



การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก
ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ

ชนากร บุรพิสิทธิกุล

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

คณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2567

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก
ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ



ธนากร บุรพิสิทธิกุล

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
2567
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

A STUDY ON FACTORS INFLUENCING DECISION MAKING IN SELECTION
THE TYPES OF SHIP FOR SEA TRAINING OF THAI MERCHANT MARINE STUDENTS
IN DECK DEPARTMENT



THANAKORN BOORAPISITTHIKUL

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

2024

COPYRIGHT OF BURAPHA UNIVERSITY

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณางาน
นิพนธ์ของ ชนากร บุรพิลิตธิกุล ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ของมหาวิทยาลัย
บูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์

คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์

อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

.....

..... ประธาน

(รองศาสตราจารย์ เรือเอก ดร.สรารุช ลักษณะโต) (รองศาสตราจารย์ ดร.ธัญภัส เมืองปิ่น)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฐิติมา วงศ์อินตา)

..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ เรือเอก ดร.สรารุช ลักษณะ
โต)

..... คณบดีคณะ โลจิสติกส์

(รองศาสตราจารย์ ดร. ฉกร อินทร์พุง)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ของ
มหาวิทยาลัยบูรพา

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.วิทวัส แจ่มเยี่ยม)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

64920750: สาขาวิชา: การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน; วท.ม. (การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)

คำสำคัญ: นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ/ เรือฝึก/ นักเรียนฝึก

ธนากร บุรพิสิทธิกุล : การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ. (A STUDY ON FACTORS INFLUENCING DECISION MAKING IN SELECTION THE TYPES OF SHIP FOR SEA TRAINING OF THAI MERCHANT MARINE STUDENTS IN DECK DEPARTMENT) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: สราวุธ ลักษณะโต, Ph.D. ปี พ.ศ. 2567.

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ประชากรในการศึกษารั้งนี้ คือ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือที่กำลังจะเลือกเรือฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และที่ผ่านการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมาแล้ว จากสถาบันในกำกับของรัฐ ได้แก่ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี มหาวิทยาลัยบูรพา และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ โดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 92 ฉบับ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ค่าที่

ผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ได้แก่ ปัจจัยด้านการเงิน ตามด้วยปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ ปัจจัยด้านองค์กร ปัจจัยด้านสังคม และปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคล ตามลำดับ ในขณะที่ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เรียงลำดับจากมากที่สุดไปน้อยที่สุด ได้แก่ ปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคล ปัจจัยด้านการเงิน ปัจจัยด้านองค์กร ปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ และปัจจัยด้านสังคม และจากการเปรียบเทียบปัจจัยทั้งหมด พบว่า ปัจจัยด้านการมีคนประจำเรือต่างชาติ (อยู่ในปัจจัยด้านองค์กร) ปัจจัยด้านการพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงาน (อยู่ในปัจจัยด้านองค์กร) ปัจจัยด้านรูปแบบของการจ้างงาน (อยู่ในปัจจัยด้านการเงิน) ปัจจัยด้านค่านิยมในการเลือกประเภทของเรือ (อยู่ในปัจจัยด้านสังคม) ปัจจัยด้านขนาดของเรือมีผลต่อการยอมรับ (อยู่ในปัจจัยด้านสังคม) ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการปฏิบัติงานในเรือ หรืองานที่เกี่ยวข้องกับเรือบางประเภทมาก่อน (อยู่ในปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ) ปัจจัยด้านการเข้าอบรมเพิ่มเติมจากหลักสูตรเฉพาะทาง (อยู่ในปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ) และปัจจัยด้านการสั่งสมทักษะเฉพาะ (อยู่ในปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ) พบว่า แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ด้านประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์เลือกมากที่สุด

ทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ได้แก่ เรือบรรทุกสินค้าแทกอง โดยส่วนใหญ่ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยจะเลือกเรือประเภทเดียวกันทั้งก่อนและหลังการฝึก คิดเป็นร้อยละ 74.19 และเปลี่ยนประเภทเรือหลังการฝึกภาคทางทะเล คิดเป็นร้อยละ 25.81 ซึ่งผลการวิจัยนี้แสดงให้เห็นว่าการเลือกประเภทเรือของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์มีปัจจัยด้านการเงินเป็นอันดับต้น ๆ ของทั้งก่อนและหลังการฝึกภาคทางทะเล และนักเรียนเดินเรือพาณิชย์จะมีมุมมองส่วนบุคคลต่อการเลือกประเภทเรือเปลี่ยนไป เมื่อผ่านการฝึกภาคทางทะเลมาแล้ว



64920750: MAJOR: LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT; M.Sc.
(LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT)

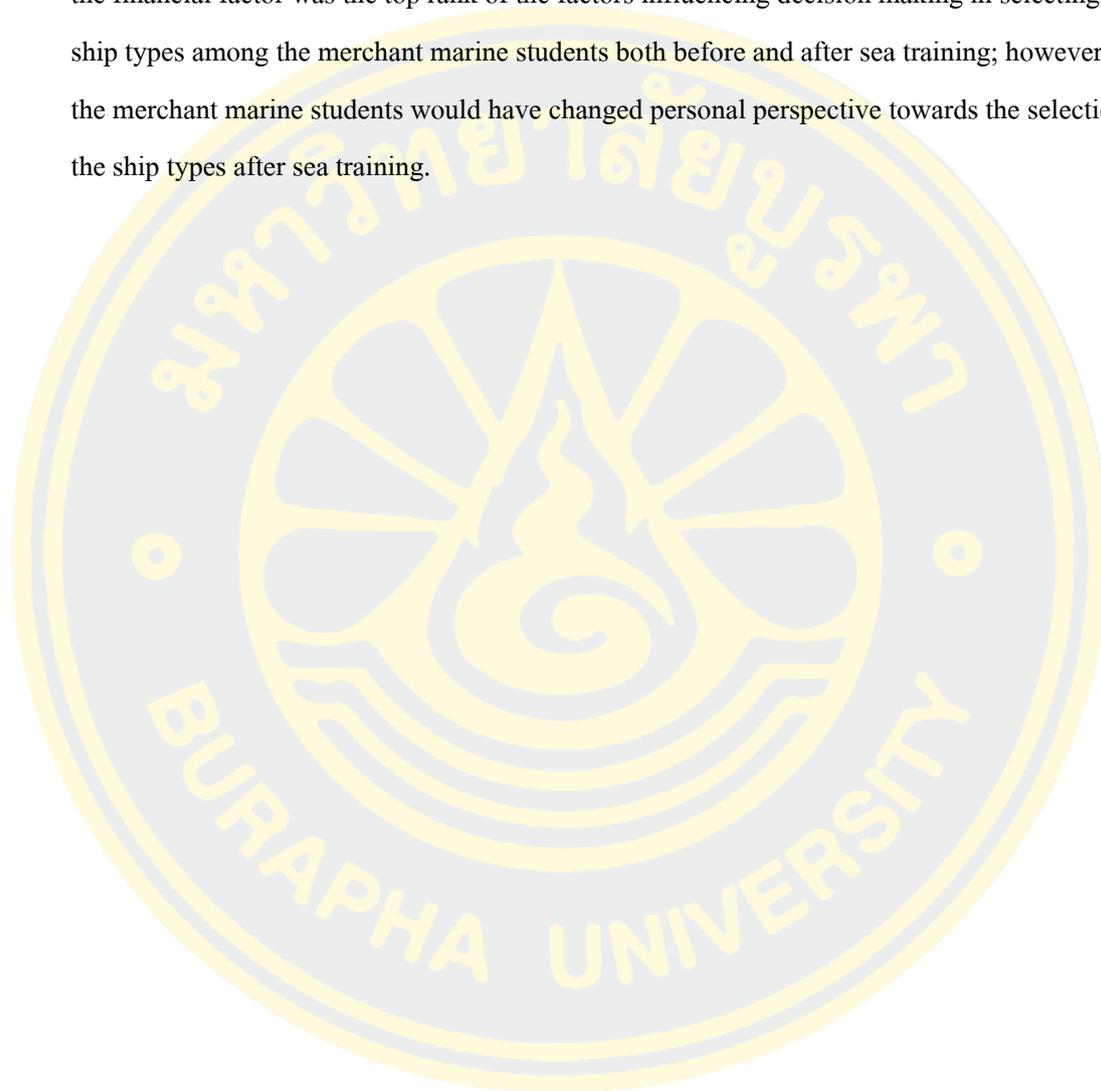
KEYWORDS: THAI MERCHANT MARINE STUDENTS IN DECK DEPARTMENT/
SHIP FOR SEA TRAINING/ DECK CADET

THANAKORN BOORAPISITTHIKUL : A STUDY ON FACTORS
INFLUENCING DECISION MAKING IN SELECTION THE TYPES OF SHIP FOR SEA
TRAINING OF THAI MERCHANT MARINE STUDENTS IN DECK DEPARTMENT.
ADVISORY COMMITTEE: SARAWUT LUKSANATO, Ph.D. 2024.

This research aims to compare differences of the factors influencing decision making in selecting the ship types for sea training of Thai merchant marine students in the deck department. The population in this study were the merchant marine students who were deciding their ship types before and after sea training and got the sea training from state- controlled institution, i.e., the Merchant Marine Training Centre, Burapha University and Kasetsart University by collecting data from 92 responded questionnaires. The statistics used for data analysis were frequency, percentage, mean, standard deviation and t-test.

The research results found that the factors influencing decision making in selecting the ship types for sea training of Thai merchant marine students in the deck department before sea training were financial factors followed by career path factors, organizational factors, social factors and personal perspective factors respectively. On the other hand, the factors influencing decision making after sea training ranked in descending order were personal perspective factors, financial factors, organizational factors, career path factors and social factors. According to the comparison between all factors, the factor of international crew onboard (in the organizational factor), the factor of employee competency development (in the organizational factor), the employment factor (in the financial factor), the social value factor in selecting the ship types (in the social factor), the factor of the ship's size influencing acceptance (in the social factor), the factor of previous onboard experience or relevant experience to certain ships (in the career path factor), the factor of additional training from specialized courses (in the career path factor) and the factor of specific skill accumulation (in the career path factor) showed statistically significant difference at the 0.05 level. The ship type chosen by most of the merchant marine

students both before and after sea training was the bulk carrier. Most of the merchant marine students accounting for 74.19% selected the same type of ship both before and after sea training, while 25.81% of the students changed the ship type after sea training. This research showed that the financial factor was the top rank of the factors influencing decision making in selecting the ship types among the merchant marine students both before and after sea training; however, the merchant marine students would have changed personal perspective towards the selection of the ship types after sea training.



กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณผู้อำนวยการศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม คณบดีคณะพาณิชย์นาวีนานาชาติมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย สงขลา และเจ้าหน้าที่ทุกท่านรวมถึงบุคคลอื่นที่มีได้เอื้อนามณ ที่นี้ ที่คอยสนับสนุนช่วยเหลือในเรื่องเอกสารและข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ ขอขอบคุณนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ฝ่ายช่างกลที่กำลังเตรียมตัวฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และที่กลับมาจากฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลแล้ว ทั้งสามสถาบัน ได้แก่ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ฝ่ายช่างกล ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี นิสิตคณะพาณิชย์นาวีนานาชาติหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา และ นิสิตคณะวิศวกรรมศาสตร์ หลักสูตรวิชาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย สงขลา ทุกท่านที่ได้ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการตอบแบบสอบถามอันเป็นคุณค่าอย่างยิ่งต่อการนำมาวิเคราะห์ปัญหาในการวิจัยและการเขียนงานนิพนธ์ และท้ายที่สุดผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณกำลังใจสำคัญยิ่งจากบิดา มารดา ตลอดจนการสนับสนุนในทุก ๆ ด้านเพื่อให้การทำสารนิพนธ์เล่มนี้เสร็จสมบูรณ์

ผู้วิจัยหวังอย่างยิ่งว่างานนิพนธ์เล่มนี้จะเป็นประโยชน์ในการศึกษาต่อไป หากพบข้อบกพร่องประการใด ผู้ศึกษาขอน้อมรับและยินดีที่จะรับฟังคำแนะนำจากทุกท่าน

ชนากร บุรพิลิตธิกุล

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ฉ
กิตติกรรมประกาศ	ช
สารบัญ	ฅ
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญภาพ	ฐ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของงานวิจัย	2
ขอบเขตของการวิจัย	2
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย.....	3
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	3
บทที่ 2 เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	5
แนวคิดและทฤษฎี.....	5
การพาณิชยนาวิ.....	12
เส้นทางการเดินเรือ	15
คนประจำเรือฝ้ายเดินเรือ	18
สถาบันการศึกษาในกำกับของรัฐที่ผลิตนายประจำเรือ ฝ้ายเดินเรือ.....	24
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	26
บทที่ 3 วิธีดำเนินงานวิจัย	30
ประชากรที่ใช้ในการวิจัย	30

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา	31
การสร้างเครื่องมือและการทดสอบเครื่องมือ	32
การเก็บรวบรวมข้อมูล	33
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	33
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	34
ขั้นตอนการศึกษา.....	35
บทที่ 4 ผลการวิจัย	37
ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	37
ผลการศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ	40
ผลการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือ พาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ.....	55
ผลการเลือกประเภทเรือฝึกก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ไทย ฝ่ายเดินเรือ	56
บทที่ 5 สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ	59
สรุปผลการวิจัย	59
อภิปรายผล.....	61
ข้อเสนอแนะ	61
บรรณานุกรม	62
ภาคผนวก	66
ประวัติย่อของผู้วิจัย	78

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ปี พ.ศ. 2560-2565 (สำหรับเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป)	14
ตารางที่ 2 จำนวนเรือที่จดทะเบียนเรือใหม่ ปี พ.ศ. 2565.....	15
ตารางที่ 3 จำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ก่อนและหลังการฝึกภาคทางทะเลจากสถาบันในกำกับของรัฐ	31
ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถาบันการศึกษา..	37
ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับชั้นการศึกษา	38
ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ	38
ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ	38
ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามผลการเรียนเฉลี่ยสะสม (GPAX).....	39
ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครอบครัว (บาท).....	39
ตารางที่ 10 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกด้านมุมมองส่วนบุคคล.....	41
ตารางที่ 11 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกด้านองค์กร	43
ตารางที่ 12 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกด้านการเงิน	47
ตารางที่ 13 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกด้านสังคม.....	50

ตารางที่ 14 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ
เลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกด้านการเดิน โดทางอาชีพ53

ตารางที่ 15 ผลการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียน
เดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล.....55

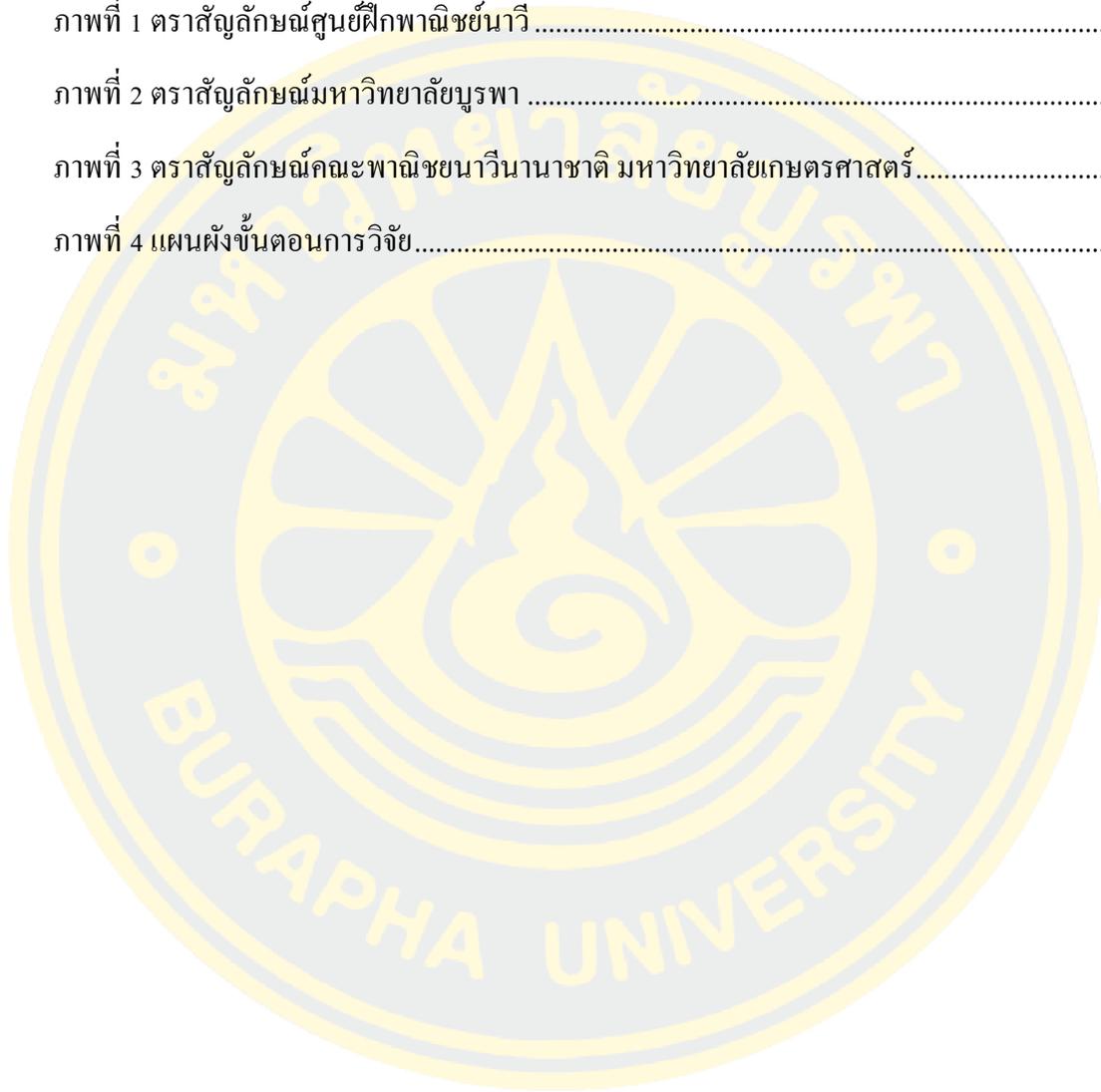
ตารางที่ 16 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทเรือฝึก
ภาคทางทะเลที่สนใจ/ ประเภทเรือที่ผ่านการฝึกมา56

ตารางที่ 17 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทเรือที่สนใจ
หลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล.....57



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 ตราสัญลักษณ์ศูนย์ศึกษาชานันท์นาวิ	24
ภาพที่ 2 ตราสัญลักษณ์มหาวิทยาลัยบูรพา	25
ภาพที่ 3 ตราสัญลักษณ์คณะพาณิชยศาสตร์บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	26
ภาพที่ 4 แผนผังขั้นตอนการวิจัย	36



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งทางน้ำ (Water transportation) นับว่า เป็นสิ่งที่อยู่กับมนุษย์เรามาช้านานตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เริ่มตั้งแต่มนุษย์เกิดความสะดวกสบายใคร่รู้ที่จะออกแสวงหาสิ่งใหม่ ๆ และการเดินเรือก็ถือกำเนิดมาพร้อมกัน จนมาถึงยุคปัจจุบัน การขนส่งทางน้ำมีความก้าวหน้าไปมาก โดยเฉพาะเรือที่ใช้เป็นพาหนะในการนำสินค้าไปถึงยังที่หมาย ทั้งด้านเทคโนโลยี ด้านการนำเรือ ด้านมาตรฐานความปลอดภัยของเรือและสิ่งแวดลอม รวมไปถึงท่าเรือที่มีความสามารถในการรองรับกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในกระบวนการขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้คนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือในยุคปัจจุบัน จำต้องพัฒนาขีดความสามารถเพิ่มขึ้นจากเดิม เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดโดย STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) และผู้ประกอบการด้านการเดินเรือที่ให้บริการการขนส่งสินค้าทางทะเล ก็มักจะมีการเพิ่มมาตรฐานเพื่อเป็นการยกระดับการให้บริการให้สูงขึ้น ทั้งกับความต่างด้านปัจจัย ได้แก่ เขตการเดินเรือ ประเภทของสินค้า ประเภทของเรือ ระบบขับเคลื่อนของเรือ สิ่งเหล่านี้ ทำให้ผู้บริหารด้านการเรือมีการพิจารณาคัดเลือกนักเดินเรือ (Deck officer) ที่จะลงทำการในเรือ ซึ่งนอกเหนือจากมีมาตรฐานตาม STCW แล้ว สิ่งหนึ่งที่นักเดินเรือจะต้องมี คือ ประสบการณ์หรือที่ชาวเรือเรียกกันว่า Sea service ซึ่งจะเป็นสิ่งที่แสดงถึงความเชี่ยวชาญของตนในเรือประเภทนั้น สำหรับนักเรียนเดินเรือ (Merchant marine students) ที่กำลังศึกษาภาคทฤษฎีและกำลังจะลงฝึกปฏิบัติทางทะเล การตัดสินใจเลือกประเภทเรือที่จะลงฝึกปฏิบัติ จึงถือเป็นเรื่องที่สำคัญต่อเส้นทางอาชีพของตนเอง เพราะต่างตระหนักเป็นอย่างดีว่า นอกเหนือจากวิชาความรู้ภาคทฤษฎีที่ได้เรียนมาเหมือนกันในห้องเรียนแล้ว ศาสตร์ด้านการเดินเรือยังจำเป็นต้องเรียนรู้และเก็บเกี่ยวจากการลงมือทำจริง และการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลกับเรือพาณิชย์ในตำแหน่งนักเรียนฝึก (Deck cadet) ครั้งนี้ ถือเป็นการก้าวสู่อาชีพนักเดินเรือ ซึ่งจะเป็นประสบการณ์ที่ล้ำค่าอย่างยิ่ง

ด้านของผู้ประกอบการเดินเรือ ก็มีแนวโน้มจะเกิดการขาดแคลนนายประจำเรืออย่างหนัก ในปี ค.ศ. 2026 และจากตัวเลขประมาณการความต้องการนายประจำเรือเพิ่มเติมอยู่ที่ 89,510 นาย สำหรับเรือเดินทะเลทั่วโลก ในปี ค.ศ. 2026 ถึงแม้ว่า มีการเพิ่มขึ้นของนายประจำเรือเป็นจำนวนร้อยละ 10.8 ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2015 ซึ่งในปัจจุบันตัวเลขประมาณการคนประจำเรือทั้งหมดทั่วโลกที่มีอยู่ที่ 1.89 ล้านคน สำหรับจำนวนเรือ 74,000 ลำทั่วโลก

(Ashok, 2021) ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโคโรนาไวรัส 2019 ที่เพิ่งจะผ่านพ้นไป ทำให้คนประจำเรือจำนวนหนึ่งตัดสินใจไปประกอบอาชีพอื่น เนื่องจากสถานการณ์ในขณะนั้นไม่สามารถเปลี่ยนคนประจำเรือได้ เพราะจำเป็นต้องกักตัว ทำให้คนประจำเรือที่รอลงเรือ จำเป็นต้องหาอาชีพอื่นทำ พอหลังจากสถานการณ์กลับเข้าสู่สภาวะปกติ ก็เกิดความรู้สึกไม่อยากกลับไปลงเรือแล้ว เพราะอาชีพเหล่านั้นสามารถเลี้ยงตัวเองและครอบครัวได้ ถึงแม้ว่ารายได้จะน้อยกว่าการประกอบอาชีพคนประจำเรือก็ตาม อีกทั้งคนยุคใหม่ลดความสนใจที่จะประกอบอาชีพทางด้านการเดินเรือ เนื่องจากข้อจำกัดบางอย่าง เช่น ต้องห่างจากบ้านเป็นเวลานาน ทำให้ส่งผลกระทบต่อทางฝั่งของผู้ประกอบธุรกิจด้านการเดินเรือ ทำให้ขาดคนประจำเรือ

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้ศึกษาเกิดความสนใจที่จะทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ เพื่อนำไปประยุกต์ใช้สำหรับการจัดการเรียนการสอน การแนะแนวทางในการประกอบอาชีพให้แก่ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ รวมถึงการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ และนักศึกษาในโครงการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ท่ามกลางสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป รวมถึงศึกษาถึงทัศนคติ แรงจูงใจในการประกอบอาชีพ รวมถึงข้อจำกัดหรือเงื่อนไขของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยในสภาวะปัจจุบัน

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ
2. เพื่อศึกษาการเลือกประเภทเรือฝึกก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ

ขอบเขตของการวิจัย

ในการศึกษารั้งนี้ ผู้ศึกษามุ่งเน้นศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ โดยมีขอบเขตของการศึกษา ดังนี้

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาเนื้อหาของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ศึกษาข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับชั้นการศึกษา ประเภทเรือฝึกที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ เลือกในการฝึกภาคทางทะเล และศึกษาเกี่ยวกับ

ปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อการเลือกเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านครอบครัว และปัจจัยด้านองค์กร

ขอบเขตด้านประชากร

ศึกษานักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในสถาบันการศึกษาของรัฐ ทั้งก่อน และหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล จำนวน 273 ราย โดยเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติ ดังนี้

1. เป็นผู้ที่มิใช่ดิสสัมปัญญะคดี มีการรับรู้ สื่อสาร และตอบแบบสัมภาษณ์ได้
2. ยินยอมและสมัครใจที่จะให้ข้อมูล
3. ขอบเขตด้านพื้นที่การศึกษา

สถาบันการศึกษาของรัฐที่ผลิตนักเดินเรือพาณิชย์ไทย จำนวน 3 สถาบัน ได้แก่ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี มหาวิทยาลัยบูรพา และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

จากการศึกษาในหัวข้อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ จะได้รับประโยชน์ ดังนี้

1. เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาศักยภาพในด้านต่าง ๆ ของบริษัทเรือ และลดช่องว่างระหว่างบริษัทเรือ และสถาบันการศึกษาในอนาคต
2. เพื่อใช้เป็นแนวทางเพื่อนำไปสู่การพัฒนาหลักสูตร เพื่อจัดการเรียนการสอนให้เหมาะสมต่อไปในอนาคต

นิยามศัพท์เฉพาะ

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ (Merchant marine students) หมายถึง นักเรียนที่กำลังอยู่ในระหว่างการศึกษาระดับอุดมศึกษาระดับบัณฑิต สาขาวิทยาการเดินเรือ หลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ และสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ (Thai merchant marine students in deck department) หมายถึง ผู้ที่กำลังอยู่ในระหว่างการศึกษาในสถาบันการศึกษาที่ผลิตนายประจำเรือสำหรับเรือพาณิชย์ ฝ่ายเดินเรือ

เรือฝึก (Ship for sea training) หมายถึง เรือพาณิชย์ที่มีขนาด 500 ตันกรอส หรือมากกว่า

นักเรียนฝึก (Deck cadet) หมายถึง นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ฝ่ายเดินเรือ ที่กำลังฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลอยู่บนเรือ

นักเดินเรือ (Deck officer) หมายถึง นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ที่ถือประกาศนียบัตร
แสดงความรู้ความสามารถตามชั้นของประกาศนียบัตรที่ออกโดยกรมเจ้าท่า



บทที่ 2

เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สำหรับการประกอบอาชีพเป็นนักเดินเรืออาชีพนั้น มีเรือหลายประเภทที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์สามารถลงไปฝึกงาน เพื่อนำไปสู่การทำงานในอนาคต ดังนั้น การตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ซึ่งถือเป็นก้าวแรกของการเรียนรู้ในสายอาชีพและเป็นสายงานเฉพาะทางจึงมีความสำคัญ งานวิจัยนี้ จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสาร แนวคิด ทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทาง ดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎี

1.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการตัดสินใจ

1.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับภาพลักษณ์

2. การพาณิชย์นาวี

3. เส้นทางเดินเรือ

4. ประเภทของเรือพาณิชย์

5. คนประจำเรือฝ่ายเดินเรือ

6. สถาบันการศึกษาในกำกับของรัฐที่ผลิตนายประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือ

7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดและทฤษฎี

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการตัดสินใจ

ความหมายของการตัดสินใจ

การดำเนินชีวิตของมนุษย์ทุกคนล้วนต้องมีองค์ประกอบหนึ่ง นั่นคือ การตัดสินใจ ซึ่งทุกคนต้องกระทำเป็นประจำทุกวัน ตั้งแต่การตื่นนอนจนถึงเข้านอนในแต่ละวัน แต่อาจเพราะบางกิจกรรมถูกกระทำบ่อยครั้ง จนอาจทำให้รู้สึกว่าการตัดสินใจของมนุษย์เป็นไปอย่างปกติ ทั้งนี้ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการตัดสินใจ นักวิชาการได้ให้ความหมายไว้แตกต่างกัน ดังนี้

ประชุม รอดประเสริฐ (2539) การตัดสินใจ หมายถึง กระบวนการในการสร้างทางเลือก ในการดำเนินงานใด ๆ ไร่หลาย ๆ ทาง แล้วพิจารณา ตรวจสอบ ประเมินผลทางเลือกเหล่านั้น เพื่อเลือกทางเลือกที่ดีที่สุดเพียงทางเลือกเดียว เพื่อนำไปดำเนินงาน

พีรพงศ์ ดาราไทย (2542) การตัดสินใจ หมายถึง ความคิดและการกระทำต่าง ๆ ที่นำไปสู่การตกลงใจเลือกทางใดทางหนึ่ง จากทางเลือกที่มีอยู่หลายทาง เพื่อใช้แก้ปัญหาที่เกิดขึ้น

Pfiffner and Presthus (1960, อ้างถึงใน อนันต์ เกตุวงศ์, 2543) กล่าวว่า การตัดสินใจ หมายถึง การเลือกจากระหว่างทางเลือกต่าง ๆ ทั้งในเรื่องวัตถุประสงค์ขององค์การ และการสนับสนุนเอาวิถีทางที่ดีที่สุด ที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์นั้น

ทองทิพา วิริยะพันธุ์ (2546, หน้า 116) การตัดสินใจ คือ ความคิดและการกระทำต่าง ๆ ที่นำไปสู่การเลือก หรือตกลงใจในการเลือกทางเลือกใด ทางเลือกหนึ่ง จากทางเลือกที่มีอยู่หลายทาง

รังสรรค์ ประเสริฐศรี (2548) ให้ความหมายของการตัดสินใจว่า เป็นการเลือกจากทางเลือกหลาย ๆ ทางเลือก โดยมีความคาดหวังว่า จะนำไปสู่ผลลัพธ์ที่พึงพอใจ หรือเป็นกระบวนการในการเลือกรูปแบบของการปฏิบัติ เพื่อจัดการกับปัญหาและโอกาสที่เกิดขึ้น

ชูชัย เทพสาร (2546) การตัดสินใจ หมายถึง การเลือกเอาทางเลือกของวิธีการกระทำทางหนึ่ง จากหลายทางที่มีอยู่ เพื่อจะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายกระบวนการตัดสินใจ

ความสำคัญของการตัดสินใจ

เนื่องจากการตัดสินใจ เป็นกระบวนการพิจารณาจากทางเลือกที่อยู่อย่างหลากหลาย จากความแตกต่างและความเป็นไปได้ของแต่ละทางเลือก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับเป้าหมายของผู้ตัดสินใจ กล่าวคือ การตัดสินใจจะเป็นการประเมินความเป็นไปได้ของหลายทางเลือก เพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ การตัดสินใจจึงมีความสำคัญ วรพจน์ บุญราคัมวดี (2551, หน้า 109) ดังนี้

1. การตัดสินใจจากทางเลือกที่มีหลายทางเลือก อาจต้องอาศัยดุลยพินิจส่วนตัวของบุคคลเพื่อการตัดสินใจ ซึ่งการอาจเกิดข้อผิดพลาดขึ้นได้ จึงต้องมีเครื่องมือ หรือกำหนดเกณฑ์ที่มีความเหมาะสม เพื่อเข้ามาช่วยในการตัดสินใจ

2. หากใช้ดุลยพินิจส่วนตัวในการตัดสินใจ บ่อยครั้ง อาจเกิดโอกาสผิดพลาด และขาดความรอบคอบได้ หากข้อมูลมีอยู่มากเกินไป เนื่องจากไม่สามารถนำข้อมูลที่มีอยู่ทั้งหมดมาพิจารณาได้อย่างถี่ถ้วน

3. เนื่องจากพื้นฐานความรู้และประสบการณ์ของแต่ละบุคคลมีความแตกต่างกัน การตัดสินใจโดยไม่อาศัยหลักเกณฑ์ หรือเครื่องมือที่เหมือนกันมาทำการตัดสินใจ อาจทำให้เกิดความขัดแย้งขึ้นได้

4. การใช้เครื่องมือที่ถูกต้องและเหมาะสม จะช่วยลดโอกาสของการตัดสินใจที่ผิดพลาดลงได้

กระบวนการตัดสินใจ

รสนา อัมชะกิจ (2539, หน้า 97) ได้กล่าวถึงกระบวนการตัดสินใจอย่างมีประสิทธิภาพ ควรดำเนินการในลักษณะของทีมงาน ความสามารถในการสื่อสารด้วยภาษาที่ปรับให้เข้าใจตรงกัน สำหรับปฏิบัติงานภายในกรอบอย่างเป็นระบบ ขั้นตอนจะช่วยให้ทุกฝ่ายเข้าใจกลวิธีในการเสนอ ข้อคิดเห็น สามารถสื่อสารความคิดเห็นอย่างมีเหตุผล ขั้นตอนที่นิยมปฏิบัติในกระบวนการตัดสินใจมีหลายรูปแบบ จะแตกต่างกันเพียงรายละเอียดปลีกย่อย ดังรูปแบบตัวอย่างการตัดสินใจ ดังนี้

รูปแบบที่ 1 กระบวนการตัดสินใจ ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ดังนี้

- ขั้นตอนที่ 1 การกำหนดวัตถุประสงค์ของการตัดสินใจ
- ขั้นตอนที่ 2 การกำหนดทางเลือกเพื่อประกอบการตัดสินใจ
- ขั้นตอนที่ 3 การหลีกเลี่ยงหรือการยอมจำนนต่อข้อจำกัด
- ขั้นตอนที่ 4 การทำการวิเคราะห์การตัดสินใจ
- ขั้นตอนที่ 5 ทำการตัดสินใจโดยยึดตามวัตถุประสงค์

รูปแบบที่ 2 บางครั้ง ถ้าหากการตัดสินใจมีความซับซ้อนมาก รูปแบบการตัดสินใจนี้ จึงจะมุ่งเน้นไปที่หลักการพื้นฐานที่สำคัญเพียง 3 ขั้นตอน คือ

- ขั้นตอนที่ 1 กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายของการตัดสินใจ
- ขั้นตอนที่ 2 กำหนดทางเลือกของการตัดสินใจ
- ขั้นตอนที่ 3 พิจารณาความเสี่ยงที่มีโอกาสเป็นไปได้

รูปแบบที่ 3 รูปแบบการตัดสินใจนี้จะคล้ายกับแบบที่ 2 แต่จะแจกแจงรายละเอียด ขั้นตอนมากกว่า ดังนี้

- ขั้นตอนที่ 1 กำหนดวัตถุประสงค์ในการตัดสินใจ
- ขั้นตอนที่ 2 ระบุคุณลักษณะของสิ่งที่พึงประสงค์ หรือเป้าหมาย โดยจำแนก ความแตกต่างออกเป็น 2 ประการ คือ 1) คุณลักษณะที่จำเป็น “ต้องได้” และ 2) คุณลักษณะ ที่เพียงแต่ “ต้องการ” คือ ไม่เน้นเท่าลักษณะแรก
- ขั้นตอนที่ 3 พิจารณากลั่นกรอง คัดแยก เฉพาะทางเลือกที่มีคุณลักษณะที่จำเป็น “ต้องได้”

ขั้นตอนที่ 4 นำคุณลักษณะที่ “ต้องการ” เป็นพิเศษของทางเลือกที่คัดแยกใน ขั้นตอนที่ 3 ปรับเปลี่ยนให้เป็นค่าประเมินด้วยตัวเลข 1-10

ขั้นตอนที่ 5 นำทางเลือกทั้งหมดที่ผ่านการประเมินค่าคุณลักษณะ “ต้องได้” และ “ต้องการ” มาพิจารณาข้อเสียของแต่ละทางเลือกอีกครั้ง ด้วยวิธีการปรับตัวเลขเช่นเดียวกับ ขั้นตอนที่ 4 ถ้าหากทางเลือกใดได้คะแนนมากกว่า หมายถึง ข้อเสียสูงกว่า

สมยศ นาวิการ (2540) ให้ความหมายการตัดสินใจว่า ไม่ใช่เรื่องง่ายเลย แต่อย่างไรก็ตาม วิธีการที่มีระบบสามารถช่วยให้การตัดสินใจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1. การระบุปัญหาและการพิจารณาสาเหตุของปัญหา
2. การสร้างทางเลือกการแก้ปัญหา และการเลือกทางเลือกที่ดีที่สุด
3. การดำเนินการตัดสินใจและการติดตามผล

วิรัช สงวนวงษ์วาน (2546, หน้า 50) กล่าวถึงกระบวนการตัดสินใจว่า ประกอบด้วย 8 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นที่ 1 ระบุปัญหา (Identify a problem) ปัญหา คือ ความแตกต่างระหว่างสิ่งที่เป็นอยู่ กับสิ่งที่เราต้องการจะให้ เป็น ตัวอย่างเช่น พนักงานขายต้องการเครื่องคอมพิวเตอร์ใหม่ เพราะเครื่องที่ใช้อยู่ทำงานช้า และมีความจำเป็นไม่พอกับงานที่เพิ่มมากขึ้น

ขั้นที่ 2 ระบุเกณฑ์ที่จะใช้ตัดสินใจ (Identifying decision criteria) คือ ปัจจัยที่เป็นเหตุสัมพันธ์กับการตัดสินใจ (Relevant in making a decision)

ขั้นที่ 3 กำหนดน้ำหนักให้กับเกณฑ์เหล่านั้น (Allocation weights to the criteria) เป็นเรื่องของการกำหนดน้ำหนักให้กับเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นมาน้อยแตกต่างกันไป ตามความสำคัญ โดยให้น้ำหนักมากกับเกณฑ์ที่สำคัญต่อการตัดสินใจ

ขั้นที่ 4 กำหนดทางเลือก (Developing alternatives) ซึ่งอาจมีหลาย ๆ ทางเลือก ในการแก้ไขปัญหานั้น

ขั้นที่ 5 วิเคราะห์ทางเลือก (Analyzing alternatives) นำทางเลือกเหล่านั้น มาวิเคราะห์ถึงข้อดี ข้อเสียโดยละเอียด แต่ละทางเลือกเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเลือก ทางเลือก ในขั้นที่ 6 ต่อไป

ขั้นที่ 6 เลือกทางเลือก (Selecting an alternative) ที่ดีที่สุดจากทางเลือกทั้งหลาย

ขั้นที่ 7 ดำเนินการตามทางเลือก (Implementing the alternative) การตัดสินใจ จะไม่สมบูรณ์ หากไม่ได้มีการดำเนินการติดตามมา

ขั้นที่ 8 ประเมินผลการตัดสินใจ (Evaluation decision effectiveness) เพื่อประเมินว่า ทางเลือกที่เลือกมา ได้สามารถแก้ปัญหา หรือปัญหาที่มีอยู่ได้รับการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว

ทฤษฎีการตัดสินใจ

ทฤษฎีการตัดสินใจ เป็นการนำแนวความคิดที่มีเหตุผล ที่ใช้ในการเลือกทางเลือกที่ดีที่สุด ซึ่งสามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ ทฤษฎีการตัดสินใจจำแนกตามวิธีการตัดสินใจ และทฤษฎีการตัดสินใจตามบุคคลที่ตัดสินใจ (สุโขทัยธรรมมาธิราช, 2546) ดังนี้

1. ทฤษฎีการตัดสินใจจำแนกตามวิธีการตัดสินใจ

สามารถจำแนกทฤษฎีการตัดสินใจตามวิธีการตัดสินใจออกเป็น 3 วิธี ดังนี้

วิธีที่ 1 ทฤษฎีการตัดสินใจโดยการคาดการณ์ มีการใช้เทคนิคการคาดการณ์ และการพยากรณ์เข้ามาประกอบการตัดสินใจ เช่น การพยากรณ์โดยใช้แนวโน้ม เป็นต้น

วิธีที่ 2 ทฤษฎีการตัดสินใจโดยการพรรณนา เป็นการวิเคราะห์การวิจัยเป็นเครื่องมือในการตัดสินใจ ดังนั้น ผู้วิจัยจะต้องมีการพิสูจน์และเห็นจริง จึงจะดำเนินการตัดสินใจได้ บางครั้งเรียกการตัดสินใจแบบนี้ว่า การตัดสินใจทางวิทยาศาสตร์

วิธีที่ 3 ทฤษฎีการตัดสินใจโดยกำหนดความเป็นทฤษฎี ที่คำนึงถึงว่า แนวทางการตัดสินใจ ควรจะเป็น หรือน่าจะเป็นอย่างไร จึงจะสามารถบรรลุเป้าหมายที่ต้องการตัดสินใจได้

2. ทฤษฎีการตัดสินใจจำแนกตามบุคคลที่ตัดสินใจ

สามารถจำแนกทฤษฎีการตัดสินใจ โดยการจำแนกตามบุคคลที่ตัดสินใจได้เป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

ลักษณะที่ 1 การตัดสินใจโดยคนเดียว เป็นการตัดสินใจโดยคน ๆ เดียว จะทำให้เกิดความรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพในการตัดสินใจ

ลักษณะที่ 2 การตัดสินใจโดยกลุ่ม เป็นการตัดสินใจที่ยึดทีมงาน และคณะกรรมการ เป็นผู้ร่วมตัดสินใจ เป็นการมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

Reeder (1974) ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมของบุคคล และได้แสดงให้เห็นว่า การกระทำของบุคคลนั้น เป็นผลมาจากการที่บุคคลมีความเชื่อ หรือ ไม่เชื่อ (Belief of disbelief) ในสิ่งนั้น ๆ

ดังนั้น ในการตัดสินใจเลือกกระทำพฤติกรรมทางสังคมของบุคคลทุกเรื่อง จึงเป็นผลมาจากการที่มีความเชื่อและไม่เชื่อดังกล่าว โดยเฉพาะพฤติกรรมของบุคคลที่เกี่ยวกับการตัดสินใจ นั้น ๆ (สุธาทิพย์ ไหมชุ่ม, 2550)

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจ

1. ทฤษฎีการตัดสินใจและการกระทำทางสังคม (The multiple factors theory of decision making and social action)

Reeder (1971) ได้รวบรวมทฤษฎีทางสังคมวิทยา เพื่อมาอธิบายพฤติกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ ซึ่งเขาเห็นว่า โดยทั่วไปแล้ว รูปแบบ (Model) ทางด้านจิตวิทยาสังคมที่เกี่ยวกับการตัดสินใจกระทำพฤติกรรมของมนุษย์นั้น นักสังคมวิทยามักจะมองในแง่ของสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (Social-economic status) ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยภายนอก จะมีผลต่อการตัดสินใจ จึงได้อธิบายเหตุผลในการกระทำสิ่งใดของมนุษย์ว่า เกิดจากปัจจัยดังต่อไปนี้

1. เป้าหมาย หรือจุดประสงค์ (Goals) ความมุ่งหมายเพื่อให้บรรลุผลนั้น ผู้กระทำจะต้องมีการกำหนดเป้าหมายหรือจุดประสงค์ไว้ล่วงหน้า และผู้กระทำพยายามที่จะกระทำทุกวิถีทางเพื่อให้บรรลุเป้าหมายหรือจุดประสงค์นั้น ๆ

2. ความเชื่อ (Belief orientation) เกิดจากความคิดและความรู้ในเรื่องนั้น ที่จะมามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการเลือกการกระทำทางสังคม ในการกระทำทางสังคมใด ๆ ย่อมอาศัยความเชื่ออยู่เสมอ

3. ค่านิยม (Value standard) คือ สิ่งที่บุคคลยึดถือเป็นเครื่องช่วยตัดสินใจและกำหนดการกระทำของตนเอง Rokeach (1968) ได้ให้ความหมายค่านิยมว่า ค่านิยม คือ ความเชื่ออย่างหนึ่ง แต่มีลักษณะถาวร โดยเชื่อว่า วิธีปฏิบัติบางอย่าง เป็นสิ่งที่ตัวเองหรือสังคม เห็นดี เห็นชอบ สมควรที่จะยึดถือปฏิบัติมากกว่าวิธีปฏิบัติอย่างอื่น (ไทย สิทธิ, 2546)

สุนทร โคมิน และสนธิ สมัครการ (2522) ได้ให้ความหมายของค่านิยมว่า “เป็นสิ่งที่มีลักษณะยืนยงถาวร มีความคงที่ไม่เปลี่ยนแปลงง่าย เพราะกระบวนการเรียนรู้ของมนุษย์ได้ถูกสอนตั้งแต่เด็ก เกี่ยวกับค่านิยมต่าง ๆ ในรูปของหลักปฏิบัติที่ดี มีความแน่นอนเต็มที่ (Absolute, all manner of men) กระบวนการสอน การเรียนรู้ นั้น เป็นตัวกำหนดลักษณะนิสัยที่ค่อนข้างยืนยง และคงที่ ค่านิยมต่าง ๆ ที่คนเรียนรู้จากการเติบโตในสังคม” ค่านิยมของมนุษย์จะแสดงออกทางทัศนคติ และพฤติกรรมของมนุษย์ในเกือบทุกรูปแบบ ดังนั้น ค่านิยมจึงมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการกระทำทางสังคม ในการชักนำให้ผู้กระทำ (Action) กระทำไปตามค่านิยมของเขา ค่านิยมจะแตกต่างจากความเชื่อตรงที่ว่า ค่านิยมเป็นสิ่งที่มั่นคง และเปลี่ยนแปลงได้ยากกว่าความเชื่อ (จิรนนท์ ไวยศรีแสง, 2552)

4. นิสัยและธรรมเนียม (Habits and customs) คือ แบบอย่างพฤติกรรมที่สังคมกำหนดไว้แล้วสืบต่อกันมาด้วยประเพณี และถ้ามีการละเมิด ก็จะถูกบังคับด้วยการที่สังคมไม่เห็นชอบด้วย

5. การคาดหวัง (Expectation) คือ ทำที่ของบุคคลอื่นที่มีต่อพฤติกรรมของบุคคลที่เกี่ยวกับตัว โดยคาดหวัง หรือต้องการให้บุคคลนั้น ประพฤติปฏิบัติในสิ่งที่ตนต้องการ

6. ข้อผูกพัน (Commitments) คือ สิ่งที่ผู้กระทำเชื่อว่า เขาผูกพัน ที่ต้องการกระทำให้สอดคล้องกับสถานการณ์นั้น ๆ ข้อผูกพันจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการกระทำทางสังคม เพราะผู้กระทำ ตั้งใจจะกระทำสิ่งนั้น ๆ เนื่องจากเขาารู้สึกว่า เขามีข้อผูกพันที่จะต้องกระทำ

7. การบังคับ (Force) คือ ตัวที่ช่วยกระตุ้นให้ผู้กระทำตัดสินใจได้เร็วขึ้น เพราะในขณะที่ผู้กระทำตั้งใจที่จะกระทำสิ่งต่าง ๆ นั้น เขาอาจจะไม่แน่ใจว่า กระทำพฤติกรรมนั้นดีหรือไม่ แต่เมื่อมีการบังคับ ก็จะทำให้การตัดสินใจกระทำนั้นได้เร็วขึ้น

8. โอกาส (Opportunity) เป็นความคิดของผู้กระทำที่เชื่อว่า สถานการณ์ที่เกิดขึ้น จะช่วยให้มีโอกาสเลือกกระทำ เช่น การที่บุคคลคิดว่า ตัวเขามีโอกาสนั้น ในทางที่เป็นจริง อาจจะไม่มีก็ได้

9. ความสามารถ (Ability) การที่ผู้กระทำรู้ถึงความสามารถของตัวเอง ซึ่งก่อให้เกิด ผลสำเร็จในเรื่องนั้น ๆ ได้ การตระหนักถึงความสามารถที่จะนำไปสู่การตัดสินใจ และการกระทำ ทางสังคม เพราะเขาเห็นว่า ถ้าตัดสินใจกระทำแล้ว เขามีความสามารถที่จะกระทำได้แน่นอน

10. การสนับสนุน (Support) คือ สิ่งที่ผู้กระทำรู้ว่า จะได้รับ หรือคิดว่า จะได้รับจากคน บุคคลอื่น ๆ ซึ่งการสนับสนุนนั้น อาจอยู่ในรูปของปัจจัย 4 หรือปัจจัยสนับสนุนอื่น ๆ จากการคิด หรือคาดหมายว่า จะได้รับการสนับสนุนดังกล่าว ก็จะทำให้เขาตัดสินใจกระทำพฤติกรรม นั้น ๆ

2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับภาพลักษณ์

ความหมายของภาพลักษณ์

ภาพลักษณ์ มีความหมายตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 ว่า ภาพที่เกิดจากความทรงจำ หรือความนึกคิด เดิมใช้คำว่า จินตภาพ ซึ่งตรงกับคำในภาษาอังกฤษว่า Image วิรัช ลภีรัตนกุล (2540) กล่าวว่า ภาพลักษณ์ มีความสำคัญต่อการประชาสัมพันธ์ เพราะว่า ประชาสัมพันธ์เป็นงานที่เกี่ยวข้องกับภาพลักษณ์ และเป็นงานที่มีส่วนเสริมสร้าง ภาพลักษณ์ของหน่วยงาน สถาบัน หรือองค์กร ให้มีภาพลักษณ์ที่ดีต่อความรู้สึกนึกคิดของ ประชาชน เพื่อผลแห่งชื่อเสียง ความเชื่อศรัทธาจากประชาชนที่มีต่อองค์กร หรือสถาบัน ภาพลักษณ์จึงหมายถึง ภาพที่เกิดขึ้นในใจ (Mental picture) ของคนเรา จะเป็นภาพที่มีต่อสิ่งมีชีวิต หรือไม่มีก็ได้ เช่น ภาพที่มีต่อบุคคล องค์กร หรือสถาบัน ซึ่งอาจเกิดจากการที่ถูกสร้างโดยสิ่งหนึ่ง สิ่งใด หรือจะเป็นภาพที่เรานึกสร้างขึ้นเอง และปรากฏขึ้นในใจเราก็ได้

Robinson (อ้างถึงใน นันทมน ไชยโคตร, 2557, หน้า 10) ให้ความหมายของคำว่า ภาพลักษณ์ เป็นภาพที่เกิดขึ้นในความรู้สึกนึกคิดภายในจิตใจของบุคคล ที่เกิดขึ้นต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งสะท้อนมาจากประสบการณ์ทางตรง หรือทางอ้อมของแต่ละบุคคล

สรุปได้ว่า ภาพลักษณ์ คือ ภาพที่เกิดขึ้นตามความรู้สึกนึกคิดส่วนบุคคลที่มีต่อสิ่งใด สิ่งหนึ่ง โดยเกิดจากความเชื่อ หรือความประทับใจ ซึ่งแต่ละบุคคลจะมีการตีความต่อภาพลักษณ์ ที่มีแตกต่างกัน ตามประสบการณ์ที่ได้รับทั้งทางตรง หรือทางอ้อม ซึ่งรวมถึงภาพลักษณ์ขององค์กร (Institutional image) ที่หมายถึง ภาพที่เกิดขึ้นในใจของบุคคลต่อองค์กร ซึ่งสะท้อนถึงการบริหาร และการดำเนินงานขององค์กร ทั้งในมุมของระบบการบริหารจัดการ บุคลากร ความรับผิดชอบ ต่อสังคม และการทำประโยชน์แก่สาธารณะ

องค์ประกอบของภาพลักษณ์

Kenneth (2001) กล่าวถึงภาพลักษณ์ว่าเป็นความรู้สึกของคนเราที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ โดยเฉพาะความรู้สึกเหล่านั้น เป็นความรู้สึกที่เราสร้างขึ้นเอง หรือความรู้เชิงอัตวิสัย (Subjective knowledge) ที่ประกอบด้วย ข้อเท็จจริงกับคุณค่าที่เราเป็นผู้ให้รวมอยู่ ซึ่งแต่ละบุคคล จะเก็บสะสมความรู้เชิงอัตวิสัยเกี่ยวกับสิ่งต่าง ๆ รอบตัวที่ได้ประสบและมีความเชื่อว่าเป็นจริง เพราะคนเราไม่สามารถที่จะรับรู้และทำความเข้าใจกับทุกสิ่งได้ครบถ้วนเสมอไป เรามักจะได้ เฉพาะภาพบางส่วน หรือลักษณะกว้าง ๆ ของสิ่งเหล่านั้น ซึ่งอาจไม่ชัดเจนและไม่เพียงพอ แล้วมักตีความหมาย (Interpret) หรือให้ความหมายต่อสิ่งนั้น ๆ ด้วยตัวเอง ความรู้เชิงอัตวิสัยนี้ จะประกอบกันเป็นภาพลักษณ์ของสิ่งต่าง ๆ ที่อยู่ในโลกตามมุมมองของเรา ซึ่งจะส่งผลต่อ พฤติกรรมของเรา เราสามารถแยกองค์ประกอบของภาพลักษณ์ได้เป็น 4 ส่วน เพื่อง่ายแก่ การทำความเข้าใจได้ ดังนี้

1. องค์ประกอบเชิงรับรู้ (Perceptual component) เป็นสิ่งที่บุคคลได้จากการสังเกต โดยตรง แล้วนำสิ่งนั้นไปสู่การรับรู้ (Cures) สิ่งที่ถูกรับรู้นี้ อาจเป็นบุคคล สถานที่ เหตุการณ์ ความคิดหรือสิ่งต่าง ๆ เราจะได้ภาพต่าง ๆ ผ่านจากการรับรู้นี้
2. องค์ประกอบเชิงความรู้ (Cognitive component) ได้แก่ ภาพลักษณ์ที่เป็นความรู้ เกี่ยวกับลักษณะประเภทความแตกต่างของสิ่งของต่าง ๆ ที่ได้จากการสังเกตเรียนรู้
3. องค์ประกอบเชิงความรู้สึก (Sense component) ได้แก่ ภาพลักษณ์ของบุคคล ที่เกี่ยวกับความรู้สึกที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวพันกับความรู้สึกยอมรับ หรือไม่ยอมรับ
4. องค์ประกอบเชิงการกระทำ (Cognitive component) เป็นภาพลักษณ์ที่เกี่ยวกับ ความมุ่งหมาย หรือเจตนาที่จะเป็นแนวทางปฏิบัติตอบโต้ต่อสิ่งเร้า อันเป็นผลปฏิสัมพันธ์ ระหว่างกัน

การพาณิชย์นาวี

การพาณิชย์นาวี (Maritime transport) มีความหมายตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติ ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 หมายความว่า การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอู่เรือ และกิจการท่าเรือ และหมายความรวมถึงกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยตรง หรือเป็นส่วนประกอบกับกิจการดังกล่าว ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง จากคำจำกัดความ ดังกล่าว จะเห็นได้ว่า กิจการพาณิชย์นาวีเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมมากมาย ทั้งที่เกิดขึ้น ในทะเล และกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนฝั่ง รวมถึงเป็นกิจการที่ครอบคลุมถึงกิจการเรือพาณิชย์ไทย สำหรับการขนส่งทางทะเล มีองค์ประกอบที่สำคัญด้วยกัน 3 ส่วน คือ

1. ท่าเรือ

เป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจอย่างมาก เพราะเป็นเครื่องอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางน้ำ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ รวมไปถึงความสามารถในการเป็นศูนย์กลางในการรองรับสินค้าที่เข้า-ออก โดยการค้าทั่วโลก คิดเป็นร้อยละ 80 สำเร็จด้วยการขนส่งทางน้ำ ท่าเรือมีทั้งตั้งอยู่บนพื้นที่ที่ติดกับส่วนที่เป็นทะเลและแม่น้ำ ซึ่งรวมถึงบางพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดิน ทำให้ท่าเรือบางแห่ง อาจจำเป็นต้องใช้แรงงานจำนวนมากในการทำกิจกรรมต่าง ๆ

2. เรือ

เรือ หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ซึ่งโดยทั่วไปจะออกแบบมาใช้ให้เหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการใช้งาน เช่น เรือขนส่งสินค้าเทกอง เรือขนส่งสินค้าเหลว เรือสำรวจ เรือประมง เรือสำหรับลากจูง เป็นต้น ทั้งนี้ การต่อเรือประเภทต่าง ๆ จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานตามท้องที่ทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด โดยได้รับการรับรองจากสมาคมจัดชั้นเรือ หรือ Classification society

3. สินค้า

โดยทั่วไป มีการแบ่งลักษณะของสินค้าแต่ละรูปแบบตามเกณฑ์ต่าง ๆ ที่แตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการแบ่งประเภทของสินค้า

การขนส่งสินค้าทางทะเล ถือเป็นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ สามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายประเภท และได้ในปริมาณที่มาก รวมถึงยังมีค่าขนส่ง หรือค่าระวางบรรทุกที่ถูกลงกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ในยุคเริ่มแรกการขนส่งทางทะเล เป็นแบบใช้เรือที่มีลักษณะเรือเอนกประสงค์ หรือ Multi-purpose cargo ship ซึ่งสามารถบรรทุกสินค้าได้ทั้งประเภทเทกอง และสินค้าแบบบรรจุหีบห่อ ต่อมามีความต้องการในการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้ธุรกิจพาณิชย์นาวีเกิดการพัฒนาเพื่อบรรลุเป้าหมายในการกระจายสินค้าจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค ทำให้หลายประเทศมาให้ความสำคัญกับการพาณิชย์นาวี ทั้งด้านการพัฒนาท่าเรือ และการขยายกองเรือพาณิชย์ แต่ด้วยหลายปัจจัย ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล เลือกว่าจะจดทะเบียนเรือกับสัญชาติอื่นที่ไม่ใช่ประเทศตน จึงทำให้การที่จะระบุนขนาดของกองเรือของแต่ละประเทศเป็นไปได้ยาก หนึ่งในนั้น เป็นเพราะความสะดวกในการดำเนินการทางเอกสาร สำหรับกองเรือในประเทศไทยที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป มีจำนวนทั้งสิ้น 376 ลำ (ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. 2565) ขนาดระวางบรรทุกรวม 4,283,955 เดทเวทตัน แบ่งเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งจำนวน 114 ลำ ประกอบด้วยเรือเทกอง (Bulk carrier) เรือสินค้าทั่วไป (General cargo ship) เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (Container ship) เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น (Reefer cargo ship) ซึ่งมีขนาดบรรทุก

รวม 1,904,374 เดทเวทตัน และเรือบรรทุกสินค้าเหลว (Liquid cargo vessel) จำนวน 262 ลำ ประกอบด้วย เรือบรรทุกสารเคมี (Chemical tanker) เรือบรรทุกน้ำมัน/ สารเคมี (Liquid tanker) เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil tanker) เรือบรรทุกก๊าซ (Gas carrier) ซึ่งมีขนาดบรรทุกรวม 2,379,581 เดทเวทตัน (กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2565)

ตารางที่ 1 ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ปี พ.ศ. 2560-2565 (สำหรับเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส ขึ้นไป)

ปี พ.ศ.	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง (Dry cargo vessel)		เรือบรรทุกสินค้าเหลว (Liquid cargo vessel)		รวม		อัตรา การเติบโตของ ระวางบรรทุก (ร้อยละ)
	ลำ	เดทเวทตัน (DWT)	ลำ	เดทเวทตัน (DWT)	ลำ	เดทเวทตัน (DWT)	
2560	167	2,194,968	307	4,229,769	474	6,424,737	17.2
2561	163	2,208,949	301	3,692,613	464	5,901,562	-8.1
2562	155	2,142,247	304	4,360,744	459	6,502,991	10.2
2563	114	1,732,606	268	3,925,447	382	5,658,053	-13.0
2564	113	1,705,293	259	3,598,944	372	5,304,237	-6.3
2565	114	1,904,374	262	2,379,581	376	4,283,955	-19.2

เรือที่จดทะเบียนใหม่ในปี พ.ศ. 2565 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 13 ลำ มีขนาดระวางบรรทุก รวม 253,454 เดทเวทตัน (193,037 ตันกรอส) โดยเป็นเรือคอนเทนเนอร์ จำนวน 1 ลำ ที่มีระวางบรรทุกมากที่สุด 137,022 เดทเวทตัน เรือบรรทุกน้ำมัน/ สารเคมี จำนวน 3 ลำ มีระวางบรรทุก รวม 20,374 เดทเวทตัน เรือบรรทุกน้ำมัน มีจำนวน 5 ลำ มีระวางบรรทุกรวม 18,229 เดทเวทตัน เรือสินค้าทั่วไป จำนวน 1 ลำ มีระวางบรรทุก 5,100 เดทเวทตัน และเรือบรรทุกก๊าซ จำนวน 1 ลำ มีระวางบรรทุก 977 เดทเวทตัน (กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2565)

ตารางที่ 2 จำนวนเรือที่จดทะเบียนเรือใหม่ ปี พ.ศ. 2565

ประเภทเรือ	เรือที่จดทะเบียนใหม่		
	จำนวน (ลำ)	ระวางบรรทุก (DWT)	ขนาดเรือ (GRT)
เรือเทกอง	2	71,752	45,720
เรือสินค้าทั่วไป	1	5,100	2,978
เรือคอนเทนเนอร์	1	137,022	118,523
เรือบรรทุกน้ำมัน/ สารเคมี	3	20,374	13,119
เรือน้ำมัน	5	18,229	11,729
เรือบรรทุกก๊าซ	1	977	998
รวม	13	253,454	193,067

เส้นทางเดินเรือ

การให้บริการเรือประจำเส้นทาง

ในการให้บริการของผู้ประกอบการธุรกิจด้านการเดินเรื่อนั้น จะแบ่งลักษณะของการให้บริการเรือประจำเส้นทางได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

1. บริการเรือจร (Tramp shipping service)

เป็นการให้บริการแก่ผู้เช่าเรือแบบเช่าเหมาลำ อาจทำการเช่าเรือเป็นเที่ยว หรือ Voyage เป็นระยะเวลาช่วงหนึ่ง หรือเป็นในลักษณะเงื่อนไขอื่น การให้บริการลักษณะนี้ มักจะเป็นเรือที่ขนส่งสินค้าประเภทเทกองหรือ Bulk cargo ทั้งแบบเทกองแห้ง (Dry bulk) และแบบเทกองเหลว (Liquid bulk) เรือพาณิชย์ที่ให้บริการในลักษณะนี้ จะสามารถเดินเรือไปได้ทั่วโลก ขึ้นกับว่าเรือจะถูกเช่าให้วิ่งไปรับสินค้าที่ไหน และไปส่งที่ไหน ซึ่งอาจมีระยะเวลาในการทำสินค้า รวมถึงระยะเวลาในการจอดเพื่อรองานมาก ทั้งนี้ เรือที่จะสามารถเดินทางไปได้ทั่วโลกจะต้องจดทะเบียนเรือเป็นประเภท International voyage

2. เรือประจำเส้นทาง (Liners shipping service)

เป็นการบริการด้านการเดินเรือในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งเป็นประจำและต่อเนื่อง ซึ่งเรือจะมีตารางการเดินเรือเข้า-ออกอย่างชัดเจน โดยไม่สนว่า สินค้าที่บรรทุกจะคุ้มค่าเต็มความสามารถในการบรรทุกของเรือหรือไม่ ซึ่งส่วนใหญ่เรือประเภทนี้ มักจะเป็นเรือที่บรรทุกสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ หรือ Container ship เรือพาณิชย์ที่ให้บริการในลักษณะนี้ จะมีเส้นทางเดินเรือที่ชัดเจนและแน่นอน นั่นคือ เวลาการจอด หรือเทียบท่าจะมีเวลาจำกัด

ซึ่งมีทั้งเรือที่จดทะเบียนแบบ International voyage ที่สามารถเดินเรือไปได้ทั่วโลก และเรือที่ทำการเดินเรืออยู่ภายในประเทศที่จดทะเบียนเป็นเรือประเภท Near-coastal voyage

ประเภทของเรือพาณิชย์

เรือแบ่งออกได้เป็นหลายประเภท ขึ้นอยู่กับว่า จะยึดหลักใด เช่น ขนาดของเรือ ขงที่เรือจดทะเบียน เป็นต้น แต่ในที่นี้ จะขอแบ่งประเภทเรือตาม UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) หรือการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา ซึ่งจะแบ่งประเภทของเรือพาณิชย์ออกเป็น 5 ประเภท ดังนี้

ประเภทที่ 1 Oil tanker หรือเรือบรรทุกน้ำมัน คือ เรือที่ออกแบบมาสำหรับการบรรทุกของเหลว นั่นคือ น้ำมันประเภทต่าง ๆ ได้แก่ น้ำมันดิบ (Crude oil) หรือน้ำมันที่ผ่านกระบวนการกลั่นแล้ว (Product oil) รวมถึงน้ำมันพืช โดยทั่วไป เรือประเภทนี้ จะมีระบบความปลอดภัยค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับเรือประเภทอื่น เนื่องจากสินค้าที่บรรทุกเป็นวัตถุไวไฟ และในการทำสินค้า จำเป็นจะต้องมีท่าเรือที่รองรับ

ประเภทที่ 2 Bulk carriers หรือเรือบรรทุกสินค้าเทกอง เป็นเรือที่มีระวางสำหรับบรรทุกสินค้าเทกองแห้ง ซึ่งไม่ต้องมัดเป็นหีบห่อ เช่น เมล็ดพืช ถ่านหิน ฟอสเฟต และสินแร่อื่น ๆ เรือบางประเภทออกแบบให้สามารถขนสินค้าเทกองแห้งได้หลายประเภทในเรือลำเดียวกัน อีกทั้งบางกรณียังมีการออกเรือที่สามารถขนได้ทั้งสินค้าเทกองแห้ง (Dry bulk) และสินค้าเทกองเหลว (Liquid bulk) เช่น OBO Ship (Oil/ Bulk/ Ore ship), B/ O (Bulk/ Ore ship), O/ O (Ore/ Oil), O/ B/ O (Oil/ Bulk/ Ore) และ O/ S/ O (Ore/ Slurry/ Oil) เป็นต้น โดยการออกพื้นที่ระวางสินค้าภายในเรืออาจมีความแตกต่างกัน เพื่อให้เหมาะสมกับสินค้าเทกองแห้งแต่ละชนิด โดยเฉพาะในกรณีที่ทำให้บริการเฉพาะสินค้าที่เป็นประจำ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและคุ้มค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้านั้น ๆ (สราวุธ ลักษณะโต, 2564)

ประเภทที่ 3 General cargo หรือเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป หรือเรืออเนกประสงค์ (Multipurpose vessel) เป็นเรือสำหรับบรรทุกสินค้าทั่วไป หรือสินค้าที่มีลักษณะที่เป็นหีบห่อภายในเรือ จะมีระวางสินค้า (Hold) และช่องระวางสินค้า (Hatch) โดยมีฝาระวางเรือ (Hatch cover) เป็นตัวปิดฝาระวางสินค้า ฝาระวางเรือนั้น จะต้องผนึกน้ำ เพื่อกันน้ำเข้าไปในระวางสินค้า เมื่อเจอสภาพอากาศจากภายนอก เป็นเรือที่มีบทบาทสำคัญอย่างมากในอดีต และสามารถดำเนินการขนถ่ายสินค้าได้ด้วยอุปกรณ์ในเรือเอง ปัจจุบัน บทบาทของเรือประเภทนี้เริ่มลดลง เมื่อรูปแบบการขนส่งสินค้าเริ่มเปลี่ยนไป และเริ่มถูกทดแทนด้วยเรือสินค้าชนิดอื่นมากขึ้น (สราวุธ ลักษณะโต, 2564)

ประเภทที่ 4 Container ship หรือเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ เป็นเรือบรรทุกสินค้า ที่ออกแบบสำหรับบรรทุกตู้สินค้า เป็นเรือที่มีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด ตู้สินค้ามีหลากหลายขนาดตามมาตรฐานสากล แต่โดยทั่วไปตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน 1 ตู้ หรือนิยมเรียกกันว่า “ตู้สั้น” จะมีขนาดความยาว 20 ฟุต เรียกว่า 1 TEU (Twenty equivalent unit) และตู้ที่มีความยาว 40 ฟุต หรือนิยมเรียกกันว่า “ตู้ยาว” จะมีขนาดเป็น 2 TEU ปัจจุบันเรือเรือประเภทนี้มีขนาดระวางบรรทุกได้ถึง 24,000 TEUs และมีแนวโน้มที่จะมีขนาดใหญ่ และมีระวางบรรทุกที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งในการเข้าเทียบท่า ต้องมีท่าเรือรองรับที่เหมาะสมทั้งด้านเทคโนโลยีของอุปกรณ์ขนถ่าย และระบบคอมพิวเตอร์ต่าง ๆ ข้อดีของการขนส่งด้วยเรือคอนเทนเนอร์ คือ สะดวก รวดเร็ว และสินค้าเกิดความเสียหายน้อย เนื่องจากสินค้าถูกบรรจุภายในตู้ มีตู้เป็นตัวรองรับแรงกระแทกต่าง ๆ ได้ระดับหนึ่ง ในการป้องกันความเสียหาย อีกทั้งสามารถตอบสนองการขนส่งในลักษณะที่เรียกว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport) ได้อย่างเหมาะสม เพราะมีความยืดหยุ่นในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เช่น จากเรือมาเป็นรถไฟ หรือจากเรือมาเป็นหัวลากบรรทุก แต่ในขณะเดียวกัน การสร้างเรือประเภทนี้ ต้องมีการลงทุนสูง อีกทั้งต้องดูแลรักษาอุปกรณ์อย่างต่อเนื่อง สินค้าบรรจุตู้มีหลากหลายประเภท ทั้งสินค้าแห้ง สินค้าเหลว อาหาร เครื่องจักร จะเป็นหีบ ห่อ ลัง ถังของเหลว พาเลท หรือไม้ก็บรรจุหีบห่อก็ได้ เรือบรรทุกตู้สินค้ามีพัฒนาการที่ต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี ค.ศ 1956 จากจำนวนที่ขนส่งได้หลักร้อยตู้สินค้า จนปัจจุบันได้พัฒนาเข้าสู่ยุคเรือบรรทุกตู้สินค้าที่สามารถบรรทุกตู้สินค้าได้มากกว่า 20,000 TEU (สราวุธ ลักษณะ โด, 2564)

ประเภทที่ 5 Other types of ships หรือเรือประเภทอื่น คือ เรือพาณิชย์อื่น ๆ ที่ไม่รวม 4 ประเภทด้านบน ซึ่งได้แก่ Offshore supply vessel หรือเรือสนับสนุนกิจการนอกชายฝั่ง เรือประเภทนี้ จะทำหน้าที่ครอบคลุมกิจกรรมที่เกิดขึ้นในกระบวนการขุดเจาะน้ำมัน สำรวจ หรือกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับ Oil & Gas นอกชายฝั่งทั้งหมด ซึ่งแยกย่อยไปอีก เช่น เรือ AHTS หรือ Anchor handling towing supply เป็นเรือที่ไว้ทำสมอให้กับแท่นขุดเจาะ หรือลากแท่นขุดเจาะ เรือ PSV หรือ Platform supply vessel ไว้สำหรับส่งของ หรือทำหน้าที่เป็นที่เก็บของ (Storage) เป็นต้น

ประเภทที่ 6 Gas carrier หรือเรือบรรทุกแก๊ส มีสำหรับบรรทุกแก๊สต่าง ๆ เรือประเภทนี้จะออกแบบมาเป็นพิเศษ โดยมีระบบแก๊สเฉื่อย หรือ Inert gas เพื่อใช้ในกระบวนการเก็บสินค้าในระวาง และจะมีระบบความปลอดภัยในการทำงานที่ค่อนข้างสูง เนื่องจากเป็นสินค้าอันตราย

ประเภทที่ 7 Chemical tanker หรือเรือบรรทุกสารเคมี จะถูกออกมาแบบมาเป็นพิเศษ ตามประเภทของสารเคมีที่บรรทุก มีระบบความปลอดภัยในการทำงานสูงเช่นเดียวกับเรือบรรทุกแก๊ส (Gas carrier)

ประเภทที่ 8 Ferries and passenger ship หรือเรือโดยสารข้ามฟากและเรือโดยสาร เรือประเภทนี้ จะต่างจากเรือที่กล่าวมาทั้งหมด นั่นคือ สินค้าจะเป็นผู้คน แทนสินค้าที่เป็นสิ่งของ กล่าวคือ เรือจะถูกออกแบบมาเพื่อให้บริการกับมนุษย์ รวมไปถึงลูกเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือ ประเภทนี้ จะต้องผ่านการอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการจัดการในสถานการณ์วิกฤต เพื่อรับมือกับผู้โดยสารในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน

ประเภทที่ 9 Others/ Not available คือ เรือประเภทอื่น ๆ และเรือที่ไม่สามารถระบุสถานะได้

คนประจำเรือฝ่ายเดินเรือ

การปฏิบัติงานบนเรือพาณิชย์ มีการแบ่งการปฏิบัติงานออกเป็น 2 แผนกด้วยกัน คือ แผนกเดินเรือ หรือปากเรือ (Deck department) และแผนกช่างกลเรือ (Engine department) คนประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ก็หมายถึง กลุ่มคนที่ต้องปฏิบัติงานบนเรือในแผนกเดินเรือ ซึ่งจะมีการแบ่งระดับของตำแหน่งหน้าที่บนเรือเป็นระดับบริหาร (Management level) ระดับปฏิบัติการ (Operation level) และระดับสนับสนุน (Support level)

สำหรับแผนกเดินเรือ ระดับบริหาร (Management level) จะหมายถึง ตำแหน่งนายเรือ (Master) และตำแหน่งต้นเรือ (Chief officer) ระดับปฏิบัติการ (Operation level) จะหมายถึง ตำแหน่งต้นหน (Second officer) และตำแหน่งผู้ช่วยต้นเรือ (Third officer) โดยกลุ่มคนเหล่านี้ ทั้งในระดับบริหาร (Management level) และระดับปฏิบัติการ (Operation level) จะถือว่าเป็นระดับนายประจำเรือ (Officer) ส่วนระดับสนับสนุน (Support level) จะหมายถึงตำแหน่ง สร้างเรือ (Bosun) นายท้ายเรือ (Able-bodied seaman) และตำแหน่งกะลาสี (Ordinary seaman) กลุ่มคนที่อยู่ในระดับสนับสนุนนี้ เรียกอีกชื่อว่า ลูกเรือ (Rating) โดยในแผนกเดินเรือ จะมีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบตามตำแหน่งและหน้าที่ ดังนี้

นายเรือ (Master, Captain)

ปฏิบัติหน้าที่เสมือนหนึ่งเป็นตัวแทนเจ้าของเรือ คือควบคุมดูแลทุกอย่างในเรือ มีความรับผิดชอบสูงสุดในเรือ รวมถึงการบริหารงานและตัดสินใจ เรื่องต่าง ๆ บนพื้นฐานบนความปลอดภัย ทั้งในชีวิตของคนประจำเรือ ผู้โดยสาร ตัวเรือ ทรัพย์สินต่าง ๆ รวมถึงสินค้าด้วย โดยมีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

1. ทำหน้าที่เป็นตัวแทนเจ้าของเรือ มีความผูกพันเพื่อให้เรือเป็นไปตามกฎข้อบังคับและกฎหมายต่าง ๆ
2. ทำหน้าที่เป็นผู้นำสูงสุดบนเรือ มีอำนาจหน้าที่ในการสั่งการเรื่องต่าง ๆ และมีอำนาจในการสั่งการข้ามชั้นตอนปกติ (Overriding authority) ทั้งนี้ เป็นไปเพื่อความปลอดภัยในชีวิตตัวเรือ และทรัพย์สินต่าง ๆ
3. รับผิดชอบในทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือ สินค้า และอุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ สำหรับความพร้อมของเรือเพื่อที่จะออกทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness)
4. ทำหน้าที่พิจารณาในเรื่องของความปลอดภัยของเรือให้เป็นไปตามระบบ Safety management system ซึ่งเป็นระเบียบปฏิบัติของเรือเกี่ยวกับความปลอดภัยและการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้ผู้มีอำนาจในบริษัทปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่อไป
5. ทำหน้าที่รับผิดชอบในการแจ้งให้บริษัททราบถึงข้อบกพร่อง (Non-conformance) ที่ตรวจพบ เช่น โครงสร้างตัวเรือ เครื่องจักร หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อขอความช่วยเหลือในการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องเหล่านั้นในกรณีที่เร่งด่วน
6. ควบคุมดูแลการปฏิบัติงาน สวัสดิการ สวัสดิภาพความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ ให้เป็นไปตามอนุสัญญา MLC
7. ทำหน้าที่บริหารจัดการทรัพยากรต่าง ๆ ให้ได้อย่างเพียงพอ คุ่มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด เช่น เสบียงอาหาร อะไหล่ต่าง ๆ
8. ทำหน้าที่ดูแลความปลอดภัยในการเดินเรือ และพร้อมให้ความช่วยเหลือนายยามเรือเดินทันทีที่ถูกร้องขอ และมีหน้าที่ในการนำเรือเอง เมื่อเรือเดินอยู่ในน่านน้ำบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง หรือเส้นทางเดินเรือที่อยู่ในเขตอันตราย รวมถึงในช่วงที่เรือประสบกับสภาพอากาศที่เลวร้าย นายเรือควรจะอยู่บนสะพานเดินเรือ แม้จะมีนายยามเรือเดินทำหน้าที่อยู่แล้วก็ตาม
9. ทำหน้าที่ให้คำแนะนำที่เหมาะสมและชัดเจน เพื่อให้คนประจำเรือทุกคนปฏิบัติตามนโยบายของบริษัท และเป็นไปตามกฎข้อบังคับต่าง ๆ

ตันเรือ (Chief officer: C/ O)

ปฏิบัติหน้าที่เป็นหัวหน้าแผนกฝ่ายเดินเรือ แม้จะมีนายเรือคอยกำกับอีกชั้นหนึ่ง แต่งานของฝ่ายเดินเรือทั้งหมด ตันเรือจะเป็นผู้ดูแล ซึ่งรวมถึงงานสินค้าด้วย ไม่ว่าจะเป็นการจัดวางสินค้าบนเรือ (Cargo stowage) การคำนวณการทรงตัวของเรือ (Ship stability) แม้กระทั่งงานเกี่ยวกับอาหารการกิน ความเป็นอยู่บนเรือต่าง ๆ ตันเรือก็ต้องเข้าไปดูแลเอาใจใส่ เพื่อให้ลูกเรือทุกคนมีความสุข และมีความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ และตันเรือจะถูกกำหนดให้เป็น

ผู้บังคับบัญชาลำดับรองลงมาของเรือ ในกรณีกัปตันเรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ โดยมีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่นายยามเรือเดินในช่วงเวลา 04.00-08.00 น. และ 16.00-20.00 น.
2. ปฏิบัติหน้าที่เป็นหัวหน้าแผนกเดินเรือ ควบคุมดูแลการปฏิบัติงานและภาระหน้าที่ของนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ คนประจำเรือฝ่ายเดินเรือ และนักเรียนฝึกฝ่ายเดินเรือ
3. ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ควบคุมด้านความปลอดภัย หรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (Safety officer) ทำหน้าที่ส่งเสริม ดูแลความปลอดภัยของคนประจำเรือในเรือ ตรวจสอบและพัฒนาเรื่องความปลอดภัยบนเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของอนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ
4. ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ควบคุมด้านความมั่นคงของเรือ หรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (Ship security officer) ในการตรวจสอบดูแลและจัดการด้านความมั่นคงปลอดภัยของเรือ ตามแผนความมั่นคงปลอดภัยเรือ (Ship security plan) ให้สอดคล้องกับประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code)
5. ปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบและดูแลในเรื่องของการจัดวาง เคลื่อนย้าย และจัดเก็บสินค้าอันตราย รวมถึงการดูแลรักษาสินค้าอันตรายในระหว่างที่เรือเดินทะเล และการทำเอกสารบันทึกให้เป็นไปตามคำแนะนำของ IMDG Code
6. เตรียมรายงานและบันทึกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของตนอย่างเหมาะสม และตรงเวลา ตลอดจนช่วยเหลือในการบริหารงานเรือ กำกับดูแลความปลอดภัย และการทำงานในแผนกปากเรือให้เป็นไปอย่างประหยัด
7. เตรียมงานสินค้าทั้งหมด รวมทั้งการเตรียมอุปกรณ์และเครื่องมือยกขนสินค้า แผนผังการจัดระวาง การแต่งทริม และการคำนวณการทรงตัวของเรือ ตลอดจนการทำความสะดวกระวางสินค้า ถังน้ำอับเฉา การรับบรรทุกทุกสินค้าลง แล้วเตรียมรายงานต่าง ๆ ให้พร้อมไว้เป็นหลักฐาน
8. รับผิดชอบในเรื่องการบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องทำงานสินค้าทั้งหมด ฝาระวาง เครื่องกวนหัว-ท้าย เครื่องกวนมอเตอร์สินค้า เคน ระบบระบายอากาศของสินค้าในระวาง ระบบการเปิด-ปิดระวาง และถังน้ำอับเฉาให้อยู่ในสภาพที่ดี และพร้อมใช้งานได้
9. รับผิดชอบในการดำเนินการฝึกประจำสถานี เกี่ยวกับความปลอดภัยและเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ (Muster list)
10. ดูแลและควบคุมการใช้และความสิ้นเปลืองของพัสดุ อะไหล่ และอุปกรณ์แผนกเดินเรือทั้งหมด

11. เป็นหัวหน้าสถานีประจำการที่หัวเรือ เพื่อใช้เครื่องกว้านเชือกและกว้านสมอ ขณะที่เรือกำลังจะออกจาก หรือเข้าเทียบท่าเรือ เข้าผูกท่อนจอดเรือ หรือทิ้งสมอ/ หะเบสสมอ

12. เป็นแม่บ้านของเรือ ดูแลสารทุกข์สุกดิบของคนประจำเรือ รับผิดชอบการล้างเสียบงอาหารและน้ำจืด ตลอดจนออกเมนูอาหารต่าง ๆ ร่วมกับพ่อครัวของเรือ

ต้นหน (Second officer: 2/ O)

คำว่า “ต้นหน” เดิมทีเป็นคำโบราณ มีความหมายว่า คนนำทาง มีหน้าที่ คือ เป็นคนรับผิดชอบเรื่องการเดินเรือทั้งหมด ตั้งแต่การขีดเข็มบนแผนที่ การวางแผนการเดินทาง บรรณสารการเดินเรือ และอุปกรณ์การเดินเรือ รวมถึงอุปกรณ์อื่น ๆ ทางอุตุนิยมวิทยา เพื่อรับข่าวพยากรณ์อากาศและอุปกรณ์การสื่อสารทั้งหมด โดยมีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่นายยามเรือเดินในช่วงเวลา 00.00-04.00 น. และ 12.00-16.00 น.
2. ดูแลรับผิดชอบอุปกรณ์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือ ได้แก่ อุปกรณ์ดับเพลิง เสื้อชูชีพ แพชูชีพ เรือช่วยชีวิต และอุปกรณ์ต่าง ๆ ในเรือช่วยชีวิต
3. ปฏิบัติหน้าที่วางแผนการเดินเรือ ดูแลรับผิดชอบเรื่องแผนที่และบรรณสารเดินเรือ ให้ทันสมัย เลือกลงเส้นทางเดินเรือไปยังจุดหมายที่ปลอดภัยที่สุดและประหยัดที่สุด เพื่อเสนอแก่นายเรือ
4. ทำการรายงานตำบลที่เรือในแต่ละวันให้แก่นายเรือ เพื่อส่งบริษัทดูแลรับผิดชอบอุปกรณ์การเดินเรือทั้งหมด
5. ปฏิบัติหน้าที่เตรียมยารักษาโรค ชุดปฐมพยาบาล และจ่ายยาให้คนประจำเรือ เมื่อเกิดการเจ็บป่วยบนเรือ และทำแผลให้ผู้ป่วย

ผู้ช่วยต้นเรือ (Third officer)

ผู้ช่วยต้นเรือ ถือเป็นก้าวแรกของการเป็นนายประจำเรือ โดยทั่วไปมีหน้าที่ดูแลอุปกรณ์ช่วยชีวิต โดยเฉพาะเรือช่วยชีวิต และทำหน้าที่เป็นยามเรือเดิน โดยมีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่นายยามเรือเดินในช่วงเวลา 08.00-12.00 น. และ 20.00-24.00 น.
2. รับผิดชอบอุปกรณ์ส่งสัญญาณเรือต่าง ๆ ได้แก่ ธงชาติประเทศต่าง ๆ ธงประมวล ไฟ และทวนสัญญาณ รวมถึงบรรณสารเกี่ยวกับประมวลสัญญาณทั้งหมด
3. ดูแลรักษาสมุดตั้งจักร (Bell book) และสมุดปุมปากเรือ (Deck logbook) บนสะพานเดินเรือ
4. ดูแลความปลอดภัยในบริเวณห้องถือท้าย ห้องแผนที่และสถานที่เก็บอุปกรณ์การเดินเรือ รวมถึงกล้อง 2 ตา โคมไฟส่งสัญญาณบนสะพานเดินเรือ ระหว่างที่เรือจอดอยู่ในท่าเรือ โดยเก็บเข้าที่ให้เรียบร้อย

5. บำรุงรักษาและดูแลเก็บรักษาอุปกรณ์เครื่องช่วยชีวิต (Life Saving Appliance: LSA) ในเรือบางลำก็จะให้ดูแลอุปกรณ์ดับเพลิงด้วย

6. ดูแลรักษาความเรียบร้อยของบันไดนาร่อง

7. ปฏิบัติตามคำแนะนำของต้นเรือ

สร้างเรือ (Bosun)

สร้างเป็นตำแหน่งที่อาวุโสสูงสุดของลูกเรือฝ่ายเดินเรือ ภาษาอังกฤษใช้คำว่า Boatswain ภายหลังก็ถูกสะกดเป็น Bosun ซึ่งสร้างก็คือ ตำแหน่งหัวหน้าลูกเรือ หรือหัวหน้ากะสี่เรือ โดยคนประจำเรือที่จะทำหน้าที่สร้าง จะต้องมีประสบการณ์และผ่านงานลูกเรือมานาน มีภาวะผู้นำ และมีความรู้ความสามารถด้านพื้นฐานด้านการเรือเป็นอย่างดี เช่น งานบำรุงรักษาตัวเรือ แทงลวด แทงเชือก ผูกเงื่อนต่าง ๆ โดยภาระงานในแต่ละวันจะได้รับมอบหมายงานจากต้นเรือ ก็เป็นงาน ด้านสินค้า การดูแลรักษาตัวเรือ การเคาะสนิมทาสีตัวเรือ หรืองานอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย จากนั้นสร้างก็จะไปจ่ายงานให้ผู้ได้บังคับบัญชา คือ นายท้ายและกะลาสีเรือ ซึ่งสร้างก็จะพิจารณา จ่ายงานให้แต่ละคนตามความรู้ความสามารถ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและผลสำเร็จของงาน เป็นหลัก โดยผู้ที่จะเป็นสร้างได้นั้น จะต้องได้รับความเคารพจากลูกเรือเพราะสร้าง ถือเป็นลูกเรืออาวุโส และผ่านการทำงานในระดับสนับสนุนมาเป็นเวลานาน โดยมีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

1. รับคำสั่งจากต้นเรือและแจกจ่ายงานประจำวันให้แก่ลูกเรือในแผนกเดินเรือ
2. ควบคุมการใช้และจัดทำบัญชีวัสดุสิ้นเปลือง เช่น สี ลวด เครื่องมือต่าง ๆ
3. รับผิดชอบความสะอาดในระหว่างสินค้า ทำการผูกมัดและจัดเรียงสิ่งของต่าง ๆ

ทั้งบนดาดฟ้า ฝาระวางเรือ และในตัวเรือที่พักอาศัย

4. รับผิดชอบดูแลรักษา จัดเก็บ เชือกเรือ ลวดผูกเรือและสมอเรือให้พร้อมใช้งาน และเป็นระเบียบ

5. รับผิดชอบงานซ่อมทำ บำรุงรักษาอุปกรณ์ต่าง ๆ ในแผนกเดินเรือ

6. ประจำสถานีหัวเรือ เพื่อใช้กว้านสมอขณะที่เรือกำลังจะออกจาก หรือเข้าเทียบท่าเรือ เข้าผูกท่อนจอดเรือ หรือทิ้งสมอ/ หะเบสสมอ

นายท้าย (Able-bodied seaman: A/ B)

เดิมที ตำแหน่งนายท้าย หรือ Able-bodied seaman จะถูกเรียกว่า Quartermaster มาจากการเรียกของกองทัพเรือ มีหน้าที่ในการถือท้ายและส่งสัญญาณต่าง ๆ นายท้ายถือเป็นตำแหน่งในระดับสนับสนุน และอยู่ภายใต้การควบคุมการปฏิบัติงานของระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ รวมถึงสร้างเรือด้วย โดยมีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

1. ถือทำยตามคำสั่งของนายเรือ หรือนายยามปากเรือบนสะพานเดินเรือ เป็นคนใช้ซึ่งประมวลสัญญา และสัญญาไฟต่าง ๆ

2. เตรียมบันไดนำร่องให้มั่นคงและปลอดภัย เพื่อใช้รับเจ้าพนักงานนำร่อง พร้อมกับติดตั้งโคมไฟส่องสว่างอย่างเพียงพอ

3. เตรียมบันไดนำร่องให้มั่นคงและปลอดภัย เพื่อใช้รับเจ้าพนักงานนำร่อง พร้อมกับติดตั้งโคมไฟส่องสว่างอย่างเพียงพอ

4. เข้ายามที่บริเวณบันไดขึ้น-ลง ขณะอยู่ในเมืองท่า รวมถึงการเฝ้าดูบันไดขึ้น-ลงเรือ (Gangway) เช็อกผูกเรือและแผ่นครอบเชือกกันหนู ตลอดจนสมอเรือ ขณะเรือทอดทิ้งสมออยู่ ทำหน้าที่ต่าง ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากสร้างเรือ และแนะนำการทำงานให้กับกะลาสีเรือ

5. ศึกษาและทำความเข้าใจกับหน้าที่ของตน เมื่อมีการเข้าประจำสถานีเหตุฉุกเฉิน
กะลาสี (Ordinary seaman)

การปฏิบัติงานจะเกี่ยวข้องกับการดูแลรักษาพื้นที่และอุปกรณ์ของแผนกเดินเรือ ซึ่งหน้าที่เหล่านี้ จะแตกต่างกันไปตามประเภทของเรือ ประเภทของการเดินทาง จำนวนลูกเรือ สภาพอากาศ ผู้บังคับบัญชาบนเรือ และปัจจัยอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม เราก็คาดหวังว่า กะลาสีส่วนใหญ่ จะดูแลเรื่องการทำความสะอาด การดูแลรักษาอุปกรณ์บนปากระวาง ภายใต้การกำกับดูแลของสร้างเรือ โดยมีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

1. เคาะสนิม ทาสีคาดฟ้า และบริเวณที่พักอาศัย รวมถึงล้างคาดฟ้าเรือ เนื่องจากน้ำทะเลและเกลือที่มากเกินไบบนคาดฟ้า อาจนำไปสู่อันตรายจากการลื่นไถล ตลอดจนการเกิดสนิมอย่างรวดเร็วของคาดฟ้า และอุปกรณ์ที่ติดตั้งอยู่

2. ทำงานตามที่ได้รับมอบหมายจากนายประจำเรือ หรือสร้างเรือ

นักเรียนฝึก ฝ่ายเดินเรือ (Deck cadet)

เป็นนักเรียนฝึกจากสถาบันการศึกษาด้านการเดินเรือ เช่น ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี หลักสูตรปกติ 5 ปี ฝ่ายเดินเรื่อนั้น ตามหลักสูตรการศึกษาจะศึกษาภาคทฤษฎี 3 ปีครึ่ง และจะต้องฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลกับเรือเดินทะเลระหว่างประเทศอีกอย่างน้อย 12 เดือน รวมระยะเวลาการศึกษาตลอดหลักสูตร 5 ปี เป็นต้น ขณะฝึกงานอยู่บนเรือ นักเรียนฝึกจะต้องทำการศึกษาหาความรู้ด้านวิชาชีพ เริ่มตั้งแต่งานในระดับสนับสนุน ตลอดจนงานในระดับปฏิบัติการและระดับบริหาร ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเรียนรู้งาน โดยเริ่มจากตำแหน่งที่ต่ำที่สุดในเรือ เพื่อที่จะก้าวสู่ตำแหน่งนายประจำเรือหลังจากจบการศึกษา และจะต้องมีสมรรถนะที่ปรากฏเป็นไปตามแนวทางมาตรฐานที่ถูกระบุไว้ในสมุดบันทึกการฝึก (Training record book) ภายใต้การกำกับดูแลโดยต้นเรือ

และเมื่อจบการศึกษาแล้ว ก็จะมีสิทธิ์ขอสมัครสอบรับประกาศนียบัตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ
กับกรมเจ้าท่า และจะเริ่มต้นทำงานตำแหน่งแรก คือ ผู้ช่วยต้นเรือ หรือ 3/O

สถาบันการศึกษาในกำกับของรัฐที่ผลิตนายประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือ

สถาบันการศึกษาที่ผลิตนายประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือ ในกำกับของรัฐ มีอยู่ด้วยกัน
3 สถาบัน ได้แก่

1. ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ก่อตั้งเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2514
เป็นสถาบันแห่งแรกของประเทศไทย ที่เปิดสอนวิชาชีพการเดินเรือพาณิชย์ มีหน้าที่
และความรับผิดชอบในการผลิตคนประจำเรือทุกระดับชั้น ให้เพียงพอกับความต้องการ
ของตลาดแรงงาน เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ ตลอดจนพัฒนา ฝึกอบรม เพื่อเพิ่ม
วิทยฐานะคนประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากล สอดคล้องกับข้อกำหนดในอนุสัญญา
ว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการปฏิบัติหน้าที่ยามในเรือของ
คนประจำเรือ ค.ศ. 2010 (International Convention on Standards of Training, Certification and
Watchkeeping for Seafarers 2010: STCW 2010) ขององค์การทะเลโลก (International Maritime
Organization: IMO) ปัจจุบัน มีหลักสูตรการศึกษาระดับปริญญาตรี เปิดสอนทั้ง 2 สาขา คือ
หลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการเดินเรือ เมื่อสำเร็จการศึกษา จะปฏิบัติงานในระดับ
นายประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือ และหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ
เมื่อสำเร็จการศึกษาจะปฏิบัติงานในระดับนายประจำเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ (ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี, 2566)



ภาพที่ 1 ตราสัญลักษณ์ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

ที่มา: www.mmtc.ac.th

2. มหาวิทยาลัยบูรพา

มหาวิทยาลัยบูรพา ได้เล็งเห็นความสำคัญของการผลิตบุคลากรทางด้านพาณิชยนาวิ และมึนโยบายที่จะส่งเสริมให้มีความเป็นเลิศด้านวิชาการเกี่ยวกับทางทะเล จึงได้จัดตั้ง “วิทยาลัย การพาณิชยนาวิ” เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2543 ต่อมา เมื่อสภามหาวิทยาลัย ในการประชุม ครั้งที่ 3/ 2548 วันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2548 มีมติให้เห็นชอบเปลี่ยนชื่อเป็น “วิทยาลัยการขนส่ง และโลจิสติกส์” ทั้งนี้ เพื่อเป็นการขยายขอบเขตในการเรียนการสอน วิจัย และบริการวิชาการ ของหน่วยงาน และได้เปลี่ยนเป็น “คณะ โลจิสติกส์” ตามประกาศมหาวิทยาลัยบูรพาเมื่อ วันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2551 เพื่อเป็นศูนย์กลางความรู้ในสาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน สำหรับการศึกษาระดับปริญญาตรีและบัณฑิตศึกษา วิจัยและบริการวิชาการ รวมทั้งสนองตอบต่อนโยบายของรัฐบาล ในคราวแถลงนโยบายเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2548 ที่กำหนดให้โลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของแผนยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาประเทศ (มหาวิทยาลัย บูรพา, 2566)



ภาพที่ 2 ตราสัญลักษณ์มหาวิทยาลัยบูรพา

ที่มา: <https://www.buu.ac.th/public/frontend/images/aboutus/logobuu2.jpg>

3. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

คณะพาณิชยนาวินานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ก่อตั้งขึ้นเพื่อสนองความต้องการ และแก้ปัญหาเกี่ยวกับการพาณิชยนาวิทังระบบ และเพื่อรองรับนโยบายเพิ่มเติมศักยภาพ ทางสมุทรภาพ และการพาณิชยนาวิของประเทศ รวมทั้งผลิตบุคลากรทางการพาณิชยนาวิ เพื่อใช้ในประเทศ และส่งออกไปยังต่างประเทศ ซึ่งความต้องการบุคลากรมีแนวโน้มสูงขึ้น ตามอัตราการขยายตัวของการค้าทางทะเล โดยอาศัยความร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายใน

และภายนอกมหาวิทยาลัย ใช้ชื่อแรกเริ่มว่า “สถาบันพาณิชย์นานาชาติ” และต่อมา สภามหาวิทยาลัยอนุมัติ ให้เปลี่ยนชื่อเป็น “คณะพาณิชย์นานาชาติ” เมื่อวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2557 ปัจจุบันเปิดการเรียนการสอนในระดับปริญญาตรี จำนวน 4 หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตร วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาวิทยาศาสตร์การเดินเรือ หลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาการขนส่งทางทะเล หลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมต่อเรือและวิศวกรรมสมุทรศาสตร์ และหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2566)



ภาพที่ 3 ตราสัญลักษณ์คณะพาณิชย์นานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
ที่มา: www.ims.src.ku.ac.th

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

นาฎยา โปธิมากุล (2562) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการบริษัทขนส่งสินค้าของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกัน ส่งผลให้ส่วนประกอบทางการตลาดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการบริษัทขนส่งสินค้าในระดับที่ต่างกัน โดยผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเพศ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน ส่งผลให้ส่วนประสมทางการตลาดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการบริษัทขนส่งสินค้าไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 และปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสินค้า ส่วนใหญ่มีระดับความเห็นด้วยในระดับความเห็นด้วยมาก และเมื่อพิจารณาแล้ว พบว่า ปัจจัยด้านกระบวนการบริการ เป็นปัจจัยส่งผลต่อการเลือกใช้บริการบริษัทขนส่งสินค้า รองลงมา คือ ปัจจัยด้านราคาและความคุ้มค่าด้านบุคลากร ด้านผลิตภัณฑ์

และบริการด้านช่องทางการให้บริการและจำหน่าย ด้านการส่งเสริมทางการตลาด ปัจจัยด้านการนำเสนอลักษณะทางกายภาพ และปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์

วิวัฒน์ เหล่ามะลอ (2562) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเข้าศึกษาต่อระดับปริญญาตรีของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น ประจำปีการศึกษา 2562 โดยผ่านการคัดเลือกด้วยระบบ TCAS มีกลุ่มประชากร คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่สนใจเข้าศึกษาในมหาวิทยาลัยขอนแก่น ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มปัจจัยทางด้านสถาบันการศึกษามีค่าเฉลี่ยสูงสุดถัดมา คือ ด้านหลักสูตร และด้านสังคมตามลำดับ ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ โดยใช้ผลจากการวิเคราะห์ปัจจัย พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเข้าศึกษาต่อระดับปริญญาตรีของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น ประจำปีการศึกษา 2562 โดยผ่านการคัดเลือกด้วยระบบ TCAS ได้แก่ ปัจจัยด้านความมีชื่อเสียงของมหาวิทยาลัย การเป็นที่ยอมรับของสังคม และปัจจัยด้านสังคม ยกย่องในความรู้ความสามารถ

ศิริรัตน์ ญาณปรีชา (2563) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งพัสดุของลูกค้าบริษัท แฟลช เอ็กซ์เพรส จำกัด ในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ ด้านเพศ ความถี่ในการเลือกใช้บริการ ช่วงเวลาที่ใช้บริการ วันที่เลือกใช้บริการ และค่าใช้จ่ายในการใช้บริการ มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งพัสดุของลูกค้า และปัจจัยของคุณภาพในการให้บริการที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งพัสดุที่มีอิทธิพลมากที่สุด ได้แก่ ด้านความเชื่อถือไว้วางใจได้ และด้านการรู้จักและเข้าใจลูกค้า

วิษชุดา ตันเมือง และชมพูนุท อ่ำช้าง (2564) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลในการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการในการฝึกสหกิจศึกษา ของนิสิตคณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างจากนิสิตคณะ โลจิสติกส์ ปีที่ 3-4 จาก 3 สาขา คือ สาขาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน สาขาการจัดการอุตสาหกรรมพาณิชยนาวิ และสาขาการค้าระหว่างประเทศและการจัดการ โลจิสติกส์ จำนวนทั้งสิ้น 60 คน ได้ให้ลำดับความสำคัญของปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกบริษัทฝึกสหกิจของนิสิตคณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ลำดับแรก คือ ปัจจัยด้านลักษณะงาน มีค่าเฉลี่ย 4.23 การได้ฝึกประสบการณ์จริงในการทำงาน มีระดับความคิดเห็นมีความสำคัญมากที่สุด ลำดับที่ 2 ปัจจัยด้านทัศนคติ มีค่าเฉลี่ย 4.22 การให้คำปรึกษา การเอาใจใส่ของพี่ที่บริษัท (พี่เลี้ยง) มีระดับความคิดเห็นมีความสำคัญมากที่สุด ลำดับที่ 3 ปัจจัยด้านนโยบายและการบริหาร มีค่าเฉลี่ย 3.79 ชื่อเสียงองค์กร มีระดับความคิดเห็นมีความสำคัญมากที่สุด ลำดับที่ 4 ปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวก มีค่าเฉลี่ย 3.68 มีบริการรถรับส่งจากที่พักกับบริษัท มีระดับความคิดเห็นมีความสำคัญมากที่สุด และลำดับสุดท้าย คือ

ปัจจัยด้านสวัสดิการ มีค่าเฉลี่ย 3.55 ค่าตอบแทนในการทำงาน (เบี้ยเลี้ยง) มีระดับความคิดเห็น มีความสำคัญมาก

ภาวิณี บุญจันดา และคณะ (2564) ศึกษาปัจจัยในการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการ ในการฝึกประสบการณ์วิชาชีพของนักศึกษาวิชาภาษาอังกฤษ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์ ผลการวิจัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีเกรดเฉลี่ย สะสมอยู่ระหว่าง 2.00-2.99 ฝึกงานประเภทการฝึกประสบการณ์ในสถานประกอบการ คือ โรงแรม/ภัตตาคาร/ร้านอาหาร ผลการวิเคราะห์ภาพรวมด้านการรับรู้ปัจจัยในการตัดสินใจ เลือกสถานประกอบการในการฝึกประสบการณ์วิชาชีพ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เห็นด้วยมากที่สุดอันดับ 1 คือ มีความมั่นคงและความปลอดภัยในการทำงาน ผลการวิเคราะห์ ภาพรวมด้านการจูงใจปัจจัยในการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการ ในการฝึกประสบการณ์ วิชาชีพ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยมากที่สุดอันดับ 1 คือ มีสวัสดิการอื่น ๆ เช่น ที่พัก อาหาร บริการรถรับ-ส่ง ประกันอุบัติเหตุ เป็นต้น และผลการวิเคราะห์ภาพรวมด้านทัศนคติ ปัจจัยในการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการในการฝึกประสบการณ์วิชาชีพ พบว่า ผู้ตอบ แบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยมากที่สุดอันดับ 1 คือ ได้รับคำแนะนำจากประสบการณ์ของรุ่นพี่ ที่จบไปแล้ว

Tanja (2015) ศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการตัดสินใจเลือกซื้อกาแฟในแต่ละยี่ห้อ ผลการวิจัย พบว่า จากปัจจัยทั้ง 4 ปัจจัย คือ วัฒนธรรม สังคม ความชอบส่วนบุคคล และเหตุผล ทางจิตวิทยา โดยใช้แบบสอบถามผ่านช่องทาง Facebook โดยปัจจัยทางด้านสังคม ความชอบ ส่วนบุคคล และเหตุผลทางจิตวิทยา มีผลต่อการตัดสินใจเลือกกาแฟในแต่ละยี่ห้อ

Parivash and Abdollah (2013) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเข้าศึกษาต่อ ในระดับมหาวิทยาลัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัด Gilan และ Mazandaran ทางตอนเหนือของประเทศอิหร่าน โดยใช้แบบสอบถามที่มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .79 ซึ่งคำนวณได้ จากค่าความสัมพันธ์ Rerun และ Spearman กลุ่มประชากรได้จากการสุ่มตัวอย่าง ผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยด้านมหาวิทยาลัย ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางสังคม มีอิทธิพลต่อ การเลือกเข้าศึกษาต่อตามลำดับ

Liandra dos et al. (2020) ได้ทำการศึกษาการตัดสินใจการเลือกใช้รถบรรทุก จากภาคอุตสาหกรรมที่ใช้อุปกรณ์แตกต่างกัน โดยทำการศึกษาในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ต่อวิธีการตัดสินใจ ด้วยวิธีการกำหนดกรอบปัจจัยและลักษณะพิเศษในการทำการศึกษ ได้แก่ ประเภทของการใช้งาน การทำงานร่วมกัน แหล่งที่มา และการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล จากผลการศึกษาทั้งหมด 893 บทความ ถูกคัดให้เหลือเพียง 11 บทความ พบว่า มีปัจจัยที่ส่งผล

กระทบต่อการตัดสินใจทั้งหมด 12 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านค่าใช้จ่าย ปัจจัยด้านความสามารถในการบรรทุก ปัจจัยด้านข้อจำกัดของรถบรรทุก ปัจจัยด้านการทำความเร็ว ปัจจัยด้านการบำรุงรักษา ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย ปัจจัยด้านการทำงานร่วมกัน ปัจจัยด้านเชื้อเพลิง ปัจจัยด้านความปลอดภัย ปัจจัยด้านความยั่งยืน ปัจจัยด้านประเภทของงาน และปัจจัยด้านกฎข้อบังคับ โดยปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจมากที่สุด คือ ปัจจัยด้านค่าใช้จ่าย ตามมาด้วยปัจจัยด้านความสามารถในการบรรทุก ปัจจัยด้านการบำรุงรักษา ปัจจัยด้านการทำความเร็ว และปัจจัยด้านข้อจำกัดของรถบรรทุก ตามลำดับ

Katrina (2019) ทำการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจต่อเลือกซื้อสุนัขที่เลี้ยงผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกซื้อสุนัข ได้แก่ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้เลี้ยง เช่น ประสบการณ์การเป็นเจ้าของสุนัข อายุ เพศ เชื้อชาติ รายได้ ระดับการศึกษา และพื้นฐานครอบครัว รวมถึงปัจจัยด้านสังคม เช่น สุนัขที่กำลังได้รับความนิยมอยู่ในขณะนั้น ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสุนัข เช่น ลักษณะทางกายภาพของสุนัข นิสัยใจคอ พฤติกรรม และสุขภาพของสุนัข

บทที่ 3

วิธีดำเนินงานวิจัย

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey research) ซึ่งผู้วิจัยทำการศึกษาข้อมูลภาคสนาม โดยการใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในสถาบันการศึกษาที่อยู่ภายใต้กำกับของรัฐ ทั้งก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการศึกษาค้นคว้าตามขั้นตอน ดังนี้

1. ประชากรที่ใช้ในการศึกษา
2. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา
3. การสร้างเครื่องมือและการทดสอบเครื่องมือ
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูล
6. สถิติที่ใช้และการวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรกลุ่มเป้าหมายในการศึกษาครั้งนี้ คือ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล จำนวน 100 ราย และหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล จำนวน 173 ราย จากสถาบันการศึกษาที่อยู่ภายใต้กำกับของรัฐ ที่ผลิตนายประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือ จำนวน 3 สถาบัน ได้แก่ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี มหาวิทยาลัยบูรพา และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มีรายละเอียดดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ก่อนและหลังการฝึกภาคทางทะเล จากสถาบันในกำกับของรัฐ

ชื่อสถาบันที่เปิดสอน นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ฝ่ายเดินเรือ (สถาบันในกำกับของรัฐ)	ก่อนการฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเล (นาย)	หลังการฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเล (นาย)
ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี	49	138
มหาวิทยาลัยบูรพา	27	16
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	24	19
รวม	100	173

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ โดยแบบสอบถามซึ่งได้มีการแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ชั้นปีที่กำลังศึกษา เกรดเฉลี่ย สะสม รายได้รวมต่อเดือนของครอบครัว รูปแบบการทำงานที่ชื่นชอบ ประเภทเรือที่สนใจจะไปฝึก ซึ่งลักษณะของคำถามจะเป็นแบบประมาณค่า Rating interval โดยกำหนดค่าแบ่งเกณฑ์ออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้

ค่าคะแนน ระดับ 1 หมายถึง ปัจจัยที่มีอิทธิพลน้อยที่สุด

ค่าคะแนน ระดับ 2 หมายถึง ปัจจัยที่มีอิทธิพลน้อย

ค่าคะแนน ระดับ 3 หมายถึง ปัจจัยที่มีอิทธิพลปานกลาง

ค่าคะแนน ระดับ 4 หมายถึง ปัจจัยที่มีอิทธิพลมาก

ค่าคะแนน ระดับ 5 หมายถึง ปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุด

การแปลความหมาย คือ การนำผลคะแนนที่ได้มาทำการวิเคราะห์ โดยการหาค่าเฉลี่ย เลขคณิต โดยใช้หลักเกณฑ์ในการแปลความหมายจากการใช้สูตรแจกแจงความถี่ ที่เป็น อันตรภาคชั้น Class interval ในการแปลความ ซึ่งแบ่งออกได้ 5 ระดับ ดังนี้

$$\text{สูตรการหาอันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด}-\text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้นที่ต้องการ}}$$

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

จะได้ระดับอันตรภาคชั้น ดังนี้

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจน้อยที่สุด = 1.00-1.80

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจน้อย = 1.81-2.60

ปัจจัยที่มีส่งผลต่อการตัดสินใจปานกลาง = 2.61-3.40

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจมาก = 3.41-4.20

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจมากที่สุด = 4.21-5.00

เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ซึ่งจะเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็นอย่างอิสระ

การสร้างเครื่องมือและการทดสอบเครื่องมือ

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ จะเป็นการสร้างแบบสอบถาม (Questionnaire) โดยมีขั้นตอนดังนี้

1. ศึกษาและทบทวนข้อมูลต่าง ๆ จากเอกสารและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาประมวลผล เพื่อกำหนดเป็นโครงสร้างของ

แบบสอบถาม และขอบเขตของเนื้อหาของแบบสอบถาม เพื่อให้ครอบคลุมมากที่สุด โดยขอรับคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษา

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือไทย สาขาเดินเรือ ในครั้งนี้ มีการทดสอบความเที่ยงตรง (Validity) โดยการนำแบบสอบถามส่งให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 ท่าน เพื่อพิจารณาตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) จนถึงความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องให้มีความถูกต้องและสมบูรณ์ ก่อนการเก็บรวบรวมข้อมูล การหาความเที่ยงตรงครั้งนี้ ใช้เกณฑ์แบบสอบถามด้วยค่า IOC (Item objective congruence index) ซึ่งค่า IOC ที่คำนวณได้ จะต้องมากกว่า .50 จึงจะถือว่าข้อคำถามนั้นสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการจะวัด โดยเกณฑ์การให้คะแนน คือ

-1 คือ ข้อคำถามไม่มีความสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการวัด

0 คือ ไม่แน่ใจว่า ข้อคำถามมีความสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการวัดหรือไม่

1 คือ ข้อคำถามมีความสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการวัด

โดยค่า IOC สามารถคำนวณได้จากสมการ

$$\text{ค่า IOC} = \frac{\text{ผลรวมของคะแนนจากผู้เชี่ยวชาญ}}{\text{จำนวนผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด}}$$

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในครั้งนี้ เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ โดยการเก็บข้อมูลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ จากสถาบันการศึกษาที่อยู่ภายใต้กำกับของรัฐจำนวน 3 สถาบัน ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลกับเรือพาณิชย์ และหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลกับเรือพาณิชย์ เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 12 เดือนมาแล้ว โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามกรอกข้อมูลด้วยตนเอง และผู้ศึกษาจะทำการเก็บรวบรวมแบบสอบถาม เพื่อนำไปตรวจสอบความถูกต้องและนำข้อมูลไปวิเคราะห์ต่อไป ซึ่งขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล มีดังต่อไปนี้

1. เตรียมแบบสอบถาม จำนวน 273 ชุด โดยแบ่งไว้สำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่กำลังจะออกฝึกภาคทางทะเลกับเรือพาณิชย์ 100 ชุด และนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่สำเร็จจากการฝึกภาคทางทะเลกับเรือพาณิชย์แล้ว จำนวน 173 ชุด
2. ส่งแบบสอบถามที่จัดเตรียมไว้ให้กับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ฝ่ายเดินเรือ ได้แก่ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี นักเรียนเดินเรือพาณิชย์มหาวิทยาลัยบูรพา และนิสิตพาณิชย์นาวี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้อ่านคำถาม และกรอกแบบสอบถามด้วยตนเอง ผ่านรูปแบบ Google form และใช้แอปพลิเคชัน Line หรือจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ เป็นช่องทางในการส่งแบบสอบถาม
3. นำแบบสอบถามที่ได้รับการตอบแล้ว เก็บรวบรวมและนำมาพิจารณาความสมบูรณ์ของการตอบแบบสอบถาม เพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวด้วยวิธีการทางสถิติต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจากคำตอบของแบบสอบถาม จะแบ่งเป็น 3 ส่วน ได้แก่

1. การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ สถาบันการศึกษา ระดับชั้น เพศ อายุ เกรดเฉลี่ยสะสม และรายได้รวมต่อเดือนของครอบครัว โดยสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ ค่าความถี่ และค่าร้อยละ

2. ทำการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ฝ่ายเดินเรือ โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าที่ (Dependent sample T-test)

3. วิเคราะห์การเลือกประเภทเรือฝึก ก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ฝ่ายเดินเรือ โดยใช้สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ ค่าความถี่ และค่าร้อยละ

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) การแจกแจงความถี่ (Frequency distribution) และการใช้วิเคราะห์ค่าที่ (Dependent sample T-test) ดังนี้

1. การหาค่าร้อยละ (Percentage)

สูตร

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

เมื่อ P หมายถึง ร้อยละ

F หมายถึง ความถี่ที่ต้องการแปลค่าให้เป็นร้อยละ

n หมายถึง จำนวนความถี่ทั้งหมด

2. การหาค่าเฉลี่ย (Mean)

สูตร

$$\bar{x} = \frac{\sum x}{n}$$

เมื่อ \bar{x} หมายถึง ค่าเฉลี่ย

$\sum x$ หมายถึง ผลรวมทั้งหมดของความถี่ x คะแนน

n หมายถึง ผลรวมทั้งหมดของความถี่ ซึ่งมีค่าเท่ากับจำนวนข้อมูลทั้งหมด

3. การหาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

สูตร

$$S = \sqrt{\frac{n \sum x^2 - (\sum x)^2}{n(n-1)}}$$

เมื่อ S หมายถึง ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

n หมายถึง จำนวนคะแนนในกลุ่ม

X หมายถึง คะแนนแต่ละตัว

$\sum x$ หมายถึง ผลรวม

4. การหาค่าสถิติวิเคราะห์ค่าที่ (Dependent Sample T-Test)

สูตร

$$t = \frac{\bar{x}_d - \mu_d}{\frac{s_d}{\sqrt{n}}}$$

เมื่อ t หมายถึง ค่าสถิติที่ใช้เปรียบเทียบ

d หมายถึง ค่าผลต่างของคะแนนก่อนและหลังการทดสอบ

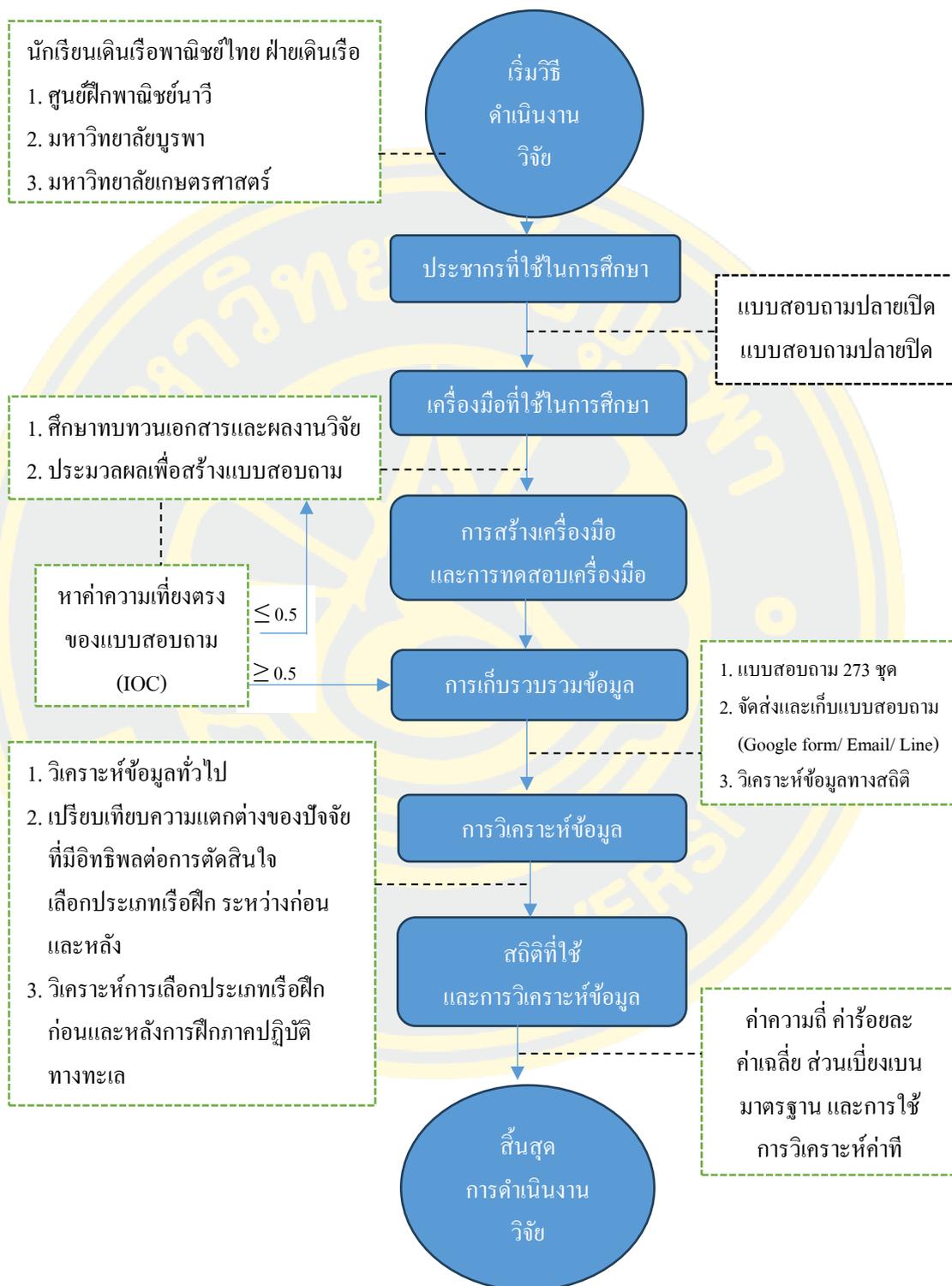
\bar{X}_d หมายถึง ค่าเฉลี่ยของผลต่างของคะแนน ก่อนและหลังการทดสอบ
ของกลุ่มตัวอย่าง

μ_d หมายถึง ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลต่างคะแนน ก่อนและหลังการทดสอบ
ของกลุ่มตัวอย่าง

n หมายถึง จำนวนนักเรียนเดินเรือที่ทำการทดสอบ

ขั้นตอนการศึกษา

ขั้นตอนในการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ สรุปเป็นแผนผังได้ดังภาพที่ 4



ภาพที่ 4 แผนผังขั้นตอนการวิจัย

บทที่ 4

ผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากประชากรที่กำหนด ผู้ศึกษานำแบบสอบถามที่ได้รับการตอบแบบสอบถามจากประชากรที่กำหนด จำนวน 92 ชุด จากทั้งหมด 273 ชุด คิดเป็นร้อยละ 33.70 จากประชากรทั้งหมด แบ่งเป็นก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล จำนวน 61 ราย คิดเป็นร้อยละ 61.00 ของจำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่เตรียมฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลทั้งหมด จำนวน 100 ราย และหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล จำนวน 31 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.92 ของจำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่สำเร็จจากการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมาแล้วทั้งหมด จำนวน 173 ราย จากสถาบันในกำกับของรัฐทั้ง 3 สถาบัน นำมาวิเคราะห์ได้ผลการศึกษา ดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 92 ฉบับ ใช้การวิเคราะห์โดยการแจกแจงความถี่และการหาค่าร้อยละ สำหรับรายละเอียดของผลการศึกษาในแต่ละประเด็น ดังนี้

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถาบันการศึกษา

สถาบันการศึกษา	จำนวน (ราย)		ร้อยละ
	ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	หลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	
ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี	25	19	47.83
มหาวิทยาลัยบูรพา	10	2	13.04
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	26	10	39.13
รวม	61	31	100.00

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับชั้นการศึกษา

ระดับชั้นการศึกษา	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	61	66.30
หลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	31	33.70
รวม	92	100.00

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (ราย)		ร้อยละ
	ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	หลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	
ชาย	57	31	95.65
หญิง	4	-	4.35
รวม	61	31	100.00

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน (ราย)		ร้อยละ
	ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	หลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	
22-23 ปี	60	7	72.83
24-25 ปี	1	18	20.65
25-26 ปี	-	4	4.35
มากกว่า 26 ปี	-	2	2.17
รวม	61	31	100.00

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามผลการเรียน
เฉลี่ยสะสม (GPAX)

ผลการเรียน เฉลี่ยสะสม (GPAX)	จำนวน (ราย)		ร้อยละ
	ก่อนการฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเล	หลังการฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเล	
ต่ำกว่า 2.50	13	8	22.83
2.51-3.00	21	17	41.30
3.01-3.49	20	6	28.26
ตั้งแต่ 3.50 ขึ้นไป	7	-	7.61
รวม	61	31	100.00

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน
ของครอบครัว (บาท)

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ของครอบครัว (บาท)	จำนวน (ราย)		ร้อยละ
	ก่อนการฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเล	หลังการฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเล	
น้อยกว่า 30,000	27	13	43.48
30,001-50,000	23	9	34.78
50,001-99,999	6	7	14.13
มากกว่า 100,000	5	2	7.61
รวม	61	31	100.00

จากข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 92 คน จากสถาบันที่เปิดสอนด้านการเดินเรือ
ทั้ง 3 สถาบันในกำกับของรัฐ พบว่า มีผู้ตอบแบบสอบถามจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมากที่สุด
คิดเป็นร้อยละ 47.83 รองลงมา คือ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ คิดเป็นร้อยละ 39.13 และ
มหาวิทยาลัยบูรพา คิดเป็นร้อยละ 13.04

ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ที่เตรียมตัว
ลงฝึกภาคทะเลตอบแบบสอบถามมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.30 ตามด้วยหลังการฝึกภาคปฏิบัติ

ทางทะเลนักเรียนพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ที่ผ่านการฝึกภาคทางทะเลกับเรือพาณิชย์แล้ว คิดเป็นร้อยละ 33.70 โดยทั้งหมดเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 95.65 และเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 4.35 ส่วนของช่วงอายุมากที่สุด คือ 22-23 ปี คิดเป็นร้อยละ 72.83 สอดรับกับจำนวนนักเรียนที่เตรียมตัวลงฝึกภาคทะเล ซึ่งจะอยู่ในช่วงอายุดังกล่าว และน้อยที่สุด คือ ช่วงอายุมากกว่า 26 ปี คิดเป็นร้อยละ 2.17 ซึ่งทั้งหมดคือนักเรียนที่กลับจากการฝึกภาคทะเลแล้ว และมีช่วงของผลการเรียนเฉลี่ยสะสมของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด อยู่ที่ 2.51-3.00 คิดเป็นร้อยละ 41.30 รองลงมา คือ 3.01-3.50 คิดเป็นร้อยละ 28.26 และต่ำกว่า 2.50 คิดเป็นร้อยละ 22.83 ตามลำดับ

ในส่วนจากรายได้เฉลี่ยของครอบครัวของผู้ตอบแบบสอบถาม มากที่สุดอยู่ที่ น้อยกว่า 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 43.48 รองลงมา คือ 30,001-50,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 34.78 ทำให้สันนิษฐานได้ว่า รายได้ของครอบครัวอาจมีผลต่อการเลือกเรียนในสาขาเดินเรือ แม้ว่า จะมีข้อจำกัดต่าง ๆ แต่ได้ค่าตอบแทนสูงกว่าอาชีพอื่น

ผลการศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกระหว่างก่อนและหลังการฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ครั้งนี้ แบ่งปัจจัยออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่

1. ปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคล
2. ปัจจัยด้านองค์กร
3. ปัจจัยด้านการเงิน
4. ปัจจัยด้านสังคม
5. ปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ

จากการศึกษาปัจจัยทั้ง 5 ด้าน ได้ผลการศึกษา ดังนี้

ตารางที่ 10 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกด้านมุมมองส่วนบุคคล

ปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคล	ก่อนการฝึก			หลังการฝึก			t	p
	ภาคปฏิบัติทางทะเล			ภาคปฏิบัติทางทะเล				
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย		
1. ความชอบ และทัศนคติส่วนตัว	4.05	0.87	มาก	3.93	0.87	มาก	2.00	0.55
2. โอกาสเดินทาง/เส้นทางเดินเรือ	4.02	0.87	มาก	4.00	1.06	มาก	2.01	0.94
3. ขนาดของเรือ	3.97	1.15	มาก	3.40	1.31	ปานกลาง	2.01	0.48
4. ลักษณะงานของเรือแต่ละประเภท	4.17	0.90	มาก	4.03	0.87	มาก	2.00	0.51
5. การมีคนรู้จัก หรือรุ่นพี่ที่สนิทเป็นแบบอย่าง หรือมีการแนะนำจากคนที่รู้จัก	3.93	1.06	มาก	3.87	1.04	มาก	2.00	0.77
รวม	4.03	0.97	มาก	3.85	1.03	มาก	2.00	0.65

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 10 แสดงผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคล โดยการหาค่าสถิติวิเคราะห์ค่าที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ในการทดสอบ พบว่า

1. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านความชอบและทัศนคติส่วนตัว ทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามาก ($\bar{X} = 4.05$, S.D. = 0.87 และ $\bar{X} = 3.93$, S.D. = 0.87) นั่นเป็นเพราะความชอบและทัศนคติที่มีต่อประเภทเรือแต่ละประเภทของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ยังคงเดิม ทั้งก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและหลังกลับจากฝึก

และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.55 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านความชอบและทัศนคติส่วนตัว ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านโอกาสในการเดินทาง/เส้นทางการเดินเรือ ทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามาก ($\bar{X} = 4.02$, S.D. = 0.87 และ $\bar{X} = 4.00$, S.D. = 1.06) นั่นเป็นเพราะเส้นทางการเดินเรือมีผลต่อการทำงานเป็นนักเดินเรืออย่างมาก นอกจากความรู้ทางด้านทฤษฎีในด้านต่าง ๆ ที่ต้องมีแล้ว นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ทุกคนทราบดีว่า การเดินเรือเป็นทั้งศาสตร์และศิลป์ ดังนั้น จำเป็นที่จะต้องเก็บประสบการณ์ในการเดินเรือให้มาก และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.94 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านโอกาสในการเดินทาง/เส้นทางการเดินเรือ ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านขนาดของเรือก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามาก ($\bar{X} = 3.97$, S.D. = 1.15) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่าปานกลาง ($\bar{X} = 3.40$, S.D. = 1.31) เป็นเพราะขนาดของเรือที่แตกต่างกัน ส่งผลได้หลายประการต่อมุมมองส่วนบุคคล แม้แต่ข้อกำหนดในการเลือกเรือเพื่อลงฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล กำหนดให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์จะต้องลงฝึกเรือที่มีขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไป และยังมีผลต่อเนื่องไปจนถึงการสอบเลื่อนขั้นประกาศนียบัตรในชั้นที่สูงขึ้น รวมไปถึงข้อกำหนดและข้อบังคับต่าง ๆ ยกตัวอย่างกฎที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางทะเล หรือ SOLAS ที่มักจะมีมากกว่าในขนาดเรือที่มีขนาดใหญ่กว่า ซึ่งเป็นผลทำให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ลงฝึกกับเรือที่มีขนาดใหญ่กว่า มีโอกาสที่จะได้เรียนรู้มากกว่าจากประสบการณ์จริง ทำให้ส่งผลต่อด้านมุมมองส่วนบุคคล แตกต่างภายหลังจากการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล จะเห็นได้ว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.48 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านขนาดของเรือ ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านลักษณะงานของเรือแต่ละประเภท ทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามาก ($\bar{X} = 4.17$, S.D. = 0.90 และ $\bar{X} = 4.03$, S.D. = 0.87) นั่นเป็นเพราะเรือแต่ละลำถูกออกแบบและสร้างมาเพื่อวัตถุประสงค์

ที่ต่างกัน และในวิชาชีพนักเดินเรือที่จะต้องตัดสินใจแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น จำเป็นที่จะต้องสั่งสมประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน รวมไปถึงการที่จะมองเห็นการทำงานในภาพรวมที่เกี่ยวข้องกับภาคส่วนต่าง ๆ เช่น ท่าเรือ เป็นต้น และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.51 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านลักษณะงานของเรือแต่ละประเภท ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านการมีคนรู้จัก หรือรุ่นพี่ที่สนิทเป็นแบบอย่าง หรือมีการแนะนำจากคนที่รู้จัก ทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่ามาก ($\bar{X} = 3.93$, S.D. = 1.06 และ $\bar{X} = 3.87$, S.D. = 1.04) นั้นเป็นเพราะในวิชาชีพการเดินเรือ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ถือเป็นจุดเริ่มต้นก้าวแรกในสายอาชีพ ดังนั้น คำแนะนำต่าง ๆ จากคนรู้จัก หรือรุ่นพี่ที่มีประสบการณ์ ถือเป็นสิ่งสำคัญต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือ เพื่อให้เหมาะกับตนเอง และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.77 ซึ่งมากกว่า 0.05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านการมีคนรู้จัก หรือรุ่นพี่ที่สนิทเป็นแบบอย่าง หรือมีการแนะนำจากคนที่รู้จัก ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 11 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกด้านองค์กร

ปัจจัยด้านองค์กร	ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล			หลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล			t	p
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย		
1. ความมีชื่อเสียงและน่าเชื่อถือของบริษัทเป็นที่รู้จัก และยอมรับของคนในวงการ	4.15	0.97	มาก	4.10	0.91	มาก	2.00	0.81
2. บริษัทมีความมั่นคงทางการเงินและมีโอกาสเติบโตในอนาคต	4.33	0.87	มากที่สุด	4.13	0.92	มาก	2.00	0.33
3. ขนาดของกองเรือ	3.90	1.00	มาก	3.63	1.01	มาก	2.00	0.24
4. การมีคนประจำเรือต่างชาติ	3.78	1.09	มาก	3.20	1.08	ปานกลาง	2.00	0.02

ตารางที่ 11 (ต่อ)

ปัจจัยด้านองค์กร	ก่อนการฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเล			หลังการฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเล			t	p
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย		
5. การพัฒนาความรู้ความสามารถ ของพนักงาน เช่น มีการส่ง พนักงานอบรมเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มพูนความรู้ต่าง ๆ	4.22	0.80	มากที่สุด	3.47	1.00	มาก	2.01	0.00
6. ชั่วโมงในการทำงาน	3.92	0.98	มาก	3.57	1.20	มาก	2.01	0.18
7. เส้นทางและเขตการเดินเรือ	3.82	1.13	มาก	3.97	1.03	มาก	2.00	0.53
8. การจัดสรรห้องพักอาศัยบนเรือ รวมถึงเรื่องอาหาร เครื่องดื่ม บนเรือ	4.32	0.85	มากที่สุด	4.27	0.99	มากที่สุด	2.01	0.81
รวม	4.06	0.96	มาก	3.79	1.02	มาก	2.00	0.37

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 11 แสดงผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกของนักเรียนเดินเรือไทย ฝ่ายเดินเรือ ปัจจัยด้านองค์กร โดยการหาค่าสถิติวิเคราะห์ค่าที่ ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ในการทดสอบ พบว่า

1. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านความมีชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของบริษัทเป็นที่รู้จักและยอมรับของคนในวงการ ทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามาก ($\bar{X} = 4.15$, S.D. = 0.97 และ $\bar{X} = 4.10$, S.D. = 0.91) นั่นเป็นเพราะความมีชื่อเสียงของบริษัท หมายถึง การมีมาตรฐานต่าง ๆ จนเป็นที่ยอมรับของคนประจำเรือ นอกจากมาตรฐานในเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งถือเป็นสิ่งที่สำคัญสำหรับการทำงานกลางทะเล แต่ยั้งรวมไปถึงเรื่องอื่น ๆ อีกด้วย และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.81 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ด้านความมีชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของบริษัท เป็นที่รู้จักและยอมรับของคนในวงการ ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านบริษัทที่มีความมั่นคงทางการเงินและมีโอกาสเติบโตในอนาคต ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.33$, S.D. = 0.87) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.13$, S.D. = 0.92) เป็นเพราะการทำงานของอาชีพนักเดินเรือจะต้องห่างบ้าน ห่างครอบครัวเป็นเวลานาน ซึ่งถ้าหากเกิดปัญหาหรือเหตุขัดข้องใดเกี่ยวกับการเงินแล้ว ย่อมส่งผลกระทบต่อตนเองและครอบครัว รวมถึงการเติบโตในอนาคต ทั้งในเรื่องของตำแหน่งและการเงินที่จะเพิ่มมากขึ้น จะเห็นได้ว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล จะให้ความสำคัญด้านนี้ มากกว่านักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่กลับจากฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลแล้ว และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.33 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านบริษัทที่มีความมั่นคงทางการเงินและมีโอกาสเติบโตในอนาคต ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านขนาดของกองเรือ ทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 3.90$, S.D. = 1.00 และ $\bar{X} = 3.63$, S.D. = 1.01) นั้นเป็นเพราะขนาดของกองเรือในมุมมองของคนประจำเรือ หรือนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ หมายถึงศักยภาพในการจัดสรรพนักงานเพื่อลงทำงาน และเนื่องจากสัญญาจ้างที่มีเวลานานหลายเดือน อาจส่งผลให้พนักงาน หรือนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่รอลงเรือเพื่อทำงาน หรือเพื่อทำการฝึก จำเป็นต้องรอให้คนเก่าหมดสัญญา ก่อน จึงจะสามารถลงทำการได้ ดังนั้น ขนาดของกองเรือจึงมีความสำคัญ และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.24 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านขนาดของกองเรือ ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านการมีคนประจำเรือต่างชาติ ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 3.78$, S.D. = 1.09) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่าปานกลาง ($\bar{X} = 3.20$, S.D. = 1.08) เพราะการทำงานบนเรือโดยปกติ มักจะต้องใช้ภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสาร ทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ ดังนั้น จะเห็นได้ว่านักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ยังไม่ได้ฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล จะให้ความสำคัญกับการมีคนประจำเรือต่างชาติมากกว่า ด้วยคาดหวังที่จะเรียนรู้และฝึกประสบการณ์ในด้านการใช้ภาษา ต่างกันกับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ผ่านการฝึกมาแล้วที่อยู่ในระดับปานกลาง นอกจากนี้ การมีคนประจำเรือต่างชาติทำงานบนเรือลำเดียวกัน ยังเป็นการฝึกที่จะใช้ชีวิตเป็นคนประจำเรืออย่างเต็มตัวมากขึ้น

ในแง่ของการปรับตัวทางวัฒนธรรม อาหาร และการใช้ชีวิต ทั้งนี้ ในบริษัทชั้นนำระดับโลก หลายบริษัท ก็ให้ความสำคัญในเรื่องของความหลากหลายของเชื้อชาติของคนประจำเรืออีกด้วย ทำให้ผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.02 ซึ่งน้อยกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านการมีคนประจำเรือต่างชาติ แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านการพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงาน เช่น มีการส่งพนักงานอบรมเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มพูนความรู้ต่าง ๆ ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.22$, S.D. = 0.80) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 3.47$, S.D. = 1.00) เนื่องจากนอกเหนือจากคุณสมบัติเบื้องต้นที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์แต่ละคน ที่จะต้องถือประกาศนียบัตร หรือจบหลักสูตรมาเหมือนกัน แต่ยังไม่นับรวมคุณสมบัติอื่น ๆ ที่จำเป็นต้องมีเพื่อการทำงาน เช่น การลงปฏิบัติงานในเรือบรรทุกของเหลวในระวาง จำเป็นจะต้องผ่านการอบรมในหลักสูตรที่กำหนด เป็นต้น และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.00 ซึ่งน้อยกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านการพัฒนาความรู้ ความสามารถของพนักงาน เช่น มีการส่งพนักงานอบรมเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มพูนความรู้ต่าง ๆ แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

6. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านชั่วโมงในการทำงาน ทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 3.92$, S.D. = 0.98 และ $\bar{X} = 3.57$, S.D. = 1.20) เป็นเพราะการทำงานบนเรือ ปกติจะมีการกำหนดระยะเวลาในการเข้าหน้าที่อย่างชัดเจน แต่สำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ซึ่งถือเป็นนักเรียนฝึก ยังไม่มีหน้าที่ความรับผิดชอบใด ซึ่งในทางปฏิบัติทางเรือ อาจจัดให้เข้ายามเพื่อเรียนรู้จากการปฏิบัติกับนายประจำเรือตำแหน่งต่าง ๆ หรือให้เป็นรูปแบบ Day work โดยที่ไม่ต้องเข้ายาม หรือแบบผสมทั้ง 2 แบบ แต่ทั้งหมดก็ยังคงมีความแตกต่างกันในแต่ละประเภทเรือ เนื่องด้วยเหตุที่เรือแต่ละประเภทปฏิบัติการที่แตกต่างกัน ยกตัวอย่างความแตกต่างหนึ่งระหว่างเรือบรรทุกสินค้าเทกองกับเรือคอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกสินค้าเทกองจะมีระยะเวลาในการทำสินค้าที่ยาวนานกว่าเรือคอนเทนเนอร์ ยังไม่รวมถึงการทำงานล่วงเวลาของแต่ละบริษัท ที่อาจกำหนดต่างกันออกไป และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.18 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านชั่วโมงในการทำงาน ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

7. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านเส้นทาง และเขตการเดินเรือ ทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามาก ($\bar{X} = 3.82$, S.D. = 1.13 และ $\bar{X} = 3.97$, S.D. = 1.03) เป็นเพราะเส้นทางและเขตการเดินเรือ ล้วนเป็นสิ่งที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ต้องการที่จะเรียนรู้ เพราะนอกจากสภาพแวดล้อมของภูมิประเทศ ร่องน้ำ สภาพอากาศ ที่ต่างกันในแต่ละพื้นที่แล้ว ยังรวมถึงกฎการเดินเรือเฉพาะเขตอีกด้วย และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.53 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านเส้นทางและเขตการเดินเรือ ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

8. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านการจัดสรรห้องพัก อาศัยบนเรือ รวมถึงเรื่องอาหาร เครื่องดื่มบนเรือ ทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.32$, S.D. = 0.85 และ $\bar{X} = 4.27$, S.D. = 0.99) ซึ่งมากที่สุดจากทั้ง 8 ด้าน ของปัจจัยด้านองค์กร เป็นเพราะการทำงานงานบนเรือเป็นการทำงานภายใต้ข้อจำกัด อีกทั้งยังเสมือนตัดขาดจากโลก ทำให้การจัดสรรห้องพัก อาหาร เครื่องดื่ม ที่ทางเรือจัดให้ความสำคัญมากต่อการใช้ชีวิตบนเรือ ทั้งทำงานและเป็นเหมือนบ้านหลังที่ 2 และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.81 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านการจัดสรรห้องพักอาศัยบนเรือ รวมถึงเรื่องอาหาร เครื่องดื่มบนเรือ ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 12 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกด้านการเงิน

ปัจจัยด้านการเงิน	ก่อนการฝึก			หลังการฝึก			t	p
	ภาคปฏิบัติทางทะเล			ภาคปฏิบัติทางทะเล				
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย		
1. การให้ทุนการศึกษาจากบริษัท	3.82	1.13	มาก	3.27	1.40	ปานกลาง	2.01	0.06
2. ค่าตอบแทนระหว่าง การออกฝึกภาคทางทะเล มีผลต่อการตัดสินใจใน การเลือกประเภทเรือของท่าน	4.17	0.85	มาก	4.03	1.13	มาก	2.01	0.57
3. ค่าจ้าง หรือค่าตอบแทนใน การทำงานหลังจบการศึกษา	4.42	0.74	มากที่สุด	4.20	1.02	มาก	2.01	0.28

ตารางที่ 12 (ต่อ)

ปัจจัยด้านการเงิน	ก่อนการฝึก			หลังการฝึก			t	p
	ภาคปฏิบัติทางทะเล			ภาคปฏิบัติทางทะเล				
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย		
4. รูปแบบของการจ้างงาน เช่น การจ้างงานแบบเป็นสัญญาจ้าง หรือการจ้างงานแบบเป็นพนักงานประจำ	4.32	0.91	มากที่สุด	3.70	1.27	มาก	2.02	0.02
รวม	4.18	0.91	มาก	3.80	1.21	มาก	2.01	0.23

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 12 แสดงผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกของนักเรียนเดินเรือไทย ฝ่ายเดินเรือ ปัจจัยด้านการเงิน โดยการหาค่าสถิติวิเคราะห์ค่าที่ ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ในการทดสอบ พบว่า

1. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านการให้ทุนการศึกษา จากบริษัท ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามาก ($\bar{X} = 3.82$, S.D. = 1.13) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่าปานกลาง ($\bar{X} = 3.27$, S.D. = 1.40) เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนคนประจำเรือ โดยเฉพาะในระดับนายประจำเรือ ทำให้บางบริษัทดึงดูคนด้วยการให้ทุนการศึกษา ดังจะเห็นได้ว่า ค่าเฉลี่ยในนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ยังไม่ได้ฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มากกว่านักเรียนที่ฝึกภาคทะเลสำเร็จแล้ว อาจเป็นเพราะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ผ่านประสบการณ์การฝึกเรือมา เห็นโอกาสในการเติบโตทางสายอาชีพมากกว่าในอดีต เพราะการรับทุนการศึกษาจากบริษัท อาจมีสัญญาผูกมัดตามมาด้วยหรือไม่ก็ตาม แต่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์หลายคน มักยึดถือสัญญาลูกผู้ชาย หรือ Gentleman's agreement คือ เมื่อรับทุนมาแล้ว ก็มีความตั้งใจที่จะทำงานให้กับบริษัทนั้น ๆ ไป โดยไม่คิดข้ายบริษัท และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.06 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านการให้ทุนการศึกษาจากบริษัท ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านค่าตอบแทนระหว่างการออกฝึกภาคทางทะเล ทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามาก ($\bar{X} = 4.17$,

S.D. = 0.85 และ \bar{X} = 4.03, S.D. = 1.13) ถึงแม้ว่าจะเป็นการศึกษาภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ยังไม่ใช่การทำงานเป็นนักเดินเรือก็ตาม ซึ่งในหลายบริษัทก็ยังไม่มียุทธศาสตร์ที่จะรับนักเรียนฝึกขึ้นทำงานบนเรือเพราะจะเป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายให้แก่บริษัท แต่ในอีกแง่มุมหนึ่งในบางบริษัทกลับเลือกที่จะสร้างนายประจำเรือขึ้น โดยรับมาฝึกตั้งแต่เป็นนักเรียนฝึก และการที่มีนักเรียนฝึกบนเรือ ก็เสมือนหนึ่งมีแรงงานเพิ่มขึ้นมาอีกคน ดังนั้น ในมุมมองของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ที่กำลังจะเป็นนักเรียนฝึก ค่าตอบแทนระหว่างการออกฝึกภาคทางทะเล จึงเป็นสิ่งที่สำคัญสำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เพราะนอกจากจะไว้ใช้จ่ายแล้ว ยังมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการสอบประกาศนียบัตรอีกมากที่รออยู่เมื่อฝึกสำเร็จ และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่า p เท่ากับ 0.57 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือในด้านค่าตอบแทนระหว่างการออกฝึกภาคทางทะเล ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านค่าจ้าง หรือค่าตอบแทนในการทำงาน ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด (\bar{X} = 4.42, S.D. = 0.74) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด (\bar{X} = 4.20, S.D. = 1.02) เพราะค่าตอบแทนในการทำงานของเรือแต่ละประเภทมีความน้อยต่างกัน ซึ่งจะต่างจากค่าตอบแทนระหว่างการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล แต่จะเป็นค่าจ้างที่จะได้รับในอนาคต เมื่อเป็นนักเดินเรือเต็มตัวหลังจากจบการศึกษา ข้อนี้แสดงให้เห็นว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไม่แต่ละเลือกประเภทเรือ เพื่อลงฝึกภาคปฏิบัติเท่านั้น แต่ยังมีหวังที่จะทำงานในเรือประเภทนั้น ๆ และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.28 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือในด้านค่าจ้าง หรือค่าตอบแทนในการทำงาน ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านรูปแบบของการจ้างงาน ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด (\bar{X} = 4.32, S.D. = 0.91) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด (\bar{X} = 3.70, S.D. = 1.27) ถึงแม้ว่า การทำงานเรือจะเป็นรูปแบบของสัญญาจ้าง ซึ่งเรือแต่ละประเภทจะมีความต่างกัน เช่น เรือบรรทุกสินค้าของบริษัทรุ่นหนึ่งจะมีสัญญาในการทำงานสำหรับระดับบริหารครั้งละ 6 เดือน ระดับนายประจำเรือครั้งละ 9 เดือน หรือสำหรับนักเรียนฝึก จะให้อยู่ครั้งละไม่เกิน 10 เดือน เป็นต้น แต่ก็ยังมีอีกแบบ นั่นคือการจ้างเป็นลักษณะของพนักงานประจำ ดังจะเห็นได้ว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่เตรียมตัวลงฝึกภาคปฏิบัติ จะให้ความสำคัญมากกว่า เพราะจำเป็นที่จะต้องเก็บระยะเวลาการทำงาน หรือ

Sea service ให้ครบ เพื่อที่จะกลับมาทำเรื่องจบกับทางสถาบันของตน และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.02 ซึ่งน้อยกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านรูปแบบของการจ้างงาน แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 13 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกด้านสังคม

ปัจจัยด้านสังคม	ก่อนการฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเล			หลังการฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเล			t	p
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย		
1. คำนิยมในการเลือกประเภทของเรือ	3.80	1.20	มาก	2.97	1.24	ปานกลาง	2.00	0.00
2. ขนาดของเรือมีผลต่อการยอมรับทางสังคม	3.77	1.02	มาก	3.03	1.36	ปานกลาง	2.01	0.01
3. สิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือ	4.37	0.92	มากที่สุด	4.13	0.92	มาก	2.00	0.27
4. ระยะเวลาที่เรืออยู่ในท่าเรือ	3.72	1.06	มาก	3.80	1.15	มาก	2.00	0.74
5. ระยะเวลาการทำงาน และระยะเวลาในการพัก Leave มีความเหมาะสม	4.25	0.89	มากที่สุด	4.00	1.05	มาก	2.01	0.27
6.สวัสดิการคนประจำเรือ เช่น Leave pay, Standby pay หรือ ประกันภัยสุขภาพสำหรับตนเอง และครอบครัว เป็นต้น	4.33	0.83	มากที่สุด	4.13	1.12	มาก	2.01	0.40
รวม	4.04	0.99	มาก	3.68	1.14	มาก	2.01	0.28

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 13 แสดงผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกของนักเรียนเดินเรือไทย ฝ่ายเดินเรือ ปัจจัยด้านสังคม โดยการหาค่าสถิติวิเคราะห์ค่าที ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ในการทดสอบ พบว่า

1. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านค่านิยมในการเลือกประเภทของเรือ ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามาก ($\bar{X} = 3.80$, S.D. = 1.20) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่าปานกลาง ($\bar{X} = 2.97$, S.D. = 1.24) เป็นเพราะในการเลือกประเภทเรือฝึก นอกจากจะเลือกให้เหมาะสมกับตนเองแล้ว ยังมีเรื่องของค่านิยมเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย เช่น ในยุคหนึ่ง มีกระแสความนิยมในเรือตู้คอนเทนเนอร์มาก จะเห็นว่า ค่านิยมในการเลือกประเภทเรือของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ก่อนออกฝึกภาคทางทะเลจะมากกว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ผ่านการฝึกมาแล้ว และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.00 ซึ่งน้อยกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านค่านิยมในการเลือกประเภทของเรือแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านขนาดของเรือมีผลต่อการยอมรับทางสังคม ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามาก ($\bar{X} = 3.77$, S.D. = 1.02) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่าปานกลาง ($\bar{X} = 3.03$, S.D. = 1.36) เพราะขนาดของเรือ นอกจากจะบ่งบอกถึงเรื่องขนาดขององค์กรแล้ว ในมุมมองของนักเดินเรือ หรือนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ยังสามารถแสดงถึงความสามารถและประสบการณ์ของตนอีกด้วย ตัวอย่างเช่น ผู้ที่ผ่านการทำงานในเรือที่มีขนาดต่างกัน อาจบอกถึงความสามารถในการควบคุมบังคับเรือที่ต่างกันด้วย นำไปสู่การยอมรับด้านสังคมของนักเดินเรือ และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.00 ซึ่งน้อยกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านขนาดของเรือที่ทำงาน มีผลต่อการยอมรับในสังคมแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือ ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.37$, S.D. = 0.92) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามาก ($\bar{X} = 4.13$, S.D. = 0.92) เพราะสิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือ มีความสำคัญต่อคนประจำเรืออย่างมาก เช่น การบริการซักอบแห้งบนเรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ส่งผลต่อความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเฉพาะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่เพิ่งจะก้าวสู่การเป็นคนประจำเรืออย่างเต็มตัว ถ้าดูจากค่าเฉลี่ยจะเห็นได้ว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ที่กำลังจะออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล จะให้ความสำคัญมากกว่าเล็กน้อย และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.27 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือ

พณิชยไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือ ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านระยะเวลาที่เรืออยู่ในท่าเรือ ทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามาก ($\bar{X} = 3.72$, S.D. = 1.06 และ $\bar{X} = 3.80$, S.D. = 1.15) เพราะระยะเวลาที่อยู่ในท่าเรือของแต่ละประเภทนั้นต่างกัน ยกตัวอย่างเช่น เรือบรรทุกสินค้าเทกองมีเวลาอยู่ในท่าเรือมากกว่า อาจหมายถึง การที่มีโอกาสที่จะขึ้นฝั่งมากกว่า หรือ หมายถึงการมีสัญญาณ โทรศัพท์ และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.74 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพณิชยไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านระยะเวลาที่เรืออยู่ในท่าเรือ ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านระยะเวลาการทำงาน และระยะเวลาในการพัก Leave มีความเหมาะสม ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.25$, S.D. = 0.89) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.00$, S.D. = 1.05) สำหรับปัจจัยข้อนี้ บอกถึงว่า นักเรียนเดินเรือพณิชยไทย ไม่ได้มุ่งหวังการเลือกประเภทเรือเพื่อฝึกภาคทางทะเลเพียงอย่างเดียว แต่ยังคงคำนึงไปถึงชีวิตการทำงาน เมื่อสำเร็จการศึกษาด้วย สาเหตุจากเรือในแต่ละประเภท หรือแต่บริษัทจะมีระยะเวลาในการพัก Leave ที่ไม่เหมือนกัน และ ผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.27 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพณิชยไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านระยะเวลาการทำงานและระยะเวลาในการพัก Leave มีความเหมาะสม ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

6. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านสวัสดิการ คนประจำเรือ ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.33$, S.D. = 0.83) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.13$, S.D. = 1.12) เป็นเพราะการทำงานบนเรือจะมีลักษณะเป็นสัญญาจ้าง และได้ค่าตอบแทนค่อนข้างสูง ทั้งนี้ ก็ยังมีเรือบางประเภทที่ให้สวัสดิการแก่คนประจำเรือ เช่น ประกันสุขภาพ เป็นต้น และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.40 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพณิชยไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านสวัสดิการคนประจำเรือ ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 14 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกด้านการเดินเรือทางอาชีพ

ปัจจัยด้านการเดินเรือทางอาชีพ	ก่อนการฝึก			หลังการฝึก			t	p
	ภาคปฏิบัติทางทะเล			ภาคปฏิบัติทางทะเล				
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย		
1. โอกาสในการเลื่อนตำแหน่ง	4.30	0.85	มากที่สุด	4.00	0.93	มาก	2.01	0.15
2. สวัสดิการ รวมถึงการให้ความสำคัญกับพนักงาน	4.35	0.80	มากที่สุด	4.20	0.97	มาก	2.01	0.46
3. ประสบการณ์ในการปฏิบัติงานในเรือ หรืองานที่เกี่ยวข้องกับเรือบางประเภทมาก่อน	4.18	1.00	มาก	3.43	1.23	มาก	2.01	0.01
4. มาตรฐานในการคัดเลือกพนักงานเพื่อเข้าทำงาน	4.07	0.82	มาก	3.97	0.87	มาก	2.00	0.61
5. การเข้าอบรมเพิ่มเติมจากหลักสูตรพิเศษต่าง ๆ เฉพาะทาง เช่น หลักสูตร DPO หลักสูตร BOSIET เป็นต้น	3.92	0.98	มาก	3.23	1.20	ปานกลาง	2.01	0.01
6. การสั่งสมทักษะเฉพาะ เช่น ทักษะในการนำเรือ ทักษะการใช้ระบบขับเคลื่อนประเภทต่าง ๆ	4.07	0.92	มาก	3.40	1.09	ปานกลาง	2.01	0.01
รวม	4.15	0.90	มาก	3.71	1.05	มาก	2.01	0.21

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 14 แสดงผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกของนักเรียนเดินเรือไทย ฝ้ายเดินเรือ ปัจจัยด้านการเดินเรือทางอาชีพ โดยการหาค่าสถิติวิเคราะห์ค่าที่ ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ในการทดสอบ พบว่า

1. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านโอกาสในการเลื่อนตำแหน่ง ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.30$, S.D. = 0.85) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.00$, S.D. = 0.93) เป็นเพราะในเรือแต่ละประเภท จะมีเกณฑ์

ในการเลื่อนตำแหน่งในการทำงานที่ไม่เหมือนกัน ทั้งเรื่องของประสบการณ์ในตำแหน่งแต่ละตำแหน่ง หรือแม้แต่การมีใบประกาศนียบัตรแสดงความรู้ ความสามารถในตำแหน่งที่สูงกว่า และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.15 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านโอกาสในการเลื่อนตำแหน่ง ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านสวัสดิการ รวมถึงการให้ความสำคัญกับพนักงาน ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.35$, S.D. = 0.80) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.20$, S.D. = 0.97) ส่วนหนึ่งเป็นเพราะการทำงานบนเรือ ก่อนข้างจะให้อำนาจกับผู้บังคับบัญชา ทำให้ในบางครั้งผู้ใต้บังคับบัญชาอาจเกิดความไม่พอใจขึ้น โดยเฉพาะในนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ หรือนักเรียนฝึกที่ถือเป็นตำแหน่งต่ำที่สุดในเรือ และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.46 ซึ่งมากกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านสวัสดิการ รวมถึงการให้ความสำคัญกับพนักงาน ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านประสบการณ์ในการปฏิบัติงานในเรือ หรืองานที่เกี่ยวข้องกับเรือบางประเภทมาก่อน ทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 4.18$, S.D. = 1.00 และ $\bar{X} = 3.43$, S.D. = 1.23) เป็นเพราะในบางครั้ง สำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์บางคน อาจมีประสบการณ์ในการทำงานบนเรือบางประเภทมาก่อน เช่น การออกไปรับงานเสริมในระหว่างปิดภาคเรียน เป็นต้น และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.01 ซึ่งน้อยกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านประสบการณ์ในการปฏิบัติงานในเรือ หรืองานที่เกี่ยวข้องกับเรือบางประเภทมาก่อน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านการเข้าอบรมเพิ่มเติมจากหลักสูตรพิเศษต่าง ๆ เฉพาะทาง ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามากที่สุด ($\bar{X} = 3.92$, S.D. = 0.98) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่าปานกลาง ($\bar{X} = 3.23$, S.D. = 1.20) เป็นเพราะในเรือบางประเภท จะมีเกณฑ์และคุณสมบัติในแต่ละตำแหน่งที่ไม่เหมือนกัน และในบางหลักสูตรที่ต้องอบรมเพิ่มเติม นั้น มีราคาแพง และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.01 ซึ่งน้อยกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ

การตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านการสั่งสมทักษะเฉพาะ แตกต่างกันในระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือฝึก ด้านการสั่งสมทักษะเฉพาะ ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่ามาก ($\bar{X} = 4.07$, S.D. = 0.92) และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีค่าปานกลาง ($\bar{X} = 3.40$, S.D. = 1.09) ยกตัวอย่างในเรื่องของการนำเรื่อนั้น นอกจากขนาดของเรือที่มีผลต่อการควบคุมเรือแล้ว อาจารย์ไปถึงระบบขับเคลื่อนเรือที่ต่างกันในเรื่องแต่ละประเภทด้วย ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องสั่งสมทักษะเฉพาะในแต่ละด้าน ซึ่งล้วนแต่ต้องใช้ใช้เวลา จะเห็นได้ว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ผ่านการฝึกภาคทางทะเลมาแล้ว จะให้ความสำคัญของปัจจัยด้านนี้น้อยกว่า อาจเพราะได้ตัดสินใจเลือกประเภทเรือ ที่จะอยู่ในสายอาชีพนี้ไปแล้ว และผลการเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่า p เท่ากับ 0.01 ซึ่งน้อยกว่า .05 หมายความว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในด้านการสั่งสมทักษะเฉพาะ แตกต่างกันในระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ผลการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ทั้ง 5 ด้าน มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 15 ผลการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล

ด้านปัจจัย	ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล			หลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
1. ปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคล	4.03	0.97	มาก	3.85	1.03	มาก
2. ปัจจัยด้านองค์กร	4.06	0.96	มาก	3.79	1.02	มาก
3. ปัจจัยด้านการเงิน	4.18	0.91	มาก	3.80	1.21	มาก
4. ปัจจัยด้านสังคม	4.04	0.99	มาก	3.68	1.14	มาก
5. ปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ	4.15	0.90	มาก	3.71	1.05	มาก

จากตารางที่ 15 แสดงการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ทั้ง 5 ด้าน ทั้งหมดอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาโดยเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ย จะได้ผลดังนี้

ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	ผ่านการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลแล้ว
ปัจจัยด้านการเงิน	1. ปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคล
ปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ	2. ปัจจัยด้านการเงิน
ปัจจัยด้านองค์กร	3. ปัจจัยด้านองค์กร
ปัจจัยด้านสังคม	4. ปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ
ปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคล	5. ปัจจัยด้านสังคม

ผลการเลือกประเภทเรือฝึกก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ

ข้อมูลการเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของผู้ตอบแบบสอบถาม ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ทั้งหมด 92 ฉบับ แบ่งเป็นนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยที่เตรียมตัวลงฝึกภาคทะเล จำนวน 61 ราย และนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ผ่านการฝึกภาคทะเลแล้ว จำนวน 31 ราย ใช้การวิเคราะห์โดยการแจกแจงความถี่และการหาค่าร้อยละได้ ดังนี้

ตารางที่ 16 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลที่สนใจ/ ประเภทเรือที่ผ่านการฝึกมา

ประเภทเรือ	ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	ร้อยละ	หลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	ร้อยละ
1. เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General Cargo Ships)	5	8.20	3	9.68
2. เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil tankers)	10	16.39	7	22.58
3. เรือคอนเทนเนอร์ (Container ships)	16	26.23	7	22.58
4. เรือบรรทุกสินค้าแทกอง (Bulk carriers)	25	40.98	13	41.94
5. เรือประเภทอื่น ๆ (Other types of ship)	5	8.20	1	3.23
รวม	61	100.00	31	100.00

จากตารางที่ 16 ประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยที่เตรียมตัวลงฝึกภาคทางทะเล สนใจเลือก 3 ลำดับ จากมากไปน้อย ได้แก่

1. เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk carriers) คิดเป็นร้อยละ 40.98
2. เรือคอนเทนเนอร์ (Container ships) คิดเป็นร้อยละ 26.23
3. เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil tankers) คิดเป็นร้อยละ 16.39

ตารางที่ 17 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทเรือที่สนใจ หลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล

ประเภทเรือ	ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		หลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo ships)	3	9.68	4	12.90
เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil tankers)	7	22.58	8	25.81
เรือคอนเทนเนอร์ (Container ships)	7	22.58	7	22.58
เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk carriers)	13	41.94	12	38.71
เรือประเภทอื่น ๆ (Other types of ship)	1	3.23	0	0.00
รวม	31	100.00	31	100.00

จากตารางที่ 17 ประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยที่ผ่านการฝึกภาคทางทะเลมาเลือกมากที่สุด คือ เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk carrier) คิดเป็นร้อยละ 41.94 รองลงมา คือ เรือคอนเทนเนอร์ (Container) เท่ากันกับเรือบรรทุกน้ำมัน (Oil tanker) คิดเป็นร้อยละ 22.58 ตามด้วยเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo) คิดเป็นร้อยละ 9.68 และเรือประเภทอื่น (Others types of ships) คิดเป็นร้อยละ 3.23 ตามลำดับ

ส่วนของประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย สนใจเลือกมากที่สุดหลังจากผ่านการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมาแล้ว ยังคงเป็นเรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk carrier) คิดเป็น

ร้อยละ 38.71 รองลงมา คือ เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil tanker) คิดเป็นร้อยละ 25.81 ตามด้วย เรือคอนเทนเนอร์ (Container) คิดเป็นร้อยละ 22.58 และเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo) คิดเป็นร้อยละ 12.90

โดยส่วนใหญ่ผู้เรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยที่ผ่านการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมาแล้ว จะเลือกเรือประเภทเดียวกันกับที่ผ่านการฝึกมา คิดเป็นร้อยละ 74.19 และนักเรียนที่กำลังจะตัดสินใจเปลี่ยนประเภทเรือเมื่อเริ่มต้นทำงาน คิดเป็นร้อยละ 25.81

จากข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ทั้งหมด จำนวน 92 ราย มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยสรุปว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยจะเลือกประเภทเรือตามความชอบส่วนตัว และพร้อมที่จะเปลี่ยนประเภทเรือ ถ้าหากหลังจากฝึกภาคทางทะเลแล้วรู้สึกไม่ชอบ รวมถึงในบางครั้ง การที่ต้องรอลงเรือฝึกหลังทำการเลือกประเภทเรือ อาจใช้เวลานาน ทำให้ระยะเวลาที่จะสำเร็จการศึกษาต้องยืดออกไป จึงเสนอให้ทางสถาบันพิจารณาปรับเปลี่ยนช่วงเวลาการฝึกภาคทางทะเล รวมไปถึงการขอให้อุตสาหกรรมเรือของไทย พัฒนา เพื่อที่จะได้มีประเภทเรือที่หลากหลายมากขึ้น

บทที่ 5

สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ

งานวิจัย เรื่อง “การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ” มีวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อศึกษาเปรียบเทียบ ความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลัง การฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ และเพื่อศึกษาการเลือกประเภทเรือฝึก ก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ จากกลุ่มประชากรที่เป็นนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ที่ศึกษาในสถาบันในกำกับของรัฐ ทั้ง 3 สถาบัน ได้แก่ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี มหาวิทยาลัยบูรพา และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ที่กำลัง จะเลือกเรือ เพื่อทำการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลกับเรือพาณิชย์ และที่ผ่านการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล กับเรือพาณิชย์มาแล้ว ซึ่งมีประชากรตอบแบบสอบถามทั้งหมดจำนวน 92 คน โดยเลือกใช้ แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือก ประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือไทย สาขาเดินเรือ และส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามปลายเปิด ให้ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ โดยใช้ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับการตัดสินใจและแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับภาพลักษณ์ มากำหนดเป็นแบบสอบถามในด้านปัจจัย ต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือ แบ่งออกได้เป็น 5 ด้าน ได้แก่ ด้านมุมมอง ส่วนบุคคล ด้านองค์กร ด้านการเงิน ด้านสังคม และด้านการเติบโตทางอาชีพ ผู้วิจัยทำการส่ง แบบสอบถามไปยังนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ที่กำลังจะเลือกเรือฝึกภาคปฏิบัติ ทางทะเล และนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ผ่านการฝึกภาคทะเลมาแล้ว โดยใช้วิธีออนไลน์ และได้รับ แบบสอบถามกลับคืนเป็นจำนวน 92 ฉบับ ก่อนนำข้อมูลที่ไปวิเคราะห์โดยใช้เครื่องมือทางสถิติเชิงสถิติพรรณนา ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการหาค่าสถิติวิเคราะห์ค่าที่

สรุปผลการวิจัย

ผลการศึกษา เรื่อง การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ของนักเรียนเดินเรือไทย สาขาเดินเรือ เกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป พบว่า มีผู้ตอบแบบสอบถามจาก ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.83 รองลงมา คือ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ คิดเป็นร้อยละ 39.13 และมหาวิทยาลัยบูรพา คิดเป็นร้อยละ 13.04 นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย

ฝ่ายเดินเรือ ที่เตรียมตัวลงฝึกภาคทะเลตอบแบบสอบถามมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.30 ตามด้วยนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ที่ผ่านการฝึกภาคทางทะเลกับเรือพาณิชย์แล้ว คิดเป็นร้อยละ 33.70 โดยทั้งหมดเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 95.65 และเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 4.35 ส่วนของช่วงอายุมากที่สุด คือ 22-23 ปี คิดเป็นร้อยละ 72.83 สอดรับกับจำนวนนักเรียนที่เตรียมตัวลงฝึกภาคทะเล ซึ่งจะอยู่ในช่วงอายุดังกล่าว และน้อยที่สุด คือ ช่วงอายุมากกว่า 26 ปี คิดเป็นร้อยละ 2.17 ซึ่งทั้งหมดเป็นนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่กลับจากการฝึกภาคทะเลแล้ว โดยช่วงของผลการเรียนเฉลี่ยสะสมของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดอยู่ที่ 2.51-3.00 คิดเป็นร้อยละ 41.30 รองลงมา คือ 3.01-3.50 คิดเป็นร้อยละ 28.26 และต่ำกว่า 2.50 คิดเป็นร้อยละ 22.83 ตามลำดับ ในส่วนของรายได้เฉลี่ยของครอบครัวของผู้ตอบแบบสอบถาม มากที่สุดอยู่ที่ น้อยกว่า 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 43.48 รองลงมา คือ 30,001-50,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 34.78

ด้านการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ระหว่างก่อนและหลังการฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือมากที่สุด ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ได้แก่ ปัจจัยด้านการเงิน ตามด้วยปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ ปัจจัยด้านองค์กร ปัจจัยด้านสังคม และปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคลตามลำดับ ส่วนปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือมากที่สุด หลังฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ได้แก่ ปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคล ตามด้วยปัจจัยด้านการเงิน ปัจจัยด้านองค์กร ปัจจัยการเติบโตทางอาชีพ และปัจจัยด้านสังคมตามลำดับ

ด้านการเลือกประเภทของเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยที่เตรียมตัวลงฝึกภาคทางทะเลมากที่สุด ได้แก่ เรือบรรทุกสินค้าแทกอง (Bulk carriers) คิดเป็นร้อยละ 40.98 ตามด้วยเรือคอนเทนเนอร์ (Container ships) คิดเป็นร้อยละ 26.23 และเรือบรรทุกน้ำมัน (Oil tankers) คิดเป็นร้อยละ 16.39 ตามลำดับ ในส่วนของประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ที่ผ่านการฝึกภาคทางทะเลมาเลือกมากที่สุด คือ เรือบรรทุกสินค้าแทกอง (Bulk carrier) คิดเป็นร้อยละ 41.94 รองลงมา คือ เรือคอนเทนเนอร์ (Container) เท่ากันกับเรือบรรทุกน้ำมัน (Oil tanker) คิดเป็นร้อยละ 22.58 และประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยสนใจเลือกมากที่สุด หลังจากผ่านการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมาแล้ว ยังคงเป็นเรือบรรทุกสินค้าแทกอง (Bulk carrier) คิดเป็นร้อยละ 38.71 รองลงมา คือ เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil tanker) คิดเป็นร้อยละ 25.81 ตามด้วยเรือคอนเทนเนอร์ (Container) คิดเป็นร้อยละ 22.58 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยที่ผ่านการฝึกภาคปฏิบัติ

ทางทะเลมาแล้ว จะเลือกเรือประเภทเดียวกันกับที่ผ่านการฝึกมา คิดเป็นร้อยละ 74.19 และนักเรียนที่กำลังจะตัดสินใจเปลี่ยนประเภทเรือ หลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล คิดเป็นร้อยละ 25.81

อภิปรายผล

จากผลการวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ พบว่า ปัจจัยด้านการเงินมีอิทธิพลเป็นลำดับต้นจากทั้ง 5 ปัจจัย ทั้งก่อนออกฝึกและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล สอดรับกับข้อมูลด้านรายได้เฉลี่ยของครอบครัว และเป็นจุดเด่นหลักของอาชีพนักเดินเรือ ในเรื่องของค่าตอบแทนที่สูง สอดคล้องกับงานวิจัยของ Parivash and Abdollah (2013) ที่ทำการศึกษานักเรียนที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเข้าศึกษาต่อในระดับมหาวิทยาลัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัด Gilan และ Mazandaran ทางตอนเหนือของประเทศอิหร่าน พบว่า ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ มีอิทธิพลต่อการเลือกเข้าศึกษาต่อในระดับอุดมศึกษามากที่สุด และปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลมากที่สุด สำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ผ่านการฝึกภาคทางทะเลมาแล้ว สอดคล้องกับงานวิจัยของ Reeder (1974) ที่ทำการศึกษาพฤติกรรมของบุคคล และได้แสดงให้เห็นว่า การกระทำของบุคคลนั้น เป็นผลมาจากการที่บุคคลมีความเชื่อ หรือไม่เชื่อ (Belief of sisbelief) ในสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

ข้อเสนอแนะ

1. ควรศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือไทย สาขาเดินเรือ โดยเก็บข้อมูลจากทุกสถาบันที่มีในประเทศไทย
2. ควรศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์เพื่อฝึกงานและเพื่อเข้าทำงาน ของแต่ละสายการเดินเรือ

บรรณานุกรม

- กองส่งเสริมการพาณิชย์. (2565). รายงานสถานการณ์กองเรือพาณิชย์ไทย ปี พ.ศ. 2566. เข้าถึงได้จาก <https://maritimepromotion.md.go.th/2022/02/17/กองเรือพาณิชย์ไทย>
- จิรนนท์ ไวยศรีแสง. (2552). ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกประกอบอาชีพของนักศึกษาในระดับปริญญาตรี ในสถาบันอุดมศึกษาของรัฐและเอกชนในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารการพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ชูชัย เทพสาร. (2546). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับกระบวนการตัดสินใจเลือกบริษัทรักษาความปลอดภัย กรณีศึกษาผู้ประกอบการซื้อ-ขาย แลกเปลี่ยนรถยนต์ในกรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชารัฐศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ทองทิพา วิริยะพันธุ์. (2546). มนุษย์สัมพันธ์กับการบริหาร. กรุงเทพฯ: อินฟอรมีเดีย บুকส์. ไทย สิสิทธิ์. (2546). ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเข้าร่วมเป็นสมาชิกกองทุนหมู่บ้านและชุมชนเมือง: ศึกษากรณีอำเภอเขาค้อ จังหวัดอุบลราชธานี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารการพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- นันทมน ไชยโคตร. (2557). ภาพลักษณ์ องค์กร และคุณภาพการให้บริการที่ส่งผลต่อความจงรักภักดีของลูกค้าธนาคารออมสินในเขตบางแค. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- นาฎยา โพธิมากุล. (2562). ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการบริษัทขนส่งสินค้าของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร. เข้าถึงได้จาก http://www.vl-abstract.ru.ac.th/AbstractPdf/2562-1-1_1597056812.pdf
- ประชุม รอดประเสริฐ. (2539). การบริหารโครงการ (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: เนติกุล.
- พิรพงศ์ ดาราไทย. (2542). ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการตัดสินใจของผู้บริหารกับประสิทธิผลโรงเรียนเอกชน สายสามัญศึกษา ในเขตการศึกษา 12. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ภาวิณี บุญจันทา, ธนาภัสสร สุนธิรักษ์, จูติรัตน์ รักษาศรี, รังสรรค์ หล้าคำจา และ
 วิมลพร ระเวงวัลย์. (2564). ปัจจัยในการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการในการฝึก
 ประสบการณ์วิชาชีพของนักศึกษาสาขาวิชาภาษาอังกฤษ คณะมนุษยศาสตร์
 และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์. *วารสาร มจร มนุษยศาสตร์
 ปรัชญา*, 32(2), 112-127.
- มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. (2566). *การก่อตั้งคณะพาณิชยศาสตร์บริหารธุรกิจ*. เข้าถึงได้จาก
<https://ims.src.ku.ac.th/เกี่ยวกับคณะ>
- มหาวิทยาลัยบูรพา. (2566). *คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา*. เข้าถึงได้จาก
<https://buulog.com/index.php/faculty-profile/>
- รศ.น. อังชชะกิจ. (2539). *กระบวนการแก้ปัญหาและตัดสินใจเชิงวิทยาศาสตร์*. กรุงเทพฯ:
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- รังสรรค์ ประเสริฐศรี. (2548). *พฤติกรรมองค์กร*. กรุงเทพฯ: ชรรรมสาร.
- วราภรณ์ บุษราคัมวดี. (2551). *องค์กรและการจัดการ*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์
 ในพระบรมราชูปถัมภ์.
- วิชชุดา ต้นเมือง และชมพูนุท อ่ำช้าง. (2564). *การศึกษาปัจจัยที่มีผลในการตัดสินใจเลือก
 สถานประกอบการในการฝึกสหกิจศึกษา ของนิสิตคณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา*.
 เข้าถึงได้จาก https://buulog.com/wp-content/uploads/2022/04/61090025_
- วิทวัส เหล่ามะลอ. (2562). *ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเข้าศึกษาต่อระดับปริญญาตรีของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น ประจำปีการศึกษา 2562 โดยผ่านการคัดเลือกด้วยระบบ TCAS.ขอนแก่น*. ขอนแก่น: สำนักบริหารและพัฒนาวิชาการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- วิรัช ทภีรัตนกุล. (2540). *การประชาสัมพันธ์*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิรัช สงวนวงษ์วาน. (2546). *การจัดการพฤติกรรมองค์กร*. กรุงเทพฯ: เพียร์สัน เอ็ดดูเคชั่น อิน โน.
- ศิริรัตน์ ญาณปรีชา. (2563). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งพัสดุของลูกค้าบริษัท แฟลช เอ็กซ์เพรส จำกัด ในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา*. การค้นคว้าอิสระ
 บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์, บัณฑิตวิทยาลัย,
 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.
- ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี. (2566). *ประวัติศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี*. เข้าถึงได้จาก <https://web.mmtc.ac.th/aboutCommerceNavy/GetByID/0>

บรรณานุกรม (ต่อ)

- สมยศ นาวิการ. (2540). *การบริหารและพฤติกรรมองค์กร เรื่อง การจูงใจจากแนวความคิดไปสู่การประยุกต์ใช้*. กรุงเทพฯ: บรรณกิจ.
- สราวุธ ลักษณ์โตะ. (2564). *การขนส่งทางทะเล*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุโขทัยธรรมมาธิราช. (2546). *การจัดการเชิงกลยุทธ์*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- สุชาติพิทย์ ใหม่ชุ่ม. (2550). *การตัดสินใจเข้าเรียนในหลักสูตรการศึกษานอกโรงเรียนสายสามัญระดับมัธยมศึกษาของนักเรียนศูนย์บริการการศึกษาโรงเรียน อำเภอเมืองจังหวัด ยะลา*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารการพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สุนทรี โคมิน และสนธิ สมักรการ. (2522). *เครื่องมือในการสำรวจวัด. รายงานการวิจัย เรื่อง ค่านิยมและระบบค่านิยมไทย*. กรุงเทพฯ: สำนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- อนันต์ เกตุวงศ์. (2543). *หลักการและเทคนิคการวางแผน*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Ashok, S. (2021). *New BIMCO/ ICS Seafarer Workforce report warns of serious potential officer shortage*. Retrieved from <https://www.bimco.org/news/priority-news/20210728---bimco-ics-seafarer-workforce-report>
- Katrina, E. H. (2019). Acquiring a pet dog: A review of factors affecting the decision-making of prospective dog owners. *Dogs Trust*, 5(4), 56-71.
- Kenneth. (2001). *Curriculum planning integrating multiculturalism, constructivism, and education reform*. New York: McGraw Hill.
- Liandra dos, S. J., Gislaime, C. L. L., Edwin, V. C. G., & Francisco, R. L. J. (2020). Decision-making support for truck selection: A systematic review. *Universidad Nacional de Colombia*, 4(2), 23-30.
- Parivash, J., & Abdollah, A. (2013). Factors influencing the selection of a University by high school students. *Journal of Basic and Applied Scientific Research*, 1(3), 15-22.
- Reeder. (1971). *Partial theories from the 25 years research program on directive factors in believer and social action*. New York: McGraw Hill International Book.
- Reeder. (1974). *Some aspects of the informal social participation of farm families in New York State*. New York: McGraw Hill International Book.

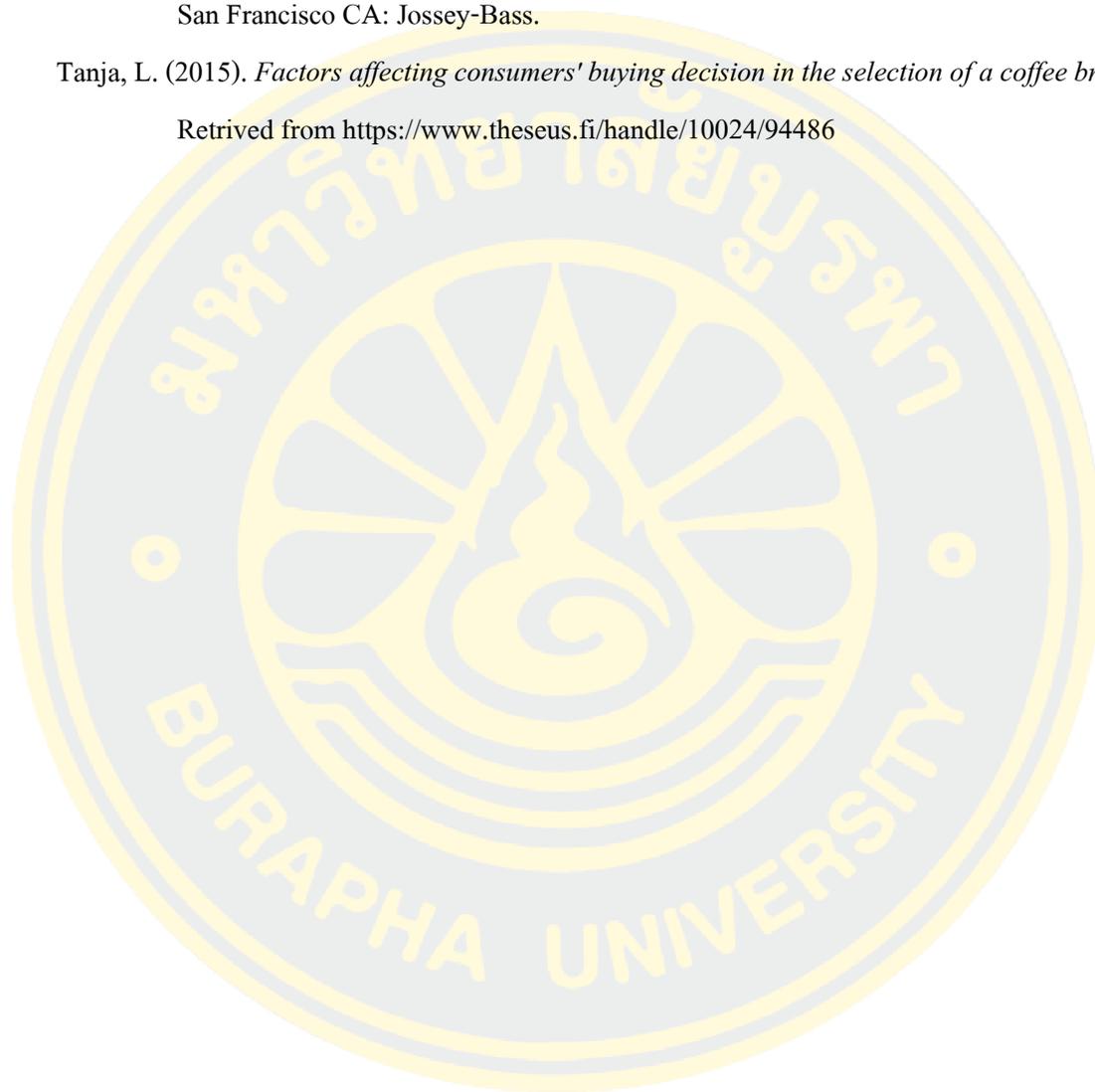
บรรณานุกรม (ต่อ)

Rokeach, A. (1968). *Beliefs, attitudes, and values: A theory of organization and change*.

San Francisco CA: Jossey-Bass.

Tanja, L. (2015). *Factors affecting consumers' buying decision in the selection of a coffee brand*.

Retrived from <https://www.theseus.fi/handle/10024/94486>



บรรณานุกรม





ภาคผนวก

ข้อ	คำถาม	ผลการประเมิน							
		1	2	3	4	5	$\sum R$	IOC	แปลผล
2	ระดับชั้นการศึกษา <input type="checkbox"/> ชั้น 4 (เตรียมตัวลงฝึกภาคทางทะเล) <input type="checkbox"/> ชั้น 5 (กลับมาจากการฝึกภาคทางทะเล)	1	1	-1	1	1	3	0.6	ใช้ได้
3	เพศ <input type="checkbox"/> ชาย <input type="checkbox"/> หญิง	1	1	0	1	1	4	0.8	ใช้ได้
4	อายุ <input type="checkbox"/> 22-23 ปี <input type="checkbox"/> 24-25 ปี <input type="checkbox"/> 25-26 ปี <input type="checkbox"/> มากกว่า 26 ปี	1	1	0	1	1	4	0.8	ใช้ได้
5	ผลการเรียนเฉลี่ยสะสม (GPAX) <input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 2.50 <input type="checkbox"/> 2.51-3.00 <input type="checkbox"/> 3.01-3.49 <input type="checkbox"/> ตั้งแต่ 3.50 ขึ้นไป	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
6	รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครอบครัว (บาท) <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 30,000 บาท <input type="checkbox"/> 30,001-50,000 บาท <input type="checkbox"/> 50,001-99,999 บาท <input type="checkbox"/> มากกว่า 100,000 บาท	1	0	0	1	1	3	0.6	ใช้ได้

ข้อ	คำถาม	ผลการประเมิน							
		1	2	3	4	5	$\sum R$	IOC	แปลผล
7	<p>ประเภทเรือฝีกภาคทางทะเล ที่สนใจ/ ประเภทเรือที่ผ่าน การฝีกมา</p> <p><input type="checkbox"/> เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo ships)</p> <p><input type="checkbox"/> เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil tankers)</p> <p><input type="checkbox"/> เรือคอนเทนเนอร์ (Container ships)</p> <p><input type="checkbox"/> เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk carriers)</p> <p><input type="checkbox"/> เรือประเภทอื่น ๆ (Other types of ship) ระบุ...</p>	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
8	<p>ประเภทเรือที่สนใจจะไป ทำงาน หลังจากจบการศึกษา (ตอบเฉพาะชั้นปีที่ 5)</p> <p><input type="checkbox"/> เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo ships)</p> <p><input type="checkbox"/> เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil tankers)</p> <p><input type="checkbox"/> เรือคอนเทนเนอร์ (Container ships)</p> <p><input type="checkbox"/> เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk carriers)</p> <p><input type="checkbox"/> เรือประเภทอื่น ๆ (Other types of ship) ระบุ...</p>	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก
ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ

ข้อ	คำถาม	ผลการประเมิน							IOC	แปลผล
		1	2	3	4	5	$\sum R$			
ด้านมุมมองส่วนบุคคล										
1	ความชอบและทัศนคติส่วนตัวที่มีต่อประเภทเรือที่เลือก	1	0	1	1	1	4	0.8	ใช้ได้	
2	โอกาสในการเดินทางรอบโลกมีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือของท่าน	0	1	1	0	0	2	0.4	ตัดทิ้ง	
3	ขนาดของเรือมีผลต่อการตัดสินใจ เช่น ท่านมีความเชื่อว่า เรือขนาดเล็กจะสามารถควบคุมบังคับได้ง่ายกว่า หรือท่านมีความเชื่อว่า เรือขนาดใหญ่จะมีความสะดวกสบายและปลอดภัยมากกว่าเรือขนาดเล็ก เป็นต้น	1	1	1	0	0	3	0.6	ใช้ได้	
4	คำแนะนำและการสนับสนุนจากครอบครัว มีผลต่อการตัดสินใจ	1	-1	1	1	0	2	0.4	ตัดทิ้ง	
5	ลักษณะงานของเรือแต่ละประเภทที่แตกต่างกัน มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของท่าน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้	
6	การมีคนรู้จัก หรือรุ่นพี่ที่สนิท เป็นแบบอย่าง	1	1	1	1	-1	3	0.6	ใช้ได้	
ด้านองค์กร										
7	ความมีชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของบริษัท เป็นที่รู้จักและยอมรับของคนในวงการ	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้	
8	บริษัทมีความมั่นคงทางการเงิน และมีโอกาสเติบโตในอนาคต	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้	
9	ขนาดของกองเรือ	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้	

ข้อ	คำถาม	ผลการประเมิน							
		1	2	3	4	5	$\sum R$	IOC	แปลผล
10	การมีคนประจำเรือต่างชาติ	1	0	0	1	1	3	0.6	ใช้ได้
11	การพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงาน เช่น มีการส่งพนักงานอบรมเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มพูนความรู้ต่าง ๆ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
12	ระยะเวลาในการทำงาน เช่น จำนวนชั่วโมงการเข้ายาม การบังคับทำงานล่วงเวลา	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
13	ลักษณะงานพิเศษของเรือแต่ละประเภท เช่น การล้างระวางเรือ การล้างถังสินค้าของเหลวในระวาง	1	-1	1	1	0	2	0.4	ตัดทิ้ง
14	การอำนวยความสะดวกในการเดินทาง เช่น มีรถรับส่งระหว่างที่พักกับท่าเรือ หรือมีการจัดหาตัวเครื่องบินและที่พักขณะเดินทางไปกลับในการทำงาน	0	-1	1	0	1	1	0.2	ตัดทิ้ง
15	เส้นทางและเขตการเดินเรือ เช่น เรือเดินในเขตหนาว เรือที่มีการจอดหรือเทียบท่าในประเทศ	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้
16	การจัดสรรห้องพักอาศัยบนเรือ รวมถึงเรื่องอาหาร เครื่องดื่มบนเรือ	1	-1	1	1	1	3	0.6	ใช้ได้
ด้านการเงิน									
17	การให้ทุนการศึกษาจากบริษัท	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
18	ค่าตอบแทนระหว่างการออกฝึกภาคทางทะเล มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทเรือของท่าน	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้
19	ค่าจ้าง หรือค่าตอบแทนในการทำงาน	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้
20	รูปแบบของการจ้างงาน เช่น การจ้างงานแบบเป็นสัญญาจ้าง หรือการจ้างงานแบบเป็นพนักงานประจำ	1	0	1	1	0	3	0.6	ใช้ได้

ข้อ	คำถาม	ผลการประเมิน							
		1	2	3	4	5	ΣR	IOC	แปลผล
ด้านสังคม									
21	ค่านิยมในการเลือกประเภทของเรือ เช่น เพื่อน/ รุ่นพี่ในสถาบันการศึกษา นิยมเลือกเรือประเภทนั้น	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
22	ขนาดของเรือที่ทำงาน มีผลต่อการยอมรับในสังคม	0	1	1	1	1	4	0.8	ใช้ได้
23	สิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือ เช่น โทรศัพท์ อินเทอร์เน็ต ยิม ห้องพัก	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้
24	เรือมีการเข้าเทียบเมืองท่าในประเทศ สามารถกลับไปหาครอบครัว หรือ คนในครอบครัวสามารถมาหาได้	1	-1	1	1	0	2	0.4	ตัดทิ้ง
25	ระยะเวลาการทำงานและระยะเวลาในการพัก Leave มีความเหมาะสม	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ด้านการเติบโตทางอาชีพ									
26	โอกาสในการเลื่อนตำแหน่ง	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
27	สวัสดิการ รวมถึงการให้ความสำคัญกับพนักงาน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
28	ประสบการณ์ในการปฏิบัติงานในเรือหรืองานที่เกี่ยวข้องกับเรือบางประเภทมาก่อน	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้
29	การคัดเลือกพนักงานเพื่อเข้าทำงาน เช่น ความแตกต่างของกองเรือที่มีมาตรฐานสูง	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
30	การเข้าอบรมเพิ่มเติมจากหลักสูตรพิเศษต่าง ๆ	1	0	1	1	0	3	0.6	ใช้ได้
31	การส่งสมทักษะเฉพาะ เช่น ทักษะในการนำเรือ ทักษะการใช้ระบบขับเคลื่อนประเภทต่าง ๆ	1	-1	1	1	1	3	0.6	ใช้ได้

แบบสอบถาม

**เรื่อง การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก
ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ**

คำชี้แจง

แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงประเภทเรือฝึกที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ เลือกมากที่สุด ในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลกับเรือพาณิชย์ และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ทั้งนี้ ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้รับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์จากท่าน จึงขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้ แบบสอบถามมีทั้งหมด 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ลงในช่อง หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริง หรือเติมข้อความลงในช่องว่าง

1. สถาบันการศึกษา

- ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี
 มหาวิทยาลัยบูรพา
 มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

2. ระดับชั้นการศึกษา

- เตรียมตัวลงฝึกภาคทางทะเล
 ผ่านการฝึกภาคทะเลกับเรือพาณิชย์มาแล้ว

3. เพศ

- ชาย
 หญิง

4. อายุ

- 22-23 ปี 24-25 ปี 25-26 ปี มากกว่า 26 ปี

5. ผลการเรียนเฉลี่ยสะสม (GPAX)

- ต่ำกว่า 2.50 2.51-3.00 3.01 – 3.49 ตั้งแต่ 3.50 ขึ้นไป

6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครอบครัว (บาท)

- น้อยกว่า 30,000 30,001-50,000 50,001-99,999 มากกว่า 100,000

7. ประเภทเรือฝีกภาคทางทะเลที่สนใจ/ ประเภทเรือที่ผ่านการฝีกมา

- เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo ships)
 เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil tankers)
 เรือคอนเทนเนอร์ (Container ships)
 เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk carriers)
 เรือประเภทอื่น ๆ (Other types of ship) ระบุ.....

8. ประเภทเรือที่สนใจจะไปทำงานหลังจากจบการศึกษา (ตอบเฉพาะชั้นปีที่ 5)

- เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo ships)
 เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil tankers)
 เรือคอนเทนเนอร์ (Container ships)
 เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk carriers)
 เรือประเภทอื่น ๆ (Other types of ship) ระบุ.....

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝีก

ของนักเรียนเดินเรือไทย สาขาเดินเรือ

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนระดับที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ ดังนี้

- 1 หมายถึง ส่งผลต่อการตัดสินใจน้อยที่สุด
- 2 หมายถึง ส่งผลต่อการตัดสินใจน้อย
- 3 หมายถึง ส่งผลต่อการตัดสินใจปานกลาง
- 4 หมายถึง ส่งผลต่อการตัดสินใจมาก
- 5 หมายถึง ส่งผลต่อการตัดสินใจมากที่สุด

ข้อ	ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
ด้านมุมมองส่วนบุคคล						
1	ความชอบและทัศนคติส่วนตัวที่มีต่อประเภทเรือที่เลือก					
2	โอกาสในการเดินทาง/เส้นทางการเดินเรือ มีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือของท่าน					
3	ขนาดของเรือมีผลต่อการตัดสินใจ เช่น ท่านมีความเชื่อว่าเรือขนาดเล็กจะสามารถควบคุมบังคับได้ง่ายกว่า หรือท่านมีความเชื่อว่า เรือขนาดใหญ่จะมีความสะดวกสบายและปลอดภัยมากกว่าเรือขนาดเล็ก เป็นต้น					
4	ลักษณะงานของเรือแต่ละประเภทที่แตกต่างกัน มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของท่าน					
5	การมีคนรู้จัก หรือรุ่นพี่ที่สนิทเป็นแบบอย่าง หรือมีการแนะนำจากคนที่รู้จัก					
ด้านองค์กร						
6	ความมีชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของบริษัทเป็นที่รู้จักและยอมรับของคนในวงการ					
7	บริษัทมีความมั่นคงทางการเงินและมีโอกาสเติบโตในอนาคต					
8	ขนาดของกองเรือ					
9	การมีคนประจำเรือต่างชาติ					
10	การพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงาน เช่น มีการส่งพนักงานอบรมเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มพูนความรู้ต่าง ๆ					
11	ระยะเวลาในการทำงาน เช่น จำนวนชั่วโมงการทำงาน การบังคับทำงานล่วงเวลา					
12	เส้นทางและเขตการเดินเรือ เช่น เรือเดินในเขตหนาว เรือที่มีการจอดหรือเทียบท่าในประเทศ					
13	การจัดสรรห้องพักอาศัยบนเรือ รวมถึงเรื่องอาหาร เครื่องดื่มบนเรือ					

ข้อ	ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
ด้านการเงิน						
14	การให้ทุนการศึกษาจากบริษัท					
15	ค่าตอบแทนระหว่างการออกฝึกภาคทางทะเลมีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทเรือของท่าน					
16	ค่าจ้าง หรือค่าตอบแทนในการทำงาน					
17	รูปแบบของการจ้างงาน เช่น การจ้างงานแบบเป็นสัญญาจ้าง หรือการจ้างงานแบบเป็นพนักงานประจำ					
ด้านสังคม						
18	ค่านิยมในการเลือกประเภทของเรือ เช่น เพื่อน/รุ่นพี่ในสถาบันการศึกษานิยมเลือกเรือประเภทนั้น					
19	ขนาดของเรือที่ทำงาน มีผลต่อการยอมรับในสังคม					
20	สิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือ เช่น โทรศัพท์ อินเทอร์เน็ต ยี่ห้อที่พัก					
21	ระยะเวลาที่เรืออยู่ในท่าเรือ					
22	ระยะเวลาการทำงานและระยะเวลาในการพัก Leave เหมาะสม					
23	สวัสดิการคนประจำเรือ เช่น Leave pay, Standby pay หรือประกันภัยสุขภาพสำหรับตนเองและครอบครัว เป็นต้น					
ด้านการเติบโตทางอาชีพ						
24	โอกาสในการเลื่อนตำแหน่ง					
25	สวัสดิการ รวมถึงการให้ความสำคัญกับพนักงาน					
26	ประสบการณ์ในการปฏิบัติงานในเรือ หรืองานที่เกี่ยวข้องกับเรือบางประเภทมาก่อน					
27	การคัดเลือกพนักงานเพื่อเข้าทำงาน เช่น ความแตกต่างของกองเรือที่มีมาตรฐานสูง					
28	การเข้าอบรมเพิ่มเติมจากหลักสูตรพิเศษต่าง ๆ เฉพาะทาง เช่น หลักสูตร DPO หลักสูตร BOSIET เป็นต้น					
29	การสั่งสมทักษะเฉพาะ เช่น ทักษะในการนำเรือ ทักษะการใช้ระบบขับเคลื่อนประเภทต่าง ๆ					

ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	นายธนากร นूरพิสิทธิกุล
วัน เดือน ปี เกิด	14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2533
สถานที่เกิด	จังหวัดนครนายก
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	บ้านเลขที่ 122/ 258 หมู่ 4 ตำบลบางเมือง อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ
ตำแหน่งและประวัติการ ทำงาน	พ.ศ. 2556-2562 ปฏิบัติงานเรือสินค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2563-ปัจจุบัน นายช่างกลเรือ กรมเจ้าท่า
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2556 วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมเครื่องกลเรือ) มหาวิทยาลัยบูรพา พ.ศ. 2567 วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน) มหาวิทยาลัยบูรพา

