



ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย:
ฝ่ายช่างกลเรือ

ชาญชัย พัทณี

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2567

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย:
ฝ่ายช่างกลเรือ



ชาญชัย พัทณี

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
2567
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

FACTORS AFFECTING DECISION MAKING IN SELECTION THE TYPES OF VESSEL
FOR SEA TRAINING OF THAI MERCHANT MARINE STUDENTS:MARINE
ENGINEERING DEPARTMENT



CHANCHAI PATCHANEE

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 ชาญชัย พัทณี ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยา
ศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์

คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์

อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

.....

..... ประธาน

(รองศาสตราจารย์ เรือเอก ดร.สราวุธ ลักษณะโต) (ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฐิติมา วงศ์อินตา)

..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ เรือเอก ดร.สราวุธ ลักษณะ
โต)

..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ชญภัฏ เมืองปิ่น)

..... 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.....

64920751: สาขาวิชา: การจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน; วท.ม. (การจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)

คำสำคัญ: ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ, นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ, นายประจำเรือฝ่ายช่างกล

ชาญชัย พัทธนี : ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย:ฝ่ายช่างกลเรือ. (FACTORS AFFECTING DECISION MAKING IN SELECTION THE TYPES OF VESSEL FOR SEA TRAINING OF THAI MERCHANT MARINE STUDENTS:MARINE ENGINEERING DEPARTMENT) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: สราวุธ ลักษณะโต ปี พ.ศ. 2567.

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ โดยมีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล (2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือการวิจัย ทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี วิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัยจำนวน 118 ราย

ผลการวิจัยพบว่า ก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล นักเรียนส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กรว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลมากที่สุด และมีความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนบุคคลน้อยที่สุด เนื่องจากความน่าเชื่อถือ ความมีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับ การเลื่อนตำแหน่ง รายได้ สวัสดิการ อัตราการปรับขึ้นเงินเดือนมีความเหมาะสม รวมถึงชื่อเสียงในด้านมาตรฐานความปลอดภัยของเรือประเภทนั้น ก็เป็นเหตุผลสำคัญที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือทั้งก่อนและหลังการออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียน และเมื่อเปรียบเทียบการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล พบว่าปัจจัยด้านองค์กรส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมากที่สุด และมีความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนบุคคลน้อยที่สุด เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าปัจจัยด้านองค์กรส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

64920751: MAJOR: LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT; M.Sc.
(LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT)

KEYWORDS: FACTORS AFFECTING DECISION MAKING IN SELECTION, THAI
MERCHANT MARINE STUDENTS MARINE ENGINEERING
DEPARTMENT, ENGINEER OFFICER

CHANCHAI PATCHANEE : FACTORS AFFECTING DECISION MAKING IN
SELECTION THE TYPES OF VESSEL FOR SEA TRAINING OF THAI MERCHANT MARINE
STUDENTS:MARINE ENGINEERING DEPARTMENT. ADVISORY COMMITTEE: SARAWUT
LUKSANATO, Ph.D. 2024.

This research on the factors affecting decision making in selecting the vessel types for sea training of Thai Merchant Marine Students, Marine Engineering Department aims to: (1) investigate the factors affecting the decision making in selecting the vessel types before and after sea training, and (2) compare the decision-making regarding the vessel types before and after sea training. Questionnaires were used as the research tool, and data were collected from a sample group of 118 students from the Merchant Marine Training Centre, the Faculty of International Maritime Studies, Kasetsart University and Rajamangala University of Technology Srivijaya.

The results showed that before and after sea training, most of the students considered organizational factors as the greatest impact on their decision making in selecting the vessel types for sea training, while personal factors were considered as the least impact. Credibility, accepted reputation, promotion, income, fringe benefits, appropriation of salary increase rate, and the reputation for safety standards of the vessel were the primary factors affecting the choice of vessel types both before and after the students' sea training. When comparing the decision-making in selecting the type of cargo ship before and after sea training, the organizational factors were found to have the greatest impact on the decision making both before and after sea training with the least impact of personal factors. By using t-test statistics, the result showed the organizational factors affecting decision making in selecting the vessel types had no statistically significant difference between both before and after sea training at the 0.05 level.

กิตติกรรมประกาศ

งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความอนุเคราะห์และความกรุณาอย่างยิ่งจาก รองศาสตราจารย์ เรือเอก ดร.สราวุธ ลักษณะโต อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิตติมา วงศ์อินตา และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธัญภัส เมืองปิ่น กรรมการสอบงานนิพนธ์ ที่กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำแนวทางที่ถูกต้อง ตลอดจนแก้ไข ข้อบกพร่องต่าง ๆ เพื่อให้งานนิพนธ์นี้มีความสมบูรณ์ มากขึ้น ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งอย่างยิ่งในความกรุณาของท่าน จึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณผู้อำนวยการศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม คณบดีคณะ พาณิชยนาวินานาชาติมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย สงขลา และเจ้าหน้าที่ทุกท่านรวมถึงบุคคลอื่นที่มีได้เอื้อนาค ณ ที่นี้ ที่คอยสนับสนุนช่วยเหลือในเรื่องเอกสารและข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ ขอขอบคุณนักเรียน เติมนเรือพาณิชย์ฝ่ายช่างกลที่กำลังเตรียมตัวฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และที่กลับมาจากฝึกภาคปฏิบัติ ทางทะเลแล้ว ทั้งสามสถาบัน ได้แก่ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ฝ่ายช่างกล ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี นิสิตคณะพาณิชยนาวินานาชาติหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา และนิสิตคณะวิศวกรรมศาสตร์ หลักสูตรวิชา วิศวกรรมเครื่องกลเรือ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย สงขลา ทุกท่านที่ได้ให้ความร่วมมือ เป็นอย่างดีในการตอบแบบสอบถามอันเป็นคุณค่าอย่างยิ่งต่อการนำมาวิเคราะห์ปัญหาในการวิจัย และการเขียนงานนิพนธ์ ทำยที่สุดผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณกำลังใจสำคัญยิ่งจากบิดา มารดา และภรรยา ตลอดจนการสนับสนุนในทุก ๆ ด้านเพื่อให้การทำสารนิพนธ์เล่มนี้เสร็จสมบูรณ์

ผู้วิจัยหวังอย่างยิ่งว่างานนิพนธ์เล่มนี้จะเป็นประโยชน์ในการศึกษาต่อไป หากพบ ข้อบกพร่องประการใด ผู้ศึกษาขอน้อมรับและยินดีที่จะรับฟังคำแนะนำจากทุกท่าน

ชาญชัย พัทณี

สารบัญ

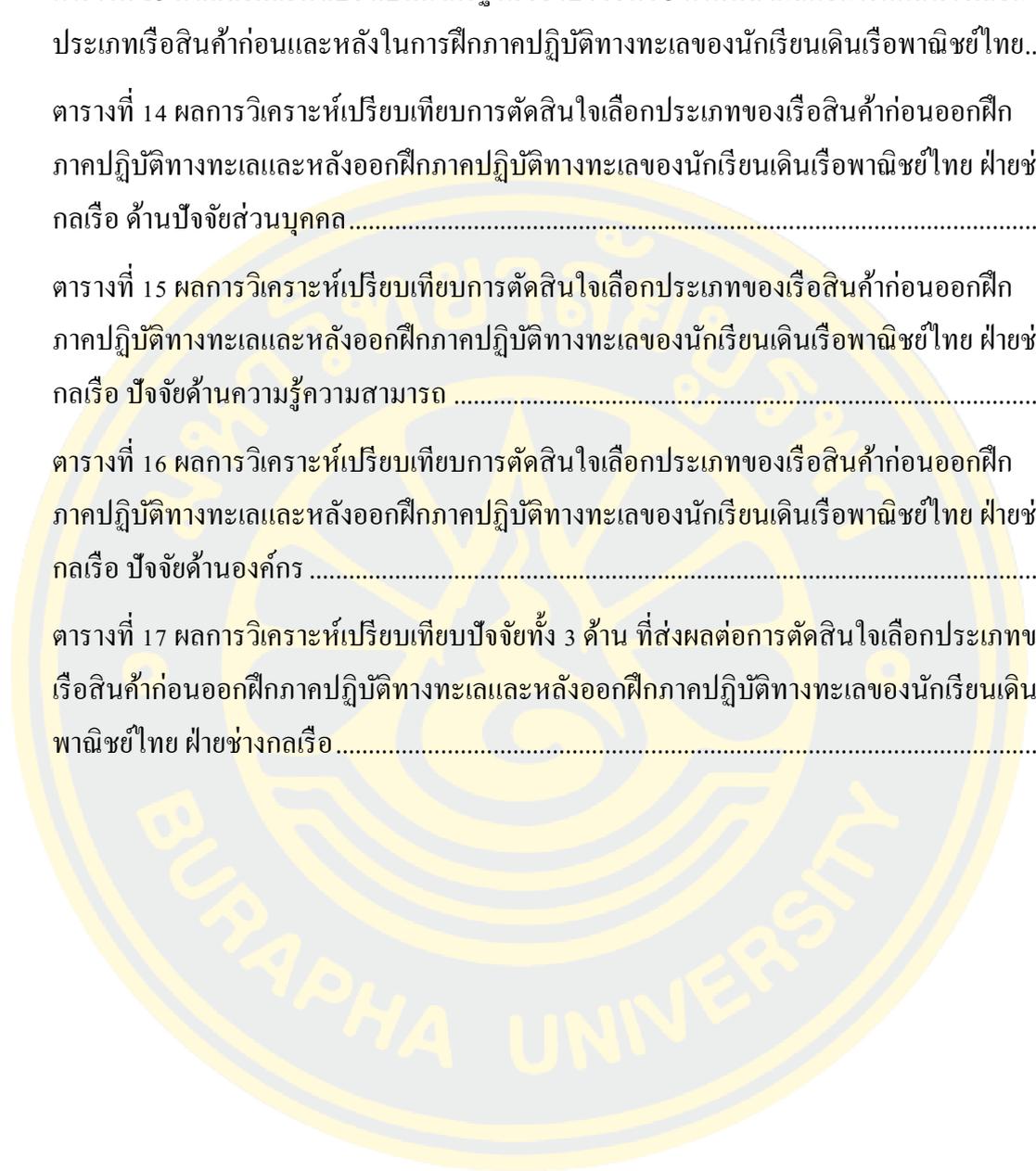
	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฅ
สารบัญภาพ	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
ขอบเขตของการศึกษา	2
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	3
นิยามศัพท์เฉพาะ	3
บทที่ 2 เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	4
ธุรกิจพาณิชย์นาวี	4
คนประจำเรือฝ่ายช่างกลเรือ	7
ประเภทของเรือสินค้า	13
สถาบันการศึกษาของรัฐที่ผลิตนายประจำเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ	20
แนวคิด ทฤษฎี	24
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	36
บทที่ 3 วิธีดำเนินงานวิจัย	40
ประชากร	40

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	41
การสร้างเครื่องมือและการทดสอบเครื่องมือ.....	42
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	43
วิธีวิเคราะห์ข้อมูล.....	44
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	44
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	47
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล.....	48
ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ.....	50
ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ.....	60
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ.....	73
สรุปผลการวิจัย.....	73
อภิปรายผลการวิจัย.....	75
ข้อเสนอแนะ.....	77
บรรณานุกรม.....	78
ภาคผนวก.....	82
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	94

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ปี พ.ศ. 2560 - 2565.....	6
ตารางที่ 2 จำนวนเรือที่จดทะเบียนเรือใหม่ ปี พ.ศ. 2565.....	7
ตารางที่ 3 แบบสอบถาม.....	35
ตารางที่ 4 จำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ จำนวน 3 สถาบัน.....	41
ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ.....	48
ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถาบันการศึกษา.....	48
ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการออกฝึกภาคทางทะเล.....	49
ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามผลการศึกษาโดยเฉลี่ยที่ผ่านมา.....	49
ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทเรือสินค้าที่เลือกเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล.....	49
ตารางที่ 10 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ด้านปัจจัยส่วนบุคคล.....	50
ตารางที่ 11 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ด้านความรู้ความสามารถ.....	53
ตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ด้านองค์กร.....	56

ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยทั้ง 3 ด้านที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย.....	59
ตารางที่ 14 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ด้านปัจจัยส่วนบุคคล.....	60
ตารางที่ 15 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ	63
ตารางที่ 16 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ปัจจัยด้านองค์กร	67
ตารางที่ 17 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบปัจจัยทั้ง 3 ด้าน ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ.....	71



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General Cargo Vessel)	14
ภาพที่ 2 เรือบรรทุกสินค้าเทกองแห้ง (Dry Bulk Carriers).....	15
ภาพที่ 3 เรือบรรทุกสินค้าเทกองเหลว (Liquid Bulk Carriers) LPG Carrier	16
ภาพที่ 4 เรือบรรทุกสินค้าเทกองเหลว (Liquid Bulk Carriers) LNG Carrier	16
ภาพที่ 5 เรือบรรทุกตู้สินค้า/เรือคอนเทนเนอร์ (Container Ship).....	18
ภาพที่ 6 เรือบรรทุกตู้สินค้า MSC TESSA.....	18
ภาพที่ 7 เรือบรรทุกสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง (Reefer Cargo Ship)	19
ภาพที่ 8 ตราสัญลักษณ์ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี	20
ภาพที่ 9 ตราสัญลักษณ์คณะพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.....	21
ภาพที่ 10 ตราสัญลักษณ์คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย.....	22
ภาพที่ 11 แผนผังแสดงขั้นตอนวิธีดำเนินงานวิจัย	46

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมเดินเรือถือเป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่สำคัญและมีส่วนเชื่อมโยงกับธุรกิจขนส่งทางน้ำ ซึ่งการขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการขับเคลื่อนและสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ส่วนหนึ่งเป็นเพราะแนวคิดด้านการค้าเสรีที่เป็นตัวผลักดันให้หน่วยธุรกิจสามารถเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิต รวมถึงสินค้าและบริการจากประเทศหนึ่งไปอีกประเทศหนึ่งได้อย่างเสรี โดยอาศัยระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าทางน้ำนับว่าเป็นช่องทางการขนส่งสินค้าที่ได้รับความนิยมอย่างมากในปัจจุบันเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำและสามารถส่งสินค้าได้ครั้งละมาก ๆ ร้อยละ 80 ของการค้าทั่วโลกเป็นการขนส่งสินค้าทางทะเล การขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขนส่งสินค้าอยู่หลายประเภทหากพิจารณาตามเกณฑ์คุณลักษณะทางกายภาพของสินค้าที่ทำการขนส่ง จะมีสินค้า 2 ประเภท คือ สินค้าทั่วไป และสินค้าเทกอง (สราวุธ ลักษณะโต, 2564) สำหรับในประเทศไทยแม้ว่าการขนส่งสินค้าภายในประเทศส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งทางถนน แต่จากสถิติการขนส่งสินค้าทางเรือภายในประเทศในแต่ละปีมีปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกจำนวนหลายล้านตัน แสดงให้เห็นว่าการขนส่งทางเรื่อนั้นก็มีความสำคัญอย่างมากเช่นกัน

บริษัทเรือขนส่งสินค้าถือเป็นส่วนสำคัญในระบบ Supply Chain ทั่วโลกที่คอยขนส่งสินค้าและดำเนินการค้าระหว่างประเทศ ในปีพ.ศ. 2564 ถึงมกราคม 2565 กองเรือพาณิชย์ทั่วโลกที่มีขนาด 100 ตันกรอสขึ้นไป มีจำนวน 102,899 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุกสินค้ารวม 2,199,107 พันเดทเวทตัน โดยในเดือนมกราคม 2565 ขนาดระวางบรรทุกสินค้ารวมมีการเติบโตขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ร้อยละ 2.95 (UNCTAD, 2022) ภายหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 เริ่มผ่อนคลาย โดยหลายประเทศได้ผ่อนปรนมาตรการ Lock Down เพื่อเดินหน้าธุรกิจ ส่งผลให้ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลกลับมามีทิศทางที่ดีขึ้น ปริมาณการค้าและการส่งออกของประเทศต่าง ๆ รวมถึงประเทศไทยปรับตัวสูงขึ้น ปัจจุบันบริษัทเรือที่จดทะเบียนเรือของกองเรือพาณิชย์ไทย และที่จดทะเบียนเรือสัญชาติอื่นมีด้วยกันหลายบริษัท แต่ละบริษัทก็ดำเนินธุรกิจแตกต่างกันไป มีทั้งการดำเนินธุรกิจประเภทเรือเทกอง การดำเนินธุรกิจประเภทเรือตู้คอนเทนเนอร์ และการดำเนินธุรกิจด้านการขนส่ง จัดเก็บน้ำมันดิบ และปิโตรเคมีเหลวทางเรือ เป็นต้น

นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีสถาบันการศึกษาที่ผลิตนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยอยู่หลายสถาบัน ด้วยความแตกต่างของประเภทเรือและความหลากหลายของสถาบันการศึกษาที่ผลิตนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย อาจส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยได้

ประเด็นดังกล่าวทำให้ผู้ศึกษาในฐานะนักศึกษาปริญญาโท สาขาการจัดการ โลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา เกิดความสนใจที่จะศึกษาและทำการวิจัยถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจการเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือในสถาบันการศึกษาของรัฐ โดยศึกษาจากนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือที่กำลังจะออกฝึกภาคทางทะเล และนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ที่กลับมาจากการฝึกภาคทางทะเลแล้ว ว่านักเรียนส่วนใหญ่เลือกเรือประเภทใดในการออกฝึกภาคทะเล อะไรที่เป็นปัจจัยที่ทำให้เลือกเรือประเภทนั้น รวมทั้งศึกษาปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่สนใจ แนวความคิด แรงจูงใจในการประกอบอาชีพของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยในปัจจุบัน

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ

ขอบเขตของการศึกษา

ในการศึกษารั้วนี้ ผู้ศึกษามุ่งเน้นศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ โดยมีขอบเขตของการศึกษา ดังนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาเนื้อหาของปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ศึกษาข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับชั้นการศึกษา ประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ เลือกในการฝึกภาคทางทะเล และศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อการเลือกเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ ปัจจัยด้านองค์กร

2. ขอบเขตด้านประชากร

ศึกษานักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ในสถาบันการศึกษาของรัฐ ที่เตรียมตัวจะออกฝึกภาคทางทะเล และนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ที่กลับมาจากการฝึกภาคทางทะเลแล้ว จำนวน 171 ราย โดยเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติ ดังนี้

- 2.1. เป็นผู้ที่มีสติสัมปชัญญะดี มีการรับรู้ สื่อสารและตอบแบบสัมภาษณ์ได้
- 2.2. ยินยอมและสมัครใจที่จะให้ข้อมูล

3. ขอบเขตด้านพื้นที่การศึกษา

สถาบันการศึกษาของรัฐที่ผลิตนายประจำเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ จำนวน 3 สถาบัน ได้แก่ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี วิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย

ประโยชน์ที่รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์เลือกมากที่สุด เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงเนื้อหาหลักสูตรการศึกษาให้มีประสิทธิภาพและให้สอดคล้องกับวิชาชีพด้านโลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น
2. ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อทางเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เพื่อนำไปพัฒนาและกำหนดมาตรฐานหลักสูตรการเรียนการสอนให้เหมาะสม สามารถนำไปใช้ประโยชน์และต่อยอดในเชิงพาณิชย์ที่ชัดเจนมากขึ้น

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ (Factors Affecting Decision Making in Selection) หมายถึง ตัวแปรหรือเหตุปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการตัดสินใจ
2. นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย: ฝ่ายช่างกลเรือ (Thai Merchant Marine Students Marine Engineering Department) หมายถึง นักเรียนที่กำลังอยู่ในระหว่างการศึกษาในสถาบันการศึกษาที่ผลิตนายประจำเรือสำหรับเรือพาณิชย์ ฝ่ายช่างกลเรือ
3. นายประจำเรือฝ่ายช่างกล (Engineer Officer) หมายถึง ผู้ที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลเครื่องจักรบนเรือ และปฏิบัติงานอยู่ในห้องควบคุมเครื่องจักรของเรือ และทำหน้าที่เข้ายามในเรือเดินทะเล

บทที่ 2

เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ประเภทของเรือที่แตกต่างและหลากหลายนั้น ทำให้การตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝีกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ อาจจะแตกต่างกันออกไป ดังนั้นในการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝีกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ จึงจำเป็นต้องนำทฤษฎี และแนวคิดต่าง ๆ มาประยุกต์ใช้ในการอธิบาย เพื่อให้ทราบถึงประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือเลือกมากที่สุดในการออกฝีกภาคทางทะเล และทราบถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝีกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกล ผู้ศึกษาได้ค้นคว้าเอกสารและทบทวนวรรณกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. ธุรกิจพาณิชย์นาวี
2. คนประจำเรือฝ่ายช่างกลเรือ
3. ประเภทของเรือสินค้า
4. สถาบันการศึกษาของรัฐที่ผลิตนายประจำเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ
 - 4.1 ศูนย์ฝีกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า
 - 4.2 วิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
 - 4.3 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย
5. แนวคิด ทฤษฎี
 - 5.1 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการตัดสินใจ
 - 5.2 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการจูงใจ
 - 5.3 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจ
6. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ธุรกิจพาณิชย์นาวี

ธุรกิจพาณิชย์นาวี เป็นกิจการที่ครอบคลุมถึงกิจการเรือพาณิชย์ไทย ซึ่งตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี (Maritime Transport) ไว้ในมาตรา 4 ดังนี้ "การพาณิชย์นาวี" หมายความว่า การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือและกิจการท่าเรือ และหมายความรวมถึงกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรง

หรือเป็นส่วนประกอบ กับกิจการดังกล่าวตามที่กำหนดในกฎกระทรวง จากคำจำกัดความดังกล่าว จะเห็นได้ว่า กิจการพาณิชย์นาวีเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมมากมายทั้งที่เกิดขึ้นในทะเลและ กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนฝั่ง

การขนส่งทางทะเลมีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ส่วน คือ

1. ท่าเรือ เป็นสิ่งที่มีอำนาจความสะดวกการขนส่งสินค้าทางทะเลในประเทศ หรือระหว่าง ประเทศซึ่งอาจจะมีท่าเทียบเรือตั้งแต่หนึ่งท่าเรือขึ้นไปที่เรือสามารถเทียบในการบรรจุ ปล่อย ผู้โดยสารและสินค้า ปกติท่าเรือตั้งอยู่พื้นที่ที่ติดกับส่วนที่เป็นทะเล หรือแม่น้ำ แต่ท่าเรือบางแห่ง ตั้งอยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดิน เช่น ท่าเรือคลองเตย ซึ่งเรือสินค้าที่มาจากทะเลสามารถเข้าถึงได้โดยทาง แม่น้ำหรือคลอง เนื่องจากท่าเรือทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการรองรับสินค้าที่เข้า-ออกระหว่าง ประเทศ ท่าเรือมีส่วนสำคัญต่อเศรษฐกิจโลกอย่างมาก โดยร้อยละ 80 ของการค้าสินค้าทั่วโลกผ่าน ท่าเรือ ด้วยเหตุผลนี้ ทำให้ที่อยู่อาศัยบริเวณท่าเรือมักมีประชากรหนาแน่น ซึ่งจัดเตรียมแรงงานไว้ ทำงานและจัดการสินค้าและบริการที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

2. เรือ เป็นยานพาหนะที่ใช้เดินทางทางน้ำ โดยทั่วไปโครงสร้างตัวเรือต้องได้รับ มาตรฐานที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด และจะมีการตรวจเรือจากสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society) เรือที่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้า ไม่จำเป็นต้องมีสินค้าประเภทเดียวอาจ ขนส่งสินค้าที่เป็นหีบห่อ หรือไม่เป็นหีบห่อก็ได้ จำแนกสินค้าตามลักษณะที่ขนส่ง

3. สินค้า มีลักษณะหลากหลายรูปแบบ ตามเกณฑ์การแบ่งที่แตกต่างกันไป เช่น สินค้าเท กองแห้ง สินค้าเทกองเหลว สินค้าตู้ มีทั้งสินค้านำเข้าและสินค้าส่งออกโดยเรือค้าระหว่างประเทศ และขนส่งสินค้าในประเทศโดยเรือชายฝั่ง

ธุรกิจพาณิชย์นาวีถือได้ว่าเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจ โดยเฉพาะ การกระจายสินค้าจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค ประเทศที่มีพื้นที่ราบกว้างใหญ่มักจะเชี่ยวชาญการ ขนส่งทางบกและทางอากาศ สำหรับประเทศที่เป็นเกาะจะชำนาญในเรื่องการขนส่งทางน้ำ ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุด สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละ มาก ๆ (Mass Transportation) มีค่าระวางบรรทุกถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ในระยะแรกเรือ บรรทุกสินค้ามีลักษณะเรียกว่า Multipurpose Cargo Ship เป็นเรือเอนกประสงค์ที่สามารถบรรทุก ได้ทั้งสินค้าเทกองและสินค้าหีบห่อ หรือมีชื่อเรียกอีกอย่างว่า General Cargo Ship สามารถบรรทุก สินค้าได้หลากหลายประเภท จัดเป็นเรือบรรทุกสินค้าแบบดั้งเดิม (Conventional Vessel) ต่อมาเมื่อ สินค้าที่ต้องการขนส่งทางเรือมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องใช้เรือเฉพาะอย่างในการขนส่งสินค้าแต่ ละชนิด (ปิยะ อุดมก้านตรง, 2556) ทุกประเทศต่างให้ความสำคัญกับกองเรือพาณิชย์ของตน จึง เป็นไปได้ยากที่จะระบุว่ากองเรือพาณิชย์ของประเทศใดมีมากกว่ากัน เนื่องจากหลายประเทศมีการ

ใช้นโยบายเรือจดทะเบียนชักธง (National Flag) เช่น สิงคโปร์ ปานามา ซึ่งนโยบายนี้มีความสะดวกในการยื่นเอกสารอนุมัติจดทะเบียนอย่างรวดเร็ว ทำให้ผู้ประกอบการมักนำเรือไปจดทะเบียนถือสัญชาติของประเทศอื่นกันมาก สำหรับประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2565 กองเรือพาณิชย์ไทยมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 376 ลำ โดยเป็นเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป มีขนาดระวางบรรทุกรวม 4,283,955 เดทเวทตัน ซึ่งแบ่งเป็น เรือบรรทุกสินค้าแห้ง มีจำนวน 114 ลำ ขนาดระวางบรรทุก 1,904,374 เดทเวทตัน ประกอบด้วย เรือเทกอง เรือสินค้าทั่วไป เรือคอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น และเรือบรรทุกสินค้าเหลว มีจำนวน 262 ลำ ขนาดระวางบรรทุก 2,379,581 เดทเวทตัน ประกอบด้วย เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกน้ำมัน/สารเคมี เรือน้ำมัน เรือบรรทุกก๊าซ (กรมเจ้าท่า, 2565)

ตารางที่ 1 ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ปี พ.ศ. 2560 - 2565

ปี พ.ศ.	เรือบรรทุกสินค้า แห้ง		เรือบรรทุกสินค้าเหลว		รวม		อัตราการเติบโต ของระวาง บรรทุก (ร้อยละ)
	ลำ	เดทเวท ตัน	ลำ	เดทเวทตัน	ลำ	เดทเวท ตัน	
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

(เรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป)

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

คนประจำเรือฝ่ายช่างกลเรือ

คนประจำเรือฝ่ายช่างกล หมายถึงกลุ่มคนที่ต้องทำงานบนเรือในส่วนของห้องเครื่องเรือ โดยจะมีการแบ่งออกเป็นนายประจำเรือ และลูกเรือ นายประจำเรือ คือผู้ที่สำเร็จการศึกษา จากโรงเรียนนายเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ (พรรคกลเรือ) กองทัพเรือ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า สาขาวิชาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ วิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ หลักสูตร วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย หลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ และผู้ได้รับการอบรมจากสถาบันเอกชนที่รับรองหลักสูตรจากกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม และได้รับประกาศนียบัตร แสดงความรู้ความสามารถนายประจำเรือ ฝ่ายช่างกล จากกรมเจ้าท่า ลูกเรือ คือผู้ที่ผ่านการอบรม หลักสูตรลูกเรือเข้ายาม ฝ่ายช่างกล และได้รับประกาศนียบัตรลูกยามฝ่ายช่างกลจากกรมเจ้าท่า โดยในส่วนของฝ่ายช่างกลจะมีหน้าที่ดูแลรักษาและซ่อมบำรุง เครื่องจักรและระบบไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้มีความพร้อมในการเดินเรือได้อย่างปลอดภัย

ฝ่ายช่างกลเรือ มีการแบ่งตำแหน่งและหน้าที่ความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

ต้นกล (The Chief Engineer : C/E)

ปฏิบัติหน้าที่เป็นหัวหน้าในแผนกช่างกล มีความรับผิดชอบในทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับทางด้านเทคนิคของเรือ เช่น เครื่องจักรใหญ่, เครื่องจักรช่วย และการบริการงานทางด้านเทคนิค

โดยต้นกลเรือจะรับผิดชอบด้านการบริหารงาน, การกำกับดูแล และปฏิบัติงานให้เป็นไปอย่างปลอดภัย และดำเนินงานตามระบบการจัดการความปลอดภัยให้บรรลุผล

หน้าที่รับผิดชอบ

ความรับผิดชอบของต้นกลจะรวมถึงรายการดังต่อไปนี้

1. ต้องแน่ใจว่ามีการเข้ายามฝ่ายช่างกล ดูแลเรื่องความปลอดภัย และประจำอยู่ตลอดเวลาในห้องควบคุมเครื่องจักร ตลอดจนการทำงานของสัญญาณอัตโนมัติ, อุปกรณ์เตือนภัยต่าง ๆ ให้ทำงานอย่างถูกต้อง

2. ต้นกลต้องกำหนดหน้าที่ให้แก่คนประจำเรือแผนกช่างกล โดยให้รายละเอียดเกี่ยวกับงานเฉพาะเช่น ควบคุมและจัดการงานเครื่องจักรกล, อุปกรณ์อะไหล่ และชิ้นส่วน, เครื่องมือ และงานด้านเอกสาร รวมถึงการปฏิบัติงาน การซ่อมบำรุงอย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับเครื่องจักรกล และอุปกรณ์ไฟฟ้าทั้งหมด

3. ต้นกลจะต้องควบคุมดูแลภารกิจต่าง ๆ ในแผนกช่างกลดังต่อไปนี้

3.1 ความประพฤติกและความสามารถของคนประจำเรือแผนกช่างกล

3.2 ความหมดเปลือง และจำนวนคงเหลืออยู่ของน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น

3.3 สภาพของเครื่องจักรใหญ่และเครื่องจักรช่วย รวมทั้งระยะเวลาการทำงานของเครื่องจักรที่ผ่านมา ความจำเป็นในการซ่อมทำ และจำนวนอะไหล่คงเหลือของแผนกช่างกล

3.4 สภาพของหม้อต้มไอน้ำ, น้ำหล่อเครื่องยนต์ และการบำรุงรักษาที่ต้องการ

4. การเก็บรักษาอุปกรณ์, คู่มือเครื่องจักรทุกชนิดที่อยู่ในห้องเครื่อง หรืออยู่ในความดูแลของฝ่ายช่างกล กับแบบร่างพิมพ์เขียวไว้ให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยดี

5. ทำรายงานเสนอนายเรือทุก ๆ เทียงวัน เกี่ยวกับการสิ้นเปลือง และจำนวนคงเหลือในเรือของน้ำมันเชื้อเพลิง, น้ำมันหล่อลื่น และชิ้นส่วนอะไหล่ต่าง ๆ

6. ต้องแน่ใจว่ารายการทั้งหมดเกี่ยวกับการตรวจสอบของสถาบันจัดชั้นของเรือ หรือของหน่วยงานของทางการอื่น ๆ จะต้องได้รับการดูแลให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยดีพร้อมที่จะได้รับการรับรองจากผู้ตรวจ ถ้ามีการตรวจพบข้อบกพร่องที่เกินอำนาจการตัดสินใจ ต้นกลจะต้องดำเนินการรายงานให้บริษัทฯ ได้ทราบเพื่อดำเนินการแก้ไข

7. ต้นกลต้องเตรียมบัญชีรายการซ่อมทำใหญ่ระหว่างเรือเข้าอู่ โดยจัดส่งให้บริษัทฯ เพื่อวางแผนในการดำเนินงาน รวมถึงงานซ่อมทำของคนประจำเรือ

8. เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินในบริเวณเครื่องจักรกล ที่อยู่ในความรับผิดชอบของต้นกล จะต้องแจ้งให้นายเรือทราบทันที เช่น เกิดเหตุเพลิงไหม้ การระเบิด หรือน้ำท่วมเข้าเรือในส่วนของห้องเครื่อง เพื่อแก้ไขให้ทันก่อนที่จะควบคุมไม่ได้

9. เก็บรักษابันทึกร่างต่าง ๆ ของบริษัทผู้ผลิตเกี่ยวกับเครื่องจักรและอุปกรณ์ รวมไปถึงสำเนาจดหมายและรายงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับแผนกช่างกลให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

10. ต้นกลต้องหมั่นตรวจบริเวณห้องเครื่องจักรกล เพื่อให้แน่ใจว่าเครื่องจักรต่าง ๆ ทำงานได้อย่างถูกต้องและมีเวรยามเฝ้าดูแลตามหน้าที่อย่างครบถ้วน

11. ต้นกลต้องกำกับดูแล และมีการประเมินผลสำหรับคนประจำเรือแผนกช่างกล และทำรายงาน การประเมินผลให้แก่ นายเรือและบริษัทฯ ต่อไป

รองต้นกล (Second Engineer : 2/E)

รองต้นกล ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยต้นกล ปฏิบัติหน้าที่แทนต้นกลเมื่อต้นกลไม่อยู่หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ในขณะนั้น ช่วยเหลืองานต้นกลในการปฏิบัติหน้าที่ในการควบคุมงานของฝ่ายช่างกลให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ในเรื่องงานซ่อมบำรุงเครื่องจักรกลทั้งหมด แล้วรายงานสิ่งบกพร่องต่าง ๆ แก่ต้นกล เพื่อดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้อง

หน้าที่รับผิดชอบ

รองต้นกลจะรับผิดชอบในหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. เข้ายามเรือเดินในทะเล ระหว่างเวลา 04.00 - 08.00 น. และ 16.00 - 20.00 น. หรือเรือจอดในเมืองท่า ถ้าเห็นว่ามีจำเป็น
2. ต้องแน่ใจว่างานบำรุงรักษาในแผนกช่างกลทั้งหมดเกี่ยวกับงานซ่อมทำเครื่องจักรใหญ่, เครื่องจักรช่วย, เครื่องจักรกลอื่นๆ รวมถึงอุปกรณ์เครื่องใช้ ได้ทำงานในสภาพที่ปลอดภัย โดยมอบหมายงานให้นายช่างกล และผู้ได้บังคับบัญชาคนอื่น ๆ ให้ทำงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อยตามคำแนะนำของต้นกล
3. ให้ลงบันทึกจำนวนชั่วโมงที่เครื่องจักรที่ได้รับมอบหมาย เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ถึงงานบำรุงรักษาตามแผนซ่อมทำ
4. ให้ควบคุมดูแลจำนวนรายการที่สิ้นเปลืองที่ได้รับผิดชอบ เช่น พัดลม และชิ้นส่วนอะไหล่ต่าง ๆ ตลอดจนจัดหาจำนวนพัสดุของใช้สิ้นเปลืองกับส่วนที่จะต้องมียู่ในเรือ ตามข้อกำหนดของบริษัทฯ ให้แก่ต้นกลด้วย
5. ให้เตรียมบัญชีรายการซ่อมทำใหญ่เพื่อเตรียมการเข้าอยู่
6. ให้ควบคุมและประเมินผลการปฏิบัติงาน ความประพฤติ ของคนประจำเรือแผนกช่างกลโดยจัดทำรายงานส่งให้ต้นกลได้ทราบเป็นระยะ ๆ

นายช่างกลที่สาม (Third Engineer : 3/E)

นายช่างกลที่สาม จะคอยช่วยเหลืองานต้นกลและรองต้นกลในการปฏิบัติหน้าที่ ในการซ่อมบำรุงเครื่องกำเนิดไฟฟ้า หม้อน้ำช่วย และเครื่องจักรอื่น ๆ ทั้งหมด (โดยเฉพาะเครื่องกำเนิดไฟฟ้า) แล้วรายงานสิ่งบกพร่องต่าง ๆ เสนอแก่ต้นกลและรองต้นกล เพื่อดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องต่อไป

หน้าที่รับผิดชอบ

นายช่างกลที่สามจะรับผิดชอบในหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. เข้ายามเรือเดินในทะเล ระหว่างเวลา 00.00 - 04.00 น. และ 12.00 - 16.00 น. หรือเรือจอดในเมืองท่า ถ้าเห็นว่าจำเป็น
2. งานซ่อมบำรุงรักษาและการทำงานของเครื่องกำเนิดไฟฟ้า หม้อน้ำช่วย และเครื่องจักรอื่น ๆ ในเรือที่รับผิดชอบ แล้วรายงานให้ต้นกลและรองต้นกลได้ทราบในกรณีที่เกิดสิ่งผิดปกติ และพยายามหาทางแก้ไขให้ใช้งานได้ต่อไป
3. ทำความรู้จักคุ้นเคยกับเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่าง ๆ ทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนลงบันทึกการทำงานของเครื่องและการบำรุงรักษา
4. ดำเนินงานตามหน้าที่ เช่น งานบำรุงรักษาตามที่ได้รับมอบหมายให้ดูแล หรือรับคำสั่งจากต้นกลหรือรองต้นกลให้รับผิดชอบ
5. บันทึกรายการต่าง ๆ ให้ละเอียดถูกต้องลงในสมุดปฐมช่างกลตามคำแนะนำของต้นกลและรองต้นกล

นายช่างกลที่สี่ (Fourth Engineer 4/E)

นายช่างกลที่สี่ จะคอยช่วยเหลืองานต้นกลและรองต้นกลในการปฏิบัติหน้าที่ ในงานซ่อมบำรุงเครื่องทำความเสียดน้ำมัน บี้มอัดลม บี้มใช้งานต่าง ๆ ในห้องเครื่อง และเครื่องจักรอื่น ๆ ทั้งหมด และรายงานสิ่งบกพร่องต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ต้นกลและรองต้น กลเพื่อดำเนินการแก้ไขอย่างเหมาะสมต่อไป

หน้าที่รับผิดชอบ

นายช่างกลที่สี่จะรับผิดชอบในหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. เข้ายามเรือเดินในทะเล ระหว่างเวลา 08.00 - 12.00 น. และ 20.00 - 24.00 น. หรือเรือจอดในเมืองท่า ถ้าเห็นว่าจำเป็น
2. งานซ่อมบำรุงรักษาและการทำงานของเครื่องทำความเสียดน้ำมัน บี้มอัดลม บี้มใช้งานต่าง ๆ ในห้องเครื่อง และเครื่องจักรอื่น ๆ ทั้งหมดแล้วรายงานให้ต้นกลและรองต้นกลได้ทราบในกรณีที่เกิดสิ่งผิดปกติ และพยายามหาทางแก้ไขให้ใช้งานได้ต่อไป

3. ทำความรู้จักคุ้นเคยกับเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่าง ๆ ทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนลงบันทึกการทำงานของเครื่องและการบำรุงรักษา

4. ดำเนินงานตามหน้าที่ เช่น งานบำรุงรักษาตามที่ได้รับมอบหมายให้ดูแล หรือรับคำสั่งจากต้นกลหรือรองต้นกลให้รับผิดชอบ

5. เช็กระดับน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น แล้วส่งให้ต้นกลดำเนินการต่อไป

6. บันทึกรายการต่าง ๆ ให้ละเอียดถูกต้องลงในสมุดปฐมช่างกลตามคำแนะนำของต้นกลและรองต้นกล

นายช่างไฟฟ้า (Electrical Engineer : E/E)

รับผิดชอบในหน้าที่เป็นผู้ช่วยต้นกลและรองต้นกลในเรื่องของระบบไฟฟ้า ส่วนประกอบต่าง ๆ ของเครื่องจักรที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้าทั้งหมด ระบบปรับอากาศและระบบทำความเย็นห้องแช่แข็งของเรือ

หน้าที่รับผิดชอบ

นายช่างไฟฟ้าจะรับผิดชอบในหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. รักษาและซ่อมบำรุงตัวเครื่องกำเนิดไฟฟ้า (Generator) รวมทั้งเครื่องจักรกลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้า เช่น มอเตอร์เครื่องกว้านสินค้า มอเตอร์เครื่องกว้านหัวท้ายเรือ มอเตอร์เครื่องถือท้าย รวมถึงระบบไฟเดินเรือ และแสงสว่างในเรือ

2. รักษาและซ่อมบำรุงเครื่องทำความเย็นทุกระบบให้ใช้งานได้ดี

3. ซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอื่น ๆ ตามที่ต้นกลหรือรองต้นกลมอบหมาย

4. รักษาและซ่อมบำรุงเครื่องจักรที่ใช้ในการทำสินค้าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้า

5. ตรวจสอบเช็คอะไหล่ของไฟฟ้า และทำรายการเบิกจากบริษัท ผ่านความเห็นชอบของ

ต้นกล

สร้างช่างกล (Fitter)

มีหน้าที่ในการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องไม้เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ บนเรือ โดยรับคำสั่งจากรองต้นกล หรือต้นกล ทั้งนี้จะต้องผ่านการอบรม 4 หลักสูตรพื้นฐานเช่นกันเหมือนกับตำแหน่งอื่น ๆ และอาจจะต้องมีประกาศนียบัตรผู้ชำนาญงานในด้านเชื่อมโลหะ จากกรมพัฒนาฝีมือแรงงานด้วย

หน้าที่รับผิดชอบ

สร้างช่างกลจะรับผิดชอบในหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. ควบคุมการใช้วัสดุแผนกช่างกลให้เหมาะสม และรายงานส่วนที่ยังคงเหลือในเรือแก่รองต้นกล

2. บำรุงรักษาและทำความสะอาดบริเวณที่ติดตั้งเครื่องจักรกล และห้องเครื่อง บริเวณที่พักอาศัย เช่น ห้องนอน และห้องน้ำต่าง ๆ
3. งานซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล และเครื่องยนต์ เช่น งานเชื่อมประสานด้วยไฟฟ้า และการตัดด้วยก๊าซของเรือ
4. รับและเก็บรักษาชิ้นส่วนอะไหล่แผนกช่างกล
5. ดำเนินงานตามหน้าที่ เช่น งานบำรุงรักษาตามที่ได้รับมอบหมายให้ดูแล หรือรับคำสั่งจากต้นกลหรือรองต้นกลให้รับผิดชอบ

ช่างเครื่อง / ประจำเรือช่างกล (Oiler)

ถือประกาศนียบัตรลูกยามฝ่ายช่างกล จะมีหน้าที่เข้ายามคู่กับนายยามฝ่ายช่างกล โดยภาระงานจะช่วยดูแลการทำงานของอุปกรณ์ และเครื่องจักรต่าง ๆ ให้เป็นไปตามที่รองต้นกลมอบหมาย และช่วยเหลือในการทำงานของนายยามฝ่ายห้องเครื่อง

หน้าที่รับผิดชอบ

ช่างเครื่องจะรับผิดชอบในหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. เข้ายามในห้องเครื่องระหว่างเรือเดินและเรือจอดเทียบท่า โดยปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ช่วยนายยามฝ่ายช่างกลตามที่ได้รับมอบหมาย
2. ทำความรู้จักคุ้นเคย กับเครื่องจักรกล และอุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ และคอยช่วยเหลือนายช่างกลผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในงานซ่อมบำรุงรักษา
3. ดำเนินงานตามหน้าที่ เช่น งานบำรุงรักษาหรืองานทำความสะอาด ตามที่ได้รับมอบหมายให้ดูแล หรือรับคำสั่งจากต้นกลหรือรองต้นกล
4. ศึกษาและทำความรู้จักคุ้นเคยกับหน้าที่ของตนเมื่อมีการประจำสถานีเหตุฉุกเฉิน

ช่างเช็ด (Wiper)

ช่างเช็ด เป็นตำแหน่งคล้าย ๆ กับกลาสีฝ่ายเดินเรือเป็นตำแหน่งเริ่มต้นสุดของการทำงานบนเรือของฝ่ายช่างกล เนื่องจากยังไม่มีประกาศนียบัตร และประสบการณ์ในการทำงานบนเรือมาก่อน มีหน้าที่ในการปฏิบัติงานทั่ว ๆ ไป ที่ได้รับมอบหมายจากสร้างช่างกล หรือ รองต้นกล เช่น ทำความสะอาดภายในห้องเครื่อง เป็นลูกมือซ่อมเครื่องยนต์ต่าง ๆ เป็นผู้ช่วยนายยามฝ่ายช่างกล รวมถึงการปฏิบัติงานตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชาที่ได้รับมอบหมาย เช่น สร้างช่างกล นายประจำเรือฝ่ายช่างกล รองต้นกล และต้นกลเรือ

- คุณสมบัติการสมัครเข้าทำงานตำแหน่งช่างเช็ดได้นั้นจะต้องมีคุณสมบัติต่าง ๆ เช่น
- ผ่านการฝึกอบรมประกาศนียบัตร 5 หลักสูตรความปลอดภัยพื้นฐาน (Certificate)
- มีหนังสือคนประจำเรือ (Seaman Book)

- มีเอกสารสำคัญ Seafarer
- มีใบรับรองการตรวจสุขภาพ (คร.5)
- หรืออาจจะต้องมี หนังสือเดินทางระหว่างประเทศ (Passport) เพิ่มเติม ขึ้นอยู่กับแต่ละบริษัทเพื่อที่จะสามารถลงทำงานตำแหน่งช่างเช็ดได้ เมื่อทำงาน ได้สักระยะ ผ่านการฝึกฝนและเรียนรู้ในงานด้านฝ่ายช่างกลแล้ว และผ่านประสบการณ์การเป็นผู้ช่วยนายยามฝ่ายช่างกล รวมมีระยะเวลาในการปฏิบัติงานบนเรือไม่น้อยกว่า 6 เดือน ก็จะมีสิทธิ์ขอสมัครสอบเพื่อขอรับประกาศนียบัตรลูกยามเข้ายามฝ่ายช่างกลของเรือเดินทะเล (ประกาศนียบัตร) กับกรมเจ้าท่าเพื่อที่จะได้มีโอกาส เลื่อนขั้นขึ้นตำแหน่งช่างน้ำมันต่อไป

หน้าที่รับผิดชอบ

ช่างเช็ดจะรับผิดชอบในหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. ดำเนินงานตามหน้าที่ เช่น งานบำรุงรักษาหรืองานทำความสะอาด ตามที่ได้รับมอบหมายให้ดูแล หรือรับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชา
2. ทำความรู้จักคุ้นเคย กับเครื่องจักรกล และอุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ และคอยช่วยเหลือ นายช่างกลผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในงานซ่อมบำรุงรักษาตามที่ได้รับมอบหมาย
3. ศึกษาและทำความรู้จักคุ้นเคยกับหน้าที่ของตนเมื่อมีการประจำสถานีเหตุฉุกเฉิน

นักเรียนฝึก ฝ่ายช่างกล (Engine Cadet)

เป็นนักเรียนฝึกจากสถาบันการศึกษาด้านการเดินเรือ เช่น ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี หลักสูตรปกติ 5 ปี ฝ่ายช่างกลนั้น ตามหลักสูตรการศึกษาจะศึกษาภาคทฤษฎี 3 ปีครึ่ง และจะต้องฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลกับเรือสินค้าต่างประเทศอีก 1 ปีครึ่ง รวมระยะเวลาการศึกษาตลอดหลักสูตร 5 ปี เป็นต้น ขณะฝึกงานอยู่บนเรือก็จะทำการศึกษาหาความรู้ด้านวิชาชีพในส่วนของฝ่ายช่างกล ตั้งแต่งานของลูกเรือตลอดจนถึงงานของนายประจำเรือ (4/E, 3/E) รองต้นกล (2/E) และต้นกล (C/E) เมื่อจบการศึกษาแล้วก็จะมีสิทธิ์ขอสมัครสอบรับประกาศนียบัตรนายประจำเรือฝ่ายช่างกล กับกรมเจ้าท่า และจะเริ่มต้นทำงานตำแหน่งแรก คือ นายประจำเรือฝ่ายช่างกล หรือ 4/E

ประเภทของเรือสินค้า

การแบ่งประเภทเรือขนส่งสินค้า สามารถแบ่งได้หลากหลายประเภทขึ้นอยู่กับว่าจะนำเกณฑ์ใดมาเป็นเกณฑ์ในการแบ่ง โดยเรือแต่ละประเภทก็จะมีคุณลักษณะเฉพาะของตน ในการวิจัยนี้ผู้ศึกษาจะแบ่งประเภทของเรือตาม REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2022 ของ UNCTAD ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ดังนี้

1. เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General Cargo Vessel) หรือเรือเนกประสงค์

(Multipurpose Vessel)

เป็นเรือสำหรับบรรทุกสินค้าทั่วไปหรือสินค้าที่มีลักษณะที่เป็นหีบห่อภายในเรือ จะมี ะวางสินค้า (Hold) และช่องระวางสินค้าสินค้า (Hatch) โดยมีฝากระวางเรือ (Hatch Cover) เป็นตัว ปิดฝากระวางสินค้า ฝากระวางเรือนั้นจะต้องพนักน้ำ เพื่อกันน้ำเข้าไปในระวางสินค้าเมื่อเจอสภาพ อากาศจากภายนอก เป็นเรือที่มีบทบาทสำคัญอย่างมากในอดีต และสามารถดำเนินการขนถ่ายสินค้า ได้ด้วยอุปกรณ์ในเรือเอง ปัจจุบันบทบาทของเรือประเภทนี้เริ่มลดลง เมื่อรูปแบบการขนส่งสินค้า เริ่มเปลี่ยนไปและเริ่มถูกทดแทนด้วยเรือสินค้าชนิดอื่นมากขึ้น (สราวุธ ลักษณะ โด, 2564)



ภาพที่ 1 เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General Cargo Vessel)

(ที่มา: www.aalshipping.com)

2. เรือบรรทุกสินค้าเทกองแห้ง (Dry Bulk Carriers)

เป็นเรือที่มีระวางสำหรับบรรทุกสินค้าเทกองแห้ง ซึ่งไม่ต้องมัดเป็นหีบห่อ เช่น เมล็ดพืช ถ่านหิน ฟอสเฟส และสินแร่อื่น ๆ เรือบางประเภทออกแบบให้สามารถขนสินค้าเทกองแห้งได้ หลายประเภทในเรือลำเดียวกัน อีกทั้งบางกรณียังมีการออกเรือที่สามารถขนได้ทั้ง สินค้าเทกอง แห้ง (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 โดยการออกพื้นที่ระวางสินค้าภายในเรืออาจมีความแตกต่างกันเพื่อให้เหมาะสมกับสินค้าเทกองแห้งแต่ละชนิด โดยเฉพาะในกรณีที่ให้บริการเฉพาะสินค้าที่เป็นประจำ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและ คุ่มค่าในการขนส่งสินค้านั้น ๆ (สราวุธ ลักษณะ โด, 2564)



ภาพที่ 2 เรือบรรทุกสินค้าเทกองแห้ง (Dry Bulk Carriers)

(ที่มา: www.fleetmon.com/vessels/nalinee-naree_9302906_38124/photos/3277849/)

3. เรือบรรทุกสินค้าเทกองเหลว (Liquid Bulk Carriers)

เป็นเรือที่มีระวางบรรทุกสินค้าเหลวชนิดต่าง ๆ ตามคุณลักษณะของสินค้าเหลวชนิดนั้น ๆ เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป น้ำมันปาล์ม สารเคมี ก๊าซ เป็นต้น ซึ่งการขนส่งสินค้าประเภทนี้ โดยเฉพาะสินค้าที่ไวไฟ จะมีการควบคุมดูแลความปลอดภัยในการขนส่งที่ค่อนข้างสูง ตามข้อบังคับที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศหรือ IMO โดยเรือประเภทนี้อาจมีชื่อเรียกตามสินค้าที่ทำการขนส่ง ตัวอย่างเช่น เรือบรรทุกก๊าซเหลวธรรมชาติ (LNG Tanker/LNG Carrier) เรือบรรทุกก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG Tanker/LPG Carrier) ที่ออกแบบระวางหรือถังเก็บให้สามารถควบคุมอุณหภูมิและความดัน เพื่อให้ก๊าซอยู่ในรูปของเหลวภายใต้สภาวะอุณหภูมิและความดันที่แตกต่างกันไป โดยเรือแต่ละประเภทจะมีลักษณะ โครงสร้างภายนอกและระวางบรรทุกที่แตกต่างกันตามประเภทของสินค้า (สราวุธ ลักษณะ โศ, 2564)



ภาพที่ 3 เรือบรรทุกสินค้าเหลว (Liquid Bulk Carriers) LPG Carrier

(ที่มา: www.shipspotting.com/photos/2333572)



ภาพที่ 4 เรือบรรทุกสินค้าเหลว (Liquid Bulk Carriers) LNG Carrier

(ที่มา: www.shopr.invalidnost-uspeh.com/content?c=lng+tanker&id=3)

4. เรือบรรทุกตู้สินค้า/เรือคอนเทนเนอร์ (Container Ship)

เป็นเรือบรรทุกตู้สินค้าที่ออกแบบสำหรับบรรทุกตู้สินค้า เป็นเรือที่มีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด ตู้สินค้ามีหลากหลายขนาดตามมาตรฐานสากล แต่โดยทั่วไปตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน 1 ตู้หรือนิยมเรียกกันว่าตู้สั้น จะมีขนาดความยาว 20 ฟุต เรียกว่า 1 TEU (Twenty Equivalent Unit) และตู้ที่มีความยาว 40 ฟุต หรือนิยมเรียกกันว่าตู้ยาว จะมีขนาดเป็น 2 TEU ปัจจุบันเรือเรือประเภทนี้มีขนาดระวางบรรทุกได้ถึง 24,000 TEUs และมีแนวโน้มที่จะมีขนาดใหญ่ และมีระวางบรรทุกที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งในการเข้าเทียบท่าต้องมีท่าเรือรองรับที่เหมาะสมทั้งด้านเทคโนโลยีของอุปกรณ์ขนถ่ายและระบบคอมพิวเตอร์ต่าง ๆ

ข้อดีของการขนส่งด้วยเรือคอนเทนเนอร์ คือ สะดวก รวดเร็ว และสินค้าเกิดความเสียหายน้อย เนื่องจากสินค้าถูกบรรจุภายในตู้ มีตู้เป็นตัวรองรับแรงกระแทกต่าง ๆ ได้ระดับหนึ่งในการป้องกันความเสียหาย อีกทั้งสามารถตอบสนองการขนส่งในลักษณะที่เรียกว่าการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ได้อย่างเหมาะสม เพราะมีความยืดหยุ่นในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เช่น จากเรือมาเป็นรถไฟ หรือจากเรือมาเป็นหัวลากบรรทุก แต่ในขณะเดียวกันการสร้างเรือประเภทนี้ ต้องมีการลงทุนสูง อีกทั้งต้องดูแลรักษาอุปกรณ์อย่างต่อเนื่องสินค้าบรรจุตู้มีหลากหลายประเภท ทั้งสินค้าแห้ง สินค้าเหลว อาหาร เครื่องจักร จะเป็นหีบ ห่อ ลัง ถังของเหลว พาเลท หรือไม้ก็บรรจุหีบห่อก็ได้

เรือบรรทุกตู้สินค้ามีพัฒนาการที่ต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี ค.ศ 1956 จากจำนวนที่ขุ่นได้หลักร้อยตู้สินค้า จนปัจจุบันได้พัฒนาเข้าสู่ยุคเรือบรรทุกตู้สินค้าที่สามารถบรรทุกตู้สินค้าได้มากกว่า 20,000 TEU (สราวุธ ลักษณะโต, 2564) โดยปัจจุบัน เรือสินค้า MSC Tessa สัญชาติไลบีเรีย ต่อโดยบริษัท Hudong-Zhonghua Shipbuilding มีความยาวตลอดลำ 399.9 เมตร กว้าง 61.5 เมตร อัตราการกินน้ำลึก 33.2 เมตร สามารถขนตู้สินค้าต่อเที่ยวได้สูงสุด 24,116 TEUs และในอนาคตคาดว่าจะมีเรือขนาดใหญ่เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ออกให้บริการในการขนส่งสินค้า



ภาพที่ 5 เรือบรรทุกตู้สินค้า/เรือคอนเทนเนอร์ (Container Ship)

(ที่มา: www.tradewindsnews.com/containerships/regional-container-lines-sees-container-volumes-drop-15-in-second-quarter/2-1-859327)



ภาพที่ 6 เรือบรรทุกตู้สินค้า MSC TESSA

(ที่มา: www.fleetmon.com/vessels/msc-tessa_9930038_9928913/photos/4174497/)

5. เรือชนิดอื่น ๆ (Other Types of Ship)

นอกจากนี้ยังมีเรืออีกหลายประเภท แต่อาจจะมียกขบวนลดน้อยลง หรือเป็นเรือที่ใช้ในลักษณะพิเศษอื่น ๆ เช่น เรือบรรทุกสินค้าชนิดมีล้อ (Ro-Ro Ship), เรือบรรทุกสินค้าแช่เย็นหรือเรือแช่แข็ง (Reefer Cargo Ship) (สราวุธ ลักษณะโต, 2564)



ภาพที่ 7 เรือบรรทุกสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง (Reefer Cargo Ship)

(ที่มา: www.balticshipping.com/vessel/imo/9179268)

สถาบันการศึกษาของรัฐที่ผลิตนายประจำเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ

สถาบันการศึกษาของรัฐที่ผลิตนายประจำเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ ในประเทศไทยนั้นมีอยู่หลายสถาบัน แต่ในการศึกษารุ่นนี้ผู้ศึกษาขอยกตัวอย่างจำนวน 3 สถาบัน ดังนี้

1. ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า



ภาพที่ 8 ตราสัญลักษณ์ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี
(ที่มา: www.mmtc.ac.th)

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ก่อตั้งเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2514 เป็นสถาบันแห่งแรกของประเทศไทย ที่เปิดสอนวิชาชีพการเดินเรือพาณิชย์ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการผลิตคนประจำเรือทุกระดับชั้นให้เพียงพอกับความต้องการของตลาดแรงงาน เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ ตลอดจนพัฒนา ฝึกอบรม เพื่อเพิ่มวิทยฐานะคนประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากลสอดคล้องกับข้อกำหนด ในอนุสัญญาว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการปฏิบัติหน้าที่ยามในเรือของคนประจำเรือ ค.ศ. 2010 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 2010 : STCW 2010) ขององค์การทะเลโลก (International Maritime Organization : IMO) ปัจจุบันมีหลักสูตรการศึกษาระดับปริญญาตรี เปิดสอนทั้ง 2 สาขา คือหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการเดินเรือ เมื่อสำเร็จการศึกษาจะปฏิบัติงานในระดับนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือในเรือบรรทุกสินค้า และหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ เมื่อสำเร็จการศึกษาจะปฏิบัติงานในระดับนายประจำเรือฝ่ายช่างกลเรือในเรือบรรทุกสินค้า (ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี, 2564)

2.วิทยาลัยพาณิชย์นาวินานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



ภาพที่ 9 ตราสัญลักษณ์คณะพาณิชย์นาวินานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
(ที่มา: www.ims.src.ku.ac.th)

คณะพาณิชย์นาวินานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ก่อตั้งขึ้นเพื่อสนองความต้องการและแก้ปัญหาเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีทั้งระบบและเพื่อรองรับนโยบายเพิ่มเติมศักยภาพทางสมุทรภาพ และการพาณิชย์ของประเทศ รวมทั้งผลิตบุคลากรทางการพาณิชย์เพื่อใช้ในประเทศและส่งออกไปยังต่างประเทศ ซึ่งความต้องการบุคลากรมีแนวโน้มสูงขึ้นตามอัตราการขยายตัวของการค้าทางทะเล โดยอาศัยความร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกมหาวิทยาลัย ใช้ชื่อแรกเริ่มว่า “สถาบันพาณิชย์นาวินานาชาติ” และต่อมา สภามหาวิทยาลัยอนุมัติให้เปลี่ยนชื่อเป็น “คณะพาณิชย์นาวินานาชาติ” เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2557 ปัจจุบันเปิดการเรียนการสอนในระดับปริญญาตรี จำนวน 4 หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาวิทยาศาสตร์การเดินเรือ หลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาการขนส่งทางทะเล หลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมต่อเรือและวิศวกรรมสมุทรศาสตร์ และหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2566)

3. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย



ภาพที่ 10 ตราสัญลักษณ์คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย
(ที่มา <https://eng.rmutsv.ac.th/>)

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย ได้เกิดขึ้นตามกฎกระทรวงการแบ่งส่วนราชการ ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนที่ 118 ก. หน้า 27 - 28 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2549 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 28 พฤศจิกายน 2549 ซึ่งทางคณะวิศวกรรมศาสตร์ มีความมุ่งมั่นที่จะผลิตบัณฑิตให้เป็นนักปฏิบัติซึ่งมีหลักวิชาดี หรืออีกนัยหนึ่งเป็นทั้งนักวิชาการ และนักปฏิบัติที่มีความสามารถ และมีคุณภาพทางด้านวิชาชีพ มีคุณธรรมและจริยธรรม พัฒนาหลักสูตรให้มีความหลากหลาย มีความยืดหยุ่นและมีความเป็นสากลให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี เร่งกระจายโอกาส ความเสมอภาค และความเท่าเทียมกันในการศึกษาระดับอุดมศึกษาไปสู่ชุมชน สนับสนุนให้มีการจัดการศึกษาในรูปแบบของเครือข่ายการเรียนรู้ และร่วมมือแลกเปลี่ยนทางวิชาการระหว่างสถาบันการศึกษา และหน่วยงานอื่น ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งในและต่างประเทศ นำวิชาการไปสู่ความเป็นเลิศภายใต้ระบบประกันคุณภาพเพื่อเป็นศูนย์กลางการศึกษาของชุมชน ปัจจุบันเปิดการเรียนการสอนในหลักสูตรปริญญาตรี จำนวน 14 หลักสูตร และหลักสูตรปริญญาโท จำนวน 1 หลักสูตร ดังนี้

หลักสูตรปริญญาตรี

1. หลักสูตรวิศวกรรมโยธา (Civil Engineering)
2. หลักสูตรวิศวกรรมโยธาระบบราง (Railway Civil Engineering)
3. หลักสูตรวิศวกรรมสำรวจ (Survey Engineering)
4. หลักสูตรวิศวกรรมอุตสาหกรรม (Industrial Engineering)

5. หลักสูตรวิศวกรรมการผลิต (Production Engineering)
6. หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องนึ่งห่ม
7. หลักสูตรเทคโนโลยีอุตสาหกรรม (Industrial Technology)
8. หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกล (Mechanical Engineering)
9. หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ (Marine Engineering)
10. หลักสูตรเทคโนโลยีเครื่องกล (Mechanical Technology)
11. หลักสูตรวิศวกรรมไฟฟ้า (Electrical Engineering)
12. หลักสูตรวิศวกรรมอิเล็กทรอนิกส์ (Electrical Engineering)
13. หลักสูตรวิศวกรรมโทรคมนาคม
14. หลักสูตรวิศวกรรมคอมพิวเตอร์ (Computer Engineering)

หลักสูตรปริญญาโท

1. หลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย คณะวิศวกรรมศาสตร์ เปิดหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ วศ.บ.(วิศวกรรมเครื่องกลเรือ) หลักสูตร 4 ปี เพื่อผลิตบุคลากรเป็นนายประจำเรือฝ่ายช่างกล ที่มีศักยภาพตามมาตรฐานองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และอนุสัญญาระหว่างประเทศ (STCW) มีความสามารถทางด้านวิชาการ และทักษะวิชาชีพที่มีคุณภาพ เน้นทักษะปฏิบัติและทักษะภาษาต่างประเทศ นำความรู้ที่มีไปประกอบอาชีพด้วยหลักคุณธรรม จริยธรรม มีความตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อวิชาชีพและสิ่งแวดล้อม โดยมุ่งเน้นผลิตบัณฑิตให้ตรงตามเอกลักษณ์ของมหาวิทยาลัย คือ “เชี่ยวชาญเทคโนโลยี มีทักษะปฏิบัติ” และ อัตลักษณ์ของมหาวิทยาลัย คือ “บัณฑิตนักปฏิบัติ” สโลแกนหลักสูตร “ทฤษฎีชัด ปฏิบัติเยี่ยม เปี่ยมวินัย ใส่ใจสิ่งแวดล้อม” โดยคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย ได้รับการรับรองสถานศึกษา จากกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ชื่อหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้กำหนดหลักสูตรกลางออกมาเพื่อให้ได้มาตรฐานความรู้ความสามารถของนายประจำเรือ ฝ่ายช่างกล ระดับปฏิบัติการ (Model Course 7.04) โดยทั้ง 3 สถาบันจะต้องใช้หลักสูตรกลางในหัวข้อการเรียนการสอน ในการผลิตบุคลากรที่ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าในระดับนายประจำเรือ นั้นเป็นองค์ประกอบสำคัญหนึ่งที่จะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งและยกระดับศักยภาพของกองเรือพาณิชย์ไทยคือการสร้างและพัฒนาบุคลากรที่ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าให้มีจำนวนที่เพียงพอให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล และจะมีการตรวจและรับรองหลักสูตรจากกรมเจ้าท่า

แนวคิด ทฤษฎี

แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการตัดสินใจ

ความหมายของการตัดสินใจ

แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการตัดสินใจ นักวิชาการได้ให้ความหมายไว้แตกต่างกัน ดังนี้ การตัดสินใจ หมายถึง ความคิดและการกระทำต่าง ๆ ที่นำไปสู่การตกลงใจเลือกทางใดทางหนึ่งจากทางเลือกที่มีอยู่หลายทางเพื่อใช้แก้ปัญหาที่เกิดขึ้น (พิรพงศ์ คาราไทย, 2542)

กริฟฟิธส์ ให้ความหมายว่า การตัดสินใจเป็นการศึกษาทางเลือกทางการปฏิบัติโดยการคิดการเลือกทางเลือกที่แตกต่างกัน (สุวิทย์ มูลคำ, 2549)

แซนแทรค กล่าวว่าการตัดสินใจเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการประเมินทางเลือกต่าง ๆ และเลือกทางเลือกจากทางเลือกเหล่านั้น (John W. Santrack, 2003)

โกลสเตน กล่าวว่า การตัดสินใจเป็นการพิจารณาทางเลือกต่าง ๆ ของบุคคลที่ต้องปฏิบัติในลักษณะที่แตกต่างกัน (E. Bruce Goldstein, 2008)

โควาลสกีและเวสเทน กล่าวว่า การตัดสินใจเป็นเรื่องกระบวนการที่บุคคลให้น้ำหนักเชิงบวกและเชิงลบแก่ทางเลือกต่าง ๆ เพื่อเลือกทางเลือกใดทางเลือกหนึ่ง (Robin Kowalski & Drew Westen, 2009)

บาร์นาร์ด (Barnard) ได้ให้ความหมายของการตัดสินใจว่าเป็นเทคนิควิธีที่ลดทางเลือกลงมาเหลือเพียงทางเดียว (วิทวัส เหล่ามะลอ, 2562)

ไซมอน (Simon) ได้ให้ความหมายว่า การตัดสินใจ เป็นกระบวนการของการหาโอกาสที่จะตัดสินใจ การหาทางเลือกที่พอเป็นไปได้ และทางเลือกจากงานต่าง ๆ ที่มีอยู่ (วิทวัส เหล่ามะลอ, 2562)

มูดี้ (Moody) ได้ให้ความหมายว่า การตัดสินใจเป็นการกระทำที่ต้องทำเมื่อไม่มีเวลาที่จะหาข้อเท็จจริงอีกต่อไป ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือ เมื่อใดถึงจะตัดสินใจว่าควรหยุดหาข้อเท็จจริง แนวทางแก้ไขจะเปลี่ยนแปลงไปตามปัญหาที่ต้องการแก้ไข ซึ่งการรวบรวมข้อเท็จจริงเกี่ยวพันกับการใช้จ่ายและการใช้เวลา (วิทวัส เหล่ามะลอ, 2562)

กิบสันและอิวาน เซวิช (Gibson and Ivancevich) ได้ให้ความหมายของการตัดสินใจไว้ว่าเป็นกระบวนการสำคัญขององค์การที่ผู้บริหารจะต้องกระทำอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลข่าวสาร (Information) ซึ่ง ได้รับมาจากโครงสร้างองค์การพฤติกรรมบุคคล และกลุ่มในองค์การ (วิทวัส เหล่ามะลอ, 2562)

โจนส์ (Jones) ได้ให้ความหมายของการตัดสินใจองค์กรว่าเป็นกระบวนการ ที่จะแก้ไขปัญหาขององค์กร โดยการค้นหาทางเลือกและเลือกทางเลือกหรือแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดเพื่อบรรลุขององค์กรที่ได้กำหนดไว้ ดังนั้นกล่าวได้ว่า การตัดสินใจ คือ ผลสรุปหรือผลขั้นสุดท้ายของกระบวนการคิดอย่างมีเหตุผลเพื่อเลือกแนวทางการปฏิบัติที่ถูกต้องเหมาะสมกับสถานการณ์ทรัพยากร และบุคคล สามารถนำไปปฏิบัติและทำให้งานบรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ตามที่ต้องการ การตัดสินใจ เป็นส่วนหนึ่งของบทบาทของผู้บริหารที่เกิดจากตำแหน่งและอำนาจที่เป็นทางการ คือ บทบาทการเงินผู้ประกอบการ (Entrepreneur) บทบาทผู้จัดการหาการที่เป็นปัญหา (Disturbance Handler) บทบาทผู้จัดทรัพยากร (Resource Allocator) และบทบาทผู้เจรจาต่อรอง (Negotiator) (วิทวัส เหล่ามะลอ, 2562)

ลักษณะของการตัดสินใจ

กุลชลี ไชยนันดา (2539) ได้สรุปลักษณะของการตัดสินใจจาก Loomba (1978) ไว้ดังนี้

1. การตัดสินใจเป็นกระบวนการของการเปรียบเทียบผลประโยชน์ที่จะได้รับจากทางเลือกหลาย ๆ ทาง โดยที่ผู้ตัดสินใจจะเลือกทางเลือกที่ให้ประโยชน์สูงสุด
2. การตัดสินใจเป็นหน้าที่ที่จำเป็น เพราะข้อเท็จจริงมีจำกัด และมนุษย์มีความต้องการไม่จำกัด จึงจำเป็นต้องมีการตัดสินใจเพื่อให้ได้รับประโยชน์และความพอใจจากการใช้ข้อเท็จจริงที่มีจำกัดเพื่อบรรลุเป้าหมายของตนเอง
3. ในการตัดสินใจเพื่อเลือกสิ่งที่เป็นประโยชน์มากที่สุดอาจมีทางเลือกหลายทางและทุกทางมีข้อดีหรือผลประโยชน์เหมือนกัน ผู้ตัดสินใจจึงต้องตัดสินใจเลือกอย่างรอบคอบเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของตนเอง
4. กระบวนการตัดสินใจประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ส่วนแรกเป็นเรื่องเกี่ยวกับการกำหนดวัตถุประสงค์เป้าหมาย ข้อจำกัด การกำหนดทางเลือก ส่วนที่สอง เป็นการเลือกทางเลือกหรือกลยุทธ์ที่ดีที่สุดตามสภาวะการณ์
5. การตัดสินใจมีหลายรูปแบบ ขึ้นอยู่กับจุดมุ่งหมายและลักษณะของสิ่งที่มุ่งหวัง อาจแบ่งออกได้เป็นการตัดสินใจตามลำดับขั้น และการตัดสินใจที่ไม่เป็นไปตามลำดับขั้น เป็นการตัดสินใจเกี่ยวกับปัญหาที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นนาน ๆ ครั้ง เช่น การตัดสินใจเกี่ยวกับการริเริ่มงานใหม่

ทฤษฎีการตัดสินใจ

ทฤษฎีการตัดสินใจเป็นการนำแนวความคิดที่มีเหตุผลที่ใช้ในการเลือกทางเลือกที่ดีที่สุดซึ่งสามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ ทฤษฎีการตัดสินใจจำแนกตามวิธีการตัดสินใจ และทฤษฎีการตัดสินใจตามบุคคลที่ตัดสินใจ (สุโขทัยธรรมมาธิราช, 2546) ดังนี้

1. ทฤษฎีการตัดสินใจจำแนกตามวิธีการตัดสินใจ สามารถจำแนกทฤษฎีการตัดสินใจตามวิธีการตัดสินใจออกเป็น 3 วิธี ดังนี้

1.1. ทฤษฎีการตัดสินใจโดยการคาดการณ์ มีการใช้เทคนิคการคาดการณ์และการพยากรณ์เข้ามาประกอบการตัดสินใจ เช่น การพยากรณ์โดยใช้แนวโน้ม เป็นต้น

1.2. ทฤษฎีการตัดสินใจโดยการพรรณนา เป็นการใช้กระบวนการวิจัยเป็นเครื่องมือในการตัดสินใจ ดังนั้นผู้วิจัยจะต้องมีการพิสูจน์และเห็นจริงจึงจะดำเนินการตัดสินใจได้ บางครั้งเรียกการตัดสินใจแบบนี้ว่าการตัดสินใจทางวิทยาศาสตร์

1.3. ทฤษฎีการตัดสินใจโดยกำหนดความเป็นทฤษฎีที่ค้ำประกันถึงว่าแนวทางการตัดสินใจควรจะเป็นหรือน่าจะเป็นอย่างไรจึงจะสามารถบรรลุเป้าหมายที่ต้องการตัดสินใจได้

2. ทฤษฎีการตัดสินใจจำแนกตามบุคคลที่ตัดสินใจ สามารถจำแนกทฤษฎีการตัดสินใจโดยการจำแนกตามบุคคลที่ตัดสินใจได้เป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

2.1. การตัดสินใจโดยคนเดียว เป็นการตัดสินใจโดยคน ๆ เดียวจะทำให้เกิดความเร็วและมีประสิทธิภาพในการตัดสินใจ

2.2. การตัดสินใจโดยกลุ่ม เป็นการตัดสินใจที่ยึดทีมงาน และคณะกรรมการเป็นผู้ร่วมตัดสินใจเป็นการมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

Reeder (1974) ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมของบุคคลและได้แสดงให้เห็นว่าการกระทำของบุคคลนั้นเป็นผลมาจากการที่บุคคลมีความเชื่อหรือไม่เชื่อ (Belief of Disbelief) ในสิ่งนั้น ๆ ดังนั้นในการตัดสินใจเลือกกระทำพฤติกรรมทางสังคมของบุคคลทุกเรื่องจึงเป็นผลมาจากการที่มีความเชื่อและไม่เชื่อดังกล่าว โดยเฉพาะพฤติกรรมของบุคคลที่เกี่ยวกับการตัดสินใจนั้น (สุชาติพิย์ใหม่ชุ่ม, 2550)

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจ

ทฤษฎีการตัดสินใจและการกระทำทางสังคม (The Multiple Factors Theory of Decision Making and Social Action)

W. William Reeder (1971) ได้รวบรวมทฤษฎีทางสังคมวิทยาเพื่อมาอธิบายพฤติกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ ซึ่งเขาเห็นว่าโดยทั่วไปแล้วรูปแบบ (Model) ทางด้านจิตวิทยาสังคมที่เกี่ยวกับการตัดสินใจกระทำพฤติกรรมของมนุษย์นั้น นักสังคมวิทยามักจะมองในแง่ของสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (Social –Economic Status) ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยภายนอกจะมีผลต่อการตัดสินใจ จึงได้อธิบายเหตุผลในการกระทำสิ่งใดของมนุษย์ว่าเกิดจากปัจจัยดังต่อไปนี้

1. เป้าหมายหรือจุดประสงค์ (Goals) ความมุ่งหมายเพื่อให้บรรลุผลนั้น ผู้กระทำจะต้องมีการกำหนดเป้าประสงค์หรือจุดประสงค์ไว้ล่วงหน้า และผู้กระทำพยายามที่จะกระทำทุกวิถีทางเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์หรือจุดประสงค์นั้น ๆ
2. ความเชื่อ (Belief Orientation) เกิดจากความคิดและความรู้ในเรื่องนั้นที่จะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการเลือกการกระทำทางสังคมในการกระทำทางสังคมใด ๆ ย่อมอาศัยความเชื่ออยู่เสมอ
3. ค่านิยม (Value Standard) คือสิ่งที่บุคคลยึดถือเป็นเครื่องช่วยตัดสินใจและกำหนดการกระทำของตนเอง Rokeach (1968) ได้ให้ความหมายค่านิยมว่า ค่านิยมคือความเชื่ออย่างหนึ่งแต่มีลักษณะถาวร โดยเชื่อว่าวิธีปฏิบัติบางอย่างเป็นสิ่งที่ดีหรือสังคมเห็นดีเห็นชอบสมควรที่จะยึดถือปฏิบัติมากกว่าวิธีปฏิบัติอย่างอื่น (ไทย สิทธิ, 2546)
 สุนทรื โคมิน และสนิท สมัครการ (2522) ได้ให้ความหมายของค่านิยมว่า “เป็นสิ่งที่มีความคงที่เปลี่ยนแปลงง่าย เพราะกระบวนการเรียนรู้ของมนุษย์ได้ถูกสอนตั้งแต่เด็กเกี่ยวกับค่านิยมต่าง ๆ ในรูปของหลักปฏิบัติที่ดี มีความแน่นอนเต็มที่ (