สามารถผ่านการฝึกอบรม สอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ มีค่าเฉลี่ย 4.1541 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .6715 รองลงมา มีความรู้และความเข้าใจเรื่องกฎการเดินเรืออย่างละเอียด มีค่าเฉลี่ย 3.8263 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .7739 และลำดับน้อยสุดมีความรู้เกี่ยวกับสัญญาณแสดงการบังคับการเดินเรือและสัญญาณเตือน มีค่าเฉลี่ย 2.3697 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.0747 ด้านความรู้สึก โดยรวม มีค่าเฉลี่ย 3.2433 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .9018 พบว่า การปฏิบัติงานนั้นควรพิจารณาจากความรู้ ความสามารถ มากกว่าเรื่องเพศ มีค่าเฉลี่ย 3.6106 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .9843 รองลงมา เพศหญิงมีความขยันและใฝ่เรียนรู้มากกว่าเพศชาย มีค่าเฉลี่ย 3.5658 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .7490 และลำดับน้อยสุด สามารถอยู่ร่วมกันกับเพื่อนร่วมงานเพศชายบนเรือสินค้าได้อย่างสงบสุข มีค่าเฉลี่ย 2.7563 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .9207 ด้านพฤติกรรม โดยรวม มีค่าเฉลี่ย 3.3515 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .8387 พบว่า มีความขยันหมั่นเพียรในการปฏิบัติงาน มีค่าเฉลี่ย 3.7283 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .7123 รองลงมา สามารถปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่กำหนดไว้ได้ มีค่าเฉลี่ย 3.6387 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .8420 และลำดับน้อยสุด มีความอดทนในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าเทียบเท่ากับคนประจำเรือชายไทย มีค่าเฉลี่ย 2.6799 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .8578

อภิปรายผล

จากผลการวิจัย เรื่อง การศึกษาทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า ข้อมูลข้างต้น พบว่า ทักษะคิดคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย ในภาพรวมที่มีความคิดเห็นต่อทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย มีทั้งหมด 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความรู้ ด้านความรู้สึก และด้านพฤติกรรม โดยภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง สอดคล้องกับงานวิจัย ชัยทัต อุดมสุข (2548) ทักษะคิดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ศึกษาพาณิชย์นาวี ที่มีต่อวิชาชีพนักเดินเรือ การศึกษานี้มีจุดมุ่งหมาย เพื่อศึกษาวิเคราะห์ทัศนคติของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ที่มีต่อวิชาชีพนักเดินเรือ ผลการวิจัยพบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ที่มีต่อวิชาชีพนักเดินเรือ โดยภาพรวมอยู่ใน ระดับมาก

ผู้ศึกษาจึงนำผลการวิจัยที่ได้ เสนอกับบริษัทสายการเดินเรือในประเทศไทย โดยเสนอทัศนคติความพึงพอใจ ด้านปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย ทั้ง 3 ด้าน ดังต่อไปนี้

1. ด้านความรู้ บริษัทเรือ ฝ่ายแผนกคนประจำเรือ และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องควรมีการพัฒนาโดยจัดให้มี การฝึกอบรมหลักสูตร Upgradation training และหลักสูตรที่กำหนดใหม่หรือที่กำหนดเพิ่มเติม และ เข้ารับการฝึกอบรมทบทวนความรู้ ตามที่กรมเจ้าท่ากำหนดเพื่อให้คนประจำเรือได้มีการพัฒนาทักษะทางวิชาชีพ และการเรียนรู้สิ่งใหม่ ๆ ได้เพิ่มเติมมากขึ้น โดยจะต้องให้ความสำคัญกับเรื่องของหลักสูตรการอบรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือ ซึ่งคนประจำเรือทุกคนจะต้องผ่านการฝึกอบรม การสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ ถึงสามารถปฏิบัติงานบนเรือสินค้าได้ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ได้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับผู้ทำการในเรือ ค.ศ 1978 (STCW) ที่ทุกคนจะต้องผ่านการฝึกอบรมและมีคุณสมบัติตามที่กำหนด ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวนี้จะอธิบายถึงเรื่องหลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัยต่าง ๆ ที่คนประจำเรือจะต้องผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรพื้นฐานดังกล่าวนี้ อธิบายเกี่ยวกับตำแหน่งหน้าที่ในการทำงานทั้งฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายห้องเครื่องตามตำแหน่งหน้าที่ของตนเองในการปฏิบัติงาน และกล่าวถึงเรื่องกฎการเดินเรือที่เป็นข้อบังคับที่คนประจำเรือทุกคนต้องทราบถึงรายละเอียดของความปลอดภัยแต่ละข้อ รวมถึงอุปกรณ์ความปลอดภัยช่วยชีวิตต่าง ๆ ภายในเรือ เพราะสิ่งต่าง ๆ ที่กล่าวมาในข้างต้นเป็นข้อบังคับในการเดินเรือที่คนประจำเรือทุกคนต้องปฏิบัติตามที่กำหนดและสามารถปฏิบัติตามได้ ดังนั้นบริษัทเรือ กัปตันเรือ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในทุกตำแหน่งหน้าที่ จะต้องอธิบายและชี้แจงถึงความสำคัญในเรื่องดังกล่าวนี้ด้วย ไม่ว่าจะเป็นคนประจำเรือเพศหญิงหรือเพศชาย ทุกคนต่างต้องมีคุณสมบัติทั้งหมดที่กล่าวมาในข้างต้นถึงสามารถประกอบอาชีพคนประจำเรือและสามารถปฏิบัติงานบนเรือสินค้าได้ (กรมเจ้าท่า, 2560)

2. ด้านความรู้สึก ให้บริษัทเรือและทุกภาคส่วนองค์กรที่เกี่ยวข้องจัดแผนนโยบายพัฒนา ส่งเสริมการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิง ซึ่งในปี พ.ศ. 2562 ทางด้าน IMO ได้มีโครงการสนับสนุนและเปิดโอกาสสำหรับสตรีที่สนใจในอาชีพคนประจำเรือ จึงได้มีการจัดงานภายใต้ชื่อ “Empowering women in the maritime community: การส่งเสริมบทบาทสตรีในภาคการขนส่งทางน้ำ” ซึ่งทาง IMO เปิดโอกาสให้สตรีที่สนใจในการประกอบอาชีพคนประจำเรือ โดยสมาชิกแต่ละประเทศนั้นได้เปิดโอกาสและให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องสิทธิความเท่าเทียมกัน

ระหว่างเพศหญิงและเพศชาย ในต่างประเทศจึงสามารถมีคนประจำเรือหญิงที่ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าร่วมกับคนประจำเรือชายได้ในปัจจุบัน ซึ่งแนวทางในการสนับสนุนและเปิดโอกาสสำหรับประเทศไทยนั้น ทางกรมเจ้าท่า บริษัทเรือต่าง ๆ สถานศึกษา และสถานอบรมที่เกี่ยวกับคนประจำเรือไทย ควรมีการจัดอบรมความรู้ การแลกเปลี่ยนทัศนคติการยอมรับและการให้โอกาสเกี่ยวกับการความเท่าเทียมภายในสังคมในการปฏิบัติงานต่าง ๆ บนเรือสินค้า สำหรับคนประจำเรือหญิง ตามนโยบายของทาง IMO ที่ให้การสนับสนุนและเปิดโอกาสให้เพศหญิงเข้ามาปฏิบัติงานบนเรือสินค้าได้เทียบเท่ากับเพศชาย อีกทั้งเพื่อให้ทั้งเพศหญิงและเพศชายสามารถยอมรับซึ่งกันและกันได้ และทำงานร่วมกันได้อย่างสงบสุข พร้อมทั้งยังทำให้นุคลากรอาชีพคนประจำเรือมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น เพื่อประสิทธิภาพในการทำงานและทำให้ผู้ที่มีความสนใจในสายอาชีพนี้มีโอกาสและสามารถทำงานในอาชีพคนประจำเรือได้ ดังนั้นบริษัทเรือ คนประจำเรือไทยทุกคนควรให้โอกาสและเปิดใจยอมรับในการเข้ามาปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิง ตามโครงการที่ IMO ได้สนับสนุนได้ปี พ.ศ. 2562 นี้ (กรมเจ้าท่า, 2560)

3. ด้านพฤติกรรม บริษัทเรือควรมีแผนนโยบายการพัฒนา การอบรมและอธิบายการอยู่ร่วมกันระหว่างเพศหญิงและเพศชาย ก่อนการลง ไปปฏิบัติหน้าที่คนประจำเรือบนเรือสินค้าซึ่งลักษณะงานและการใช้ชีวิตร่วมกันบนเรือ ควรจะมีการแบ่งพื้นที่ส่วนตัวสำหรับเพศหญิงในการทำธุระส่วนตัวไม่ให้ปะปนกัน โดยการชี้แจงและเป็นกฎระเบียบข้อบังคับใช้กับทางเรือเพิ่มขึ้นมาในการทำงานและอาศัยอยู่ร่วมกัน เพื่อป้องกันความขัดแย้ง การทะเลาะวิวาทรวมถึงการล่วงละเมิดทางเพศ และในส่วนลักษณะงานจะต้องพัฒนาระบบการทำงานภายในเรือและอุปกรณ์ในการทำสินค้าต่าง ๆ ให้มีความทันสมัยและใช้เทคโนโลยีใหม่ๆเข้ามาปรับปรุง เพื่อให้เพศหญิงสามารถปฏิบัติงานได้เทียบเท่ากับเพศชาย ซึ่งปัจจุบันมีเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาที่เรือสินค้าต่างประเทศที่มีคนประจำเรือหญิงเข้ามาปฏิบัติงานบนเรือสินค้า มีอุปกรณ์ในการทำสินค้าที่ทันสมัยและมีเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาเพิ่มเติมขึ้น โดยใช้เครื่องจักรมาเป็นตัวทำแทน ยกตัวอย่างเช่น ในเรือสินค้าต่างประเทศที่มีคนประจำเรือหญิง จะมีเครื่องดึงเชือกตามเมืองท่าต่าง ๆ เพื่อช่วยในการดึงและดันเรือให้สามารถนำเชือกไปคล้องผูกได้ เพื่อให้เรือเนบชิดท่าเวลาทำการจอดเทียบท่า โดยไม่ต้องใช้กำลังแรงที่มาก เพศหญิงก็สามารถปฏิบัติงานในหน้าที่นี้ได้เทียบเท่ากับเพศชาย โดยไม่ต้องมีปัญหาในการทำงานที่ไม่เท่าเทียมกัน อีกทั้งยังสะดวกสบายขึ้นและประหยัดเวลาในการทำงานเพิ่มขึ้น

สรุปงานนิพนธ์นี้ทำให้ทราบถึง ทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย และเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติ และพัฒนาการสร้างแรงจูงใจให้แก่คนประจำเรือไทยในการทำงานร่วมกันภายในองค์กร โดยบริษัทเรือสามารถนำมาประยุกต์ใช้เพื่อเป็นแนวทางพัฒนา และยกระดับคนประจำเรือให้ขึ้นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ควรทำการศึกษาทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย ให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องขยายครอบคลุมครบถ้วนมากยิ่งขึ้น โดยกลุ่มตัวอย่างประชากรที่ใช้ ได้แก่ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ สถาบันอบรม และบริษัทเรือ เพื่อจะได้ข้อมูลที่กว้างขวางและหลากหลายมากขึ้น เนื่องจากทัศนคติของแต่ละบุคคลมีความแตกต่างกัน ทำให้ได้ข้อมูลที่แตกต่างกัน

2. ควรทำการศึกษาพิจารณาความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อทัศนคติในด้านต่าง ๆ ของคนประจำเรือ ให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น



บรรณานุกรม

- กรมเจ้าท่า. (2560). กองมาตรฐานคนประจำเรือ. เข้าถึงได้จาก <http://www.md.go.th/ssd/ad/.html>
- กรมเจ้าท่า ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี. (2555). บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบคนประจำเรือ. เข้าถึงได้จาก <http://www.mmmtc.ac.th/km/manual/5507-MMTC-SeafarerDuty.pdf>
- กรมเจ้าท่า. (2559). กลุ่มสถิติวิเคราะห์. เข้าถึงได้จาก http://www.md.go.th/stat/images/pdf_report_stat_2560/annual60.pdf
- กรมเจ้าท่า. (2560). กองส่งเสริมพาณิชย์นาวี. เข้าถึงได้จาก <http://www.md.go.th/md/index.php/2014-01-19-05-02-28/2014-01-19-05-20-44/-2560-23/file>
- กรมเจ้าท่า. (2558). ข้อมูลสถิติและฐานข้อมูลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ. เข้าถึงได้จาก <https://www.unescap.org/sites/default/files/3.6%20Thailand%20Presentation.pdf>
- กรมเจ้าท่า. (2557). ข้อบังคับกรมเจ้าท่า เกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ. เข้าถึงได้จาก <https://www.md.go.th/samutsongkhram/index.php/2014-12-17/2014-12-23/test2532>
- กสิกรไทย. (2556). ศูนย์วิจัยกสิกรไทย แนวโน้มการขนส่งของไทย. เข้าถึงได้จาก <http://library.dip.go.th/multim6/edoc/2556/21354.pdf>
- คำตัน น้อยบุศดี. (2561). การเลือกเข้าศึกษาต่อของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยกรณีศึกษาศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า. งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- จันทร์เพ็ญ ตรีโชติ. (2557). ทัศนคติของคนประจำเรือที่มีต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ. งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- จุไรรัตน์ วรศักดิ์เจริญ. (2559). ศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพของนักเดินเรือพาณิชย์ไทยสำหรับผู้ประกอบการเดินเรือ. งานนิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาบริหารธุรกิจสำหรับผู้บริหาร, วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- จิตตานันท์ สุขสวัสดิ์. (2557). การวิเคราะห์ตัวบ่งชี้ของปัจจัยความภักดีต่อองค์การของบุคลากรในสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน. ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต, สาขาการบริหารการศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- นัตยาพร เสมอใจ. (2550). พฤติกรรมผู้บริโภค. กรุงเทพฯ: บริษัท วี พรินท์ (1991) จำกัด.

- ชัยทัต อุดมสุข. (2548). *ทัศนคติของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์*. ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีต่อวิชาชีพนักเดินเรือ. งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- คารณี พานทอง. (2542). *ทฤษฎีจูงใจ*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- เทพฤทธิ์ วงศ์ภูมิ. (2558). *ปัจจัยความเครียดของบุคลากรและนักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่ส่งผลต่อมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ บรรพ 6 ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ. ปรัชญาดุษฎีบัณฑิตการบริหาร, สาขาการบริหารการศึกษา, คณะศึกษาศาสตร์, มหาวิทยาลัยศิลปากร.*
- ธงชัย สันติวงษ์. (2537). *ทฤษฎีองค์การและการออกแบบ*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. (2520). *ทัศนคติ การจัดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนามัย*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- ปราง ยอดเกตุ. (2556). *ประชาสังคมกับความเสมอภาคทางเพศและสิทธิสตรี กรณีศึกษามูลนิธิเพื่อนหญิง*. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- นนทพัฒน์ ภูมิราช. (2561). *การศึกษาทัศนคติในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือ กรณีศึกษาเรือบรรทุกสินค้าเหลว*. งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- นิตยา ฉัตรสง่า. (2547). *วิถีชีวิตของผู้หญิงในชนบทแห่งประเทศไทย ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับชนบท*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสตรีศึกษา, สำนักบัณฑิตอาสาสมัคร, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นิภา รัพยา. (2554). *ทัศนคติของประชาชนต่อการปฏิบัติงานชุมชนและมวลชนสัมพันธ์ของตำรวจตระเวนชายแดน กรณีศึกษา กองกำกับการตำรวจตระเวนชายแดนที่ 43*. สารนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขารัฐประศาสนศาสตร์, คณะรัฐประศาสนศาสตร์, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- พงศ์ หรดาล. (2540). *จิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การเบื้องต้น*. กรุงเทพฯ: ศูนย์สื่อเสริม กรุงเทพฯ.
- พิมพ์ชนก มีภา. (2559). *ความเสมอภาคทางเพศในทัศนคตินักเรียนแพทย์เพชรหญิง*. *วารสารสหวิทยาการวิจัย: ฉบับบัณฑิตศึกษา*, 5(1), 132-139.

- ลาวัลย์ โปธิพิพัฒน์. (2554). *ทัศนคติของประชาชนต่อสิทธิความเท่าเทียมทางการเมืองของสตรี*
กรณีศึกษา นักการเมืองท้องถิ่นสตรี อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง. งานนิพนธ์รัฐศาสตร
 มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรมและสังคม, คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์,
 มหาวิทยาลัยบูรพา.
- วิภาดา คุปตานนท์. (2551). *การจัดการและพฤติกรรมองค์กร*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ ส เจริญ
 การพิมพ์.
- ศราวุธ โภชนะสมบัติ. (2559). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความผูกพันในองค์กรของบุคลากร สำนักงาน*
ป้องกันควบคุมโรคที่ 8 จังหวัดนครสวรรค์. สารนิพนธ์, สาขาสาธารณสุขมหาบัณฑิต,
 มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- ศิริชัย กาญจนวาสี. (2544). *ทฤษฎีการทดสอบแบบดั้งเดิม (พิมพ์ครั้งที่ 4)*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์
 มหาวิทยาลัย.
- ศิริพร สอนไชยา. (2557). *ปัจจัยด้านพฤติกรรมและการมีส่วนร่วมที่ส่งผลต่อความสำเร็จใน*
การทำงานของบริษัท กรุงเทพมหานครประกันชีวิต จำกัด (มหาชน). การค้นคว้าอิสระ, สาขา
 บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์. (2542). *องค์กรและการจัดการ ฉบับสมบูรณ์*. กรุงเทพฯ: Diamond Business
 World.
- สมพร รุ่งเรืองกลกิจ. (2560). *ทัศนคติของนักศึกษาในมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งต่อเพศภาวะใน*
สังคมไทย. *วารสารสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์*, 43(2), 84-114.
- สุรัสวดี หุ่นพยนต์ และชนาธิป บุญเขต. (2543). *สตรีกับบทบาทในการเข้าร่วมองค์การบริหาร*
ส่วนตำบล (อบต.) : บริบททางสังคม วัฒนธรรม และการเมือง. รายงานการวิจัย.
- สุเมธ สง่าธรรม. (2548). *ทัศนคติของคนประจำเรือที่มีต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ*.
 งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์,
 คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สุภาทิพย์ อินทรประเสริฐ. (2556). *ทัศนคติของผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือ ส.กฤตวัฒน์ จังหวัดตราด*.
 วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต. งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาการ
 จัดการการขนส่งและ โลจิสติกส์, คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. (2560). *สถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล*.
 เข้าถึงได้จาก [https://www.md.go.th/stat/images/pdf_report_stat/custom59_](https://www.md.go.th/stat/images/pdf_report_stat/custom59_compressed.pdf)
[compressed.pdf](https://www.md.go.th/stat/images/pdf_report_stat/custom59_compressed.pdf)
- สำออง งามวิชา. (2543). *การบริหารการตลาด (พิมพ์ครั้งที่ 2)*. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.

- อรนิภา กุลสมบูรณ์สินธุ์. (2560). อิทธิพลของคุณลักษณะทางเพศต่อความก้าวหน้าในอาชีพของ
ผู้จัดการ โรงแรม กรณีศึกษาผู้จัดการ โรงแรมเพศหญิงในเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี.
วารสารธรรมศาสตร์, 36(3), 148-182.
- อำนาจ ศรีกรรฐ. (2560). ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการประยุกต์ใช้นวัตกรรมระหว่างประเทศว่า
ด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 ของ
นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย. งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการ
โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- Allport, G. W. (1968). *The person in psychology*. Boston: Beacon Press.
- Bergstrom, A. & Ternehall, M. (2005). *Work motivation in Banks. Internationella
Handelshogskolan*. Hogskolan: Jonkoping.
- Ghuangpeng, S. (2011). *Factors Influencing Career Decision-Making: A Comparative Study of
Thai and Australian Tourism and Hospitality Students*. Retrieved from
http://vuir.vu.edu.au/19360/1/Siriwan_Ghuangpeng.pdf
- Katz, D. (1960). The functional approach to the study of attitudes. *Public Opinion Quarterly*,
24(2), 163-204.
- Kirstein, M. (2010). *The role of motivation in human resources: importance of motivation factors
among future business persons*. Aarhus: Denmark Aarhus School of Business.
- Krejcie, R. V. & Morgan, D. W. (1970). Determining sample size for research activities.
Educational and Psychological Measurement, 30, 607-610.
- Lewis, S. & Humbert, L. (2010). Discourse or reality?: "Work-life balance, "Flexible working
policies and the gendered organisation, equality, diversity and inclusion". *An
International Journal*, 29(3), 239-254.
- McGuire, W. J., & Millman, S. (1965). Anticipatory belief lowering following forewarning of a
persuasive attack. *Journal of Personality and Social Psychology*, 2(4), 471-479.
- Miglietti, A. (2019). *Powerful synergies: gender equality, sustainable development and peace*.
Retrieved from <https://www.modul.ac.at/index.php?eID=dumpFile&t=f&f=10429&token=560e8b400c0d9b06b137dc3cc33d8e5a8c0627a0>.
- Nancy, J. W. (1878). *Feminism and psychoanalytic theory*. New Haven: Yale University Press.
- Rothwell, W. J., & Kazanas, H. C. (1992). *Mastering the instructional design process: A
systematic approach*. San Francisco: Jossey-Bass.

Schiffman, L. G., & Kanuk, L. L. (1980). *Consumer behavior* (5th ed). New York: McGraw-Hill.





ภาคผนวก



แบบสอบถามเพื่อการวิจัย
เรื่อง ทักษะคิดคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้า
ของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยเรื่อง ทักษะคิดคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกวดเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอส หรือมากกว่า
2. ผู้ตอบแบบสอบถามและให้ข้อมูลนี้ ได้แก่ คนประจำเรือกวดเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า
3. แบบสอบถามฉบับนี้ มีทั้งหมด 3 ตอน ประกอบด้วย
 ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 6 ข้อ
 ตอนที่ 2 แบบสอบถามทักษะคิดคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย จำนวน 30 ข้อ
 ตอนที่ 3 แบบสอบถามข้อเสนอแนะ จำนวน 1 ข้อ
4. การตอบแบบสอบถามนี้ คำตอบของท่านมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการวิเคราะห์ข้อมูล จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากทุกท่านตอบคำถามตามความเป็นจริงอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาค้นคว้าวิจัยเป็นอย่างยิ่ง
5. ข้อมูลที่ท่านตอบแบบสอบถามนี้จะถูกเก็บเป็นความลับอย่างเคร่งครัด การนำเสนอผลการศึกษาระยะต่อไปภายพรมเท่านั้น และจะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถาม
6. ทั้งนี้ ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูงที่ให้ความกรุณาและร่วมมือในการตอบแบบสอบถามมา ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่ง

นายกฤษฎา ไกรแก้ว

นิติระดับบัณฑิตศึกษา

สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

คณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย (✓) หน้าข้อความที่ตรงกับสภาพทั่วไปเกี่ยวกับตัวท่าน

1. อายุ

ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี 21-30 ปี

31-40 ปี 41-50 ปี

51 ขึ้นไป

2. สถานภาพสมรส

โสด สมรส

หม้าย หย่า

แยกกันอยู่

3. ระดับการศึกษาสูงสุด

ปวช./ ม.ปลาย ปวส./ อนุปริญญา

ปริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี

4. จำนวนปีของประสบการณ์ด้านการทำงานบนเรือสินค้า

ประสบการณ์ด้านการทำงานบนเรือสินค้า 0-5 ปี

ประสบการณ์ด้านการทำงานบนเรือสินค้า 6-10 ปี

ประสบการณ์ด้านการทำงานบนเรือสินค้า 11-15 ปี

ประสบการณ์ด้านการทำงานบนเรือสินค้า 16-20 ปี

ประสบการณ์ด้านการทำงานบนเรือสินค้ามากกว่า 20 ปี

5. แผนการทำงาน

ฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกล

6. ประเภทเรือในการปฏิบัติงาน

เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo ship)

เรือคอนเทนเนอร์ (Container ship)

เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk cargo ship)

เรือบรรทุกรถยนต์ (Ro-Ro ship)

เรือบรรทุกสินค้าแช่เย็น (Refrigerated ship)

เรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker ship)

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษา คนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย (✓) ลงในช่องระดับความคิดเห็นในแต่ละทัศนคติที่มีต่อ

การปฏิบัติงานของคนประจำเรือหญิงไทยที่ท่านเห็นตรงกับความคิดเห็นอยู่ในระดับใดตามความเป็นจริงเพียงข้อเดียว โดยพิจารณาจากเกณฑ์ ดังนี้

5 หมายถึง มีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย อยู่ในระดับมากที่สุด

4 หมายถึง มีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย อยู่ในระดับมาก

3 หมายถึง มีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย อยู่ในระดับปานกลาง

2 หมายถึง มีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย อยู่ในระดับน้อย

1 หมายถึง มีทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทย อยู่ในระดับน้อยที่สุด

ข้อ	ทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน ของคนประจำเรือหญิงไทย	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
1	ด้านความรู้ : ท่านมีทัศนคติด้านความรู้ความสามารถต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยในระดับใด					
1.1	สามารถผ่านการฝึกอบรม การสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ					
1.2	มีความรู้และความเข้าใจเรื่องกฎการเดินเรืออย่างละเอียด					
1.3	มีความรู้และความเข้าใจในเรื่องของบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ในตำแหน่งงานการปฏิบัติงานของตนเองอย่างละเอียด					

ข้อ	ทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน ของคนประจำเรือหญิงไทย	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
1.4	สามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้เมื่อเกิดเหตุการณ์ ฉุกเฉินขึ้นในการปฏิบัติงานในหน้าที่งานสำเร็จลุล่วง ไปด้วยดี					
1.5	สามารถ บำรุง ซ่อมแซม รักษาอุปกรณ์ความ ปลอดภัย ตลอดจนถึงการดูแลสภาพความเป็นอยู่ภายใน เรือ					
1.6	มีความรู้เกี่ยวกับสัญญาณแสดงการบังคับการเดินเรือและ สัญญาณเตือน					
1.7	มีความรู้ด้านการแพทย์และสามารถปฐมพยาบาลและ รักษาอาการเบื้องต้นได้เมื่อเกิดไม่สบายหรือเกิดอุบัติเหตุ ขึ้นบนเรือ					
1.8	สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษได้อย่างดีเมื่อมีการ ปฏิบัติงานบนเรือหรือสนทนากับเจ้าหน้าที่ในเมืองท่า ต่างประเทศ					
1.9	มีความรู้เกี่ยวกับเมืองท่าต่าง ๆ ที่เรือจะทำการเทียบเพื่อ เป็นข้อมูลและทราบถึงรายละเอียดที่สำคัญของเมืองท่า นั้น ๆ					
1.10	มีความรู้และสามารถอธิบาย สาธิต การใช้อุปกรณ์ความ ปลอดภัยภายในเรือได้อย่างครบถ้วน					

ข้อ	ทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน ของคนประจำเรือหญิงไทย	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
2	ด้านความรู้สึกรู้สึก: ท่านมีทัศนคติด้านความรู้สึกรู้สึกต่อการ ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยใน ระดับใด					
2.1	วิชาชีพนักเดินเรือสามารถปฏิบัติงานได้ทั้งเพศหญิงและ เพศชาย					
2.2	สามารถอยู่ร่วมกันกับเพื่อนร่วมงานเพศชายบนเรือสินค้า ได้อย่างสงบสุข					
2.3	เพศหญิงและเพศชายสามารถเป็นผู้นำในการทำงานได้เท่า เทียมกัน					
2.4	เพศหญิงสามารถควบคุมอารมณ์ได้มากกว่าเพศชาย					
2.5	เพศหญิงจะเป็นคนที่มีเหตุผลมากกว่าเพศชาย					
2.6	เพศหญิงมีความขยันและใฝ่เรียนรู้มากกว่าเพศชาย					
2.7	เพศหญิงมีความคิดสร้างสรรค์มากกว่าเพศชาย					
2.8	การยอมรับและให้ความเท่าเทียมในโอกาสคนประจำเรือ หญิงในการปฏิบัติงานบนเรือให้เทียบเท่ากับเพศชาย					
2.9	การปฏิบัติงานนั้นควรพิจารณาจากความรู้ ความสามารถ มากกว่าเรื่องเพศ					
2.10	เพศหญิงรักสงบและใฝ่สันติมากกว่า เพศชาย					

ข้อ	ทัศนคติความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน ของคนประจำเรือหญิงไทย	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
3	ด้านพฤติกรรม: ท่านมีทัศนคติด้านพฤติกรรมต่อการ ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยใน ระดับใด					
3.1	มีความขยันหมั่นเพียรในการปฏิบัติงาน					
3.2	มีสติสัมปชัญญะในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ					
3.3	มีความอดทนในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าเทียบเท่ากับ คนประจำเรือชายไทย					
3.4	สามารถควบคุมอารมณ์ได้เมื่อมีเหตุการณ์ที่ต้องร่วมงาน กับคนที่ไม่ชอบ					
3.5	เป็นคนตรงต่อเวลา					
3.6	มีระเบียบวินัย					
3.7	สามารถปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่กำหนดไว้ได้					
3.8	สามารถปฏิบัติงานด้วยความเสมอภาคและมีมาตรฐาน เดียวกัน					
3.9	มีความหนักแน่นในการบังคับบัญชา เมื่ออยู่ในตำแหน่ง ผู้นำขององค์กร					
3.10	มีบุคลิกภาพที่ดี น่าเชื่อถือ					

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับทัศนคติของคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้า
ของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย

.....

.....

.....

.....

.....

การแสดงความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อแบบสอบถาม (IOC)

เรื่อง “ทัศนคติคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษาคนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า” เกณฑ์การประเมินความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence: IOC) ของผู้เชี่ยวชาญ มีดังนี้

ให้คะแนนเท่ากับ + 1 หมายถึง แน่ใจว่าถูกต้อง สอดคล้องตรงกับวัตถุประสงค์

ให้คะแนนเท่ากับ 0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่ามีความสอดคล้อง

ให้คะแนนเท่ากับ - 1 หมายถึง ยังไม่ถูกต้อง ไม่สอดคล้อง ไม่ตรงกับวัตถุประสงค์

ลำดับ	ความคิดเห็น	ผู้เชี่ยวชาญ (คนที่)			รวม	IOC	สรุปผล
		1	2	3			
1.	ด้านความรู้: ท่านมีทัศนคติด้านความรู้ความสามารถต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยในระดับใด						
1.1	สามารถผ่านการฝึกอบรม การสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.2	มีความรู้และความเข้าใจเรื่องกฎการเดินเรืออย่างละเอียด	1	0	1	2	0.67	ใช้ได้
1.3	ต้องผ่านการฝึกอบรมและการออกใบรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน การฝึกอบรมการออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 (STCW)	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.4	มีความรู้และความเข้าใจในเรื่องของบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ในตำแหน่งงานการปฏิบัติงานของตนเองอย่างละเอียดครบถ้วน	1	1	1	3	1	ใช้ได้

ลำดับ	ความคิดเห็น	ผู้เชี่ยวชาญ (คนที่)			รวม	IOC	สรุปผล
		1	2	3			
1.5	มีความรู้เกี่ยวกับเมืองท่าต่างๆที่เรือจะทำการเทียบเพื่อเป็นข้อมูลและทราบถึงรายละเอียดที่สำคัญของเมืองท่านั้น ๆ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.6	สามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินขึ้นในการปฏิบัติงานในหน้าที่งานสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.7	มีการพัฒนา ศึกษาหาความรู้เพิ่มเติม และปรับปรุงการทำงานให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.8	สามารถมองเห็นทัศนวิสัยรอบลำเรือทั้งในระยะใกล้และไกล เวลากลางวันและกลางคืนได้อย่างชัดเจน	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.9	สามารถ บำรุง ซ่อมแซม รักษาอุปกรณ์ความปลอดภัย ตลอดจนถึงการดูแลสภาพความเป็นอยู่ภายในเรือ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.10	มีความรู้เกี่ยวกับสัญญาณแสดงการบังคับการเดินเรือและสัญญาณเตือนต่าง ๆ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.11	มีความรู้และสามารถอธิบาย สาธิต การใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยภายในเรือได้อย่างครบถ้วน	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.12	สามารถวิเคราะห์อุบัติเหตุบนเรือเบื้องต้น สภาพภูมิอากาศและสมุทรศาสตร์	1	0	1	2	0.67	ใช้ได้
1.13	มีความรู้และสามารถอธิบาย สาธิต และควบคุมอุปกรณ์การเดินเรือบนเรือสินค้าได้	1	1	1	3	1	ใช้ได้

ลำดับ	ความคิดเห็น	ผู้เชี่ยวชาญ (คนที่)			รวม	IOC	สรุปผล
		1	2	3			
1.14	มีความรู้ด้านการแพทย์และสามารถปฐมพยาบาลและรักษาอาการเบื้องต้นได้เมื่อเกิดไม่สบายหรือเกิดอุบัติเหตุขึ้นบนเรือ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.15	สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษได้อย่างดีเมื่อมีการปฏิบัติงานบนเรือหรือสนทนากับเจ้าหน้าที่ในเมืองท่าต่างประเทศ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2	ด้านความรู้สึ : ท่านมีทัศนคติด้านความรู้สึต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยในระดับใด						
2.1	วิชาชีพนักเดินเรือสามารถปฏิบัติงานได้ทั้งเพศหญิงและเพศชาย	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.2	วิชาชีพนักเดินเรือเป็นอาชีพที่มีเกียรติและมีศักดิ์ศรี	1	1	0	2	0.67	ใช้ได้
2.3	เพศหญิงและเพศชายมีความอดทนในการทำงานได้ในระดับเดียวกัน	1	1	-1	1	0.33	ใช้ไม่ได้
2.4	สามารถอยู่ร่วมกันกับเพื่อนร่วมงานเพศชายบนเรือสินค้าได้อย่างสงบสุข	1	1	0	2	0.67	ใช้ได้
2.5	การปฏิบัติงานบนเรือสินค้านั้นเพศหญิงและเพศชายสามารถปฏิบัติงานในทุกหน้าที่ตำแหน่งงานได้เท่าเทียมกัน	1	1	-1	1	0.33	ใช้ไม่ได้
2.6	เพศหญิงและเพศชายสามารถเป็นผู้นำในการทำงานได้เท่าเทียมกัน	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.7	เพศหญิงสามารถควบคุมอารมณ์ได้มากกว่าเพศชาย	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.8	เพศหญิงจะเป็นคนที่มีเหตุผลมากกว่าเพศชาย	1	1	0	2	0.67	ใช้ได้

ลำดับ	ความคิดเห็น	ผู้เชี่ยวชาญ (คนที่)			รวม	IOC	สรุปผล
		1	2	3			
2.9	เพศหญิงมีความขยันและใฝ่เรียนรู้มากกว่าเพศชาย	1	1	0	2	0.67	ใช้ได้
2.10	เพศหญิงมีความคิดสร้างสรรค์มากกว่าเพศชาย	1	1	0	2	0.67	ใช้ได้
2.11	เพศหญิงมีความอ่อนโยนและเข้าอกเข้าใจมากกว่า	1	1	-1	1	0.33	ใช้ไม่ได้
2.12	เมื่อเกิดปัญหาขึ้นในการปฏิบัติงานท่านสามารถช่วยเหลือและหาวิธีแก้ไขปัญหาร่วมกันกับคนประจำเรือหญิงไทยได้	-1	1	1	1	0.33	ใช้ไม่ได้
2.13	การยอมรับและให้ความเท่าเทียมและโอกาสคนประจำเรือหญิงในการปฏิบัติงานบนเรือให้เทียบเท่ากับเพศชาย	1	1	0	2	0.67	ใช้ได้
2.14	การปฏิบัติงานพิจารณาจากความรู้ความสามารถ มากกว่าเรื่องเพศ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.15	เพศหญิงรักสงบและใฝ่สันติมากกว่า เพศชาย	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3	ด้านพฤติกรรม: ท่านมีทัศนคติด้านพฤติกรรมต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงไทยในระดับใด						
3.1	ทำงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.2	มีวิสัยทัศน์ที่กว้างไกล	1	1	0	2	0.67	ใช้ได้
3.3	ใฝ่หาความรู้เพื่อพัฒนาตนเอง	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.4	มีความขยันหมั่นเพียรในการปฏิบัติงาน	1	1	1	3	1	ใช้ได้

ลำดับ	ความคิดเห็น	ผู้เชี่ยวชาญ (คนที่)			รวม	IOC	สรุปผล
		1	2	3			
3.5	มีสติสัมปชัญญะในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.6	มีความอดทนในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าเทียบเท่ากับคนประจำเรือชายไทย	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.7	สามารถทำงานที่ต้องใช้แรงมาก ๆ ได้เทียบเท่ากับคนประจำเรือชายไทย	1	1	-1	1	0.33	ใช้ไม่ได้
3.8	สามารถควบคุมอารมณ์ได้เมื่อมีเหตุการณ์ที่ต้องร่วมงานกับคนที่ไม่ชอบ	1	1	0	2	0.67	ใช้ได้
3.9	สามารถสนับสนุนซึ่งกันและกันได้ดีกับผู้อื่น	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.10	มีระเบียบวินัย	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.11	สามารถปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่กำหนดไว้ได้	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.12	สามารถปฏิบัติงานด้วยความเสมอภาคและมีมาตรฐานเดียวกัน	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.13	มีความหนักแน่นในการบังคับบัญชา เมื่ออยู่ในตำแหน่งผู้นำขององค์กร	0	1	1	2	0.67	ใช้ได้
3.14	มีบุคลิกภาพที่ดี น่าเชื่อถือ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.15	เป็นคนตรงต่อเวลา	1	1	1	3	1	ใช้ได้

การประเมินคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามเรื่อง ทักษะคิดคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษาคนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า ที่สร้างขึ้นทำการทดสอบคุณภาพเครื่องมือ 2 ส่วน คือ

ค่าความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Validity) และค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม ดังนี้

1. ความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Validity) โดยการนำแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นไปปรึกษากับอาจารย์หรือผู้เชี่ยวชาญช่วยตรวจสอบความถูกต้องและความครอบคลุมของเนื้อหาที่ต้องการศึกษา โดยมีผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ได้แก่

อาจารย์สุพัตรา ชะมะบุตรณ์ อาจารย์ผู้สอน ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า

นายพนนทพัฒน์ ภูมิราช กัปตันเรือบรรทุกสินค้าเหลว

นายวัชรพล คชภูมิ ผู้จัดการส่วนฝ่ายคนประจำเรือ บริษัท SC GROUP

ทั้งนี้ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ดัชนีความสอดคล้อง (IOC) และเลือกข้อคำถามที่มีค่ามากกว่า 0.5 มาใช้เป็นคำถาม

2. การคำนวณค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปทำการทดสอบ (Pilot test) จำนวน 30 ชุด กับกลุ่มตัวอย่าง เพื่อตรวจสอบว่าคำถามสามารถสื่อความหมายตรงความต้องการและมีความเหมาะสมหรือไม่ จากนั้นนำมาทดสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยการวิเคราะห์ข้อมูล การคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) ของ Cronbach

โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (Cronbach's alpha coefficient: α) ซึ่งการประเมินความเที่ยงสัมประสิทธิ์แอลฟาได้มีการพิจารณาจากเกณฑ์การประเมินความเที่ยงสัมประสิทธิ์แอลฟา ดังนี้ (ศิริชัย กาญจนวาสี, 2544)

ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α)	การแปลความหมายระดับความเที่ยง
มากกว่า .9	ดีมาก
มากกว่า .8	ดี
มากกว่า .7	พอใช้
มากกว่า .6	ค่อนข้างพอใช้
มากกว่า .5	ต่ำ
น้อยกว่า หรือ เท่ากับ .5	ไม่สามารถรับได้

ตารางการแปลความหมายระดับความเที่ยงของแบบสอบถาม

การคำนวณค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of items
.855	30

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded	0	.0
Total		30	100.0

การคำนวณค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

ในการหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ทศนคตคนประจำเรือที่มีต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าของคนประจำเรือหญิงในประเทศไทย กรณีศึกษาคนประจำเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า การคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา แสดงขนาดของประชากรที่ใช้ในการทดสอบแบบสอบถาม ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง 30 ราย ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นค่าของ Cronbach's alpha ซึ่งอยู่ในระดับดี คือ .855 จากจำนวนปัจจัยด้านต่าง ๆ 3 ด้าน จำนวนคำถาม 30 ข้อ หมายถึง แบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือและสามารถนำไปศึกษากับกลุ่มตัวอย่างจริงได้

ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	นายกฤษฎา ไกรแก้ว	
วัน เดือน ปี เกิด	11 ธันวาคม พ.ศ. 2536	
สถานที่เกิด	จังหวัดสุราษฎร์ธานี	
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	55/49 หมู่บ้านโฮมเพลสเดอะพาร์ค วงแหวนพระราม 9 ถนนพัฒนา ชนบท 3 แขวงคลองสองต้นนุ่น เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร	
ตำแหน่งและประวัติการทำงาน	พ.ศ. 2563	ผู้ประกอบการร้านโนบิชา
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2560	วิทยาศาสตรบัณฑิต (วิทยาศาสตรจารย์การเดินเรือ) ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี มหาวิทยาลัยบูรพา
	พ.ศ. 2563	วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน) มหาวิทยาลัยบูรพา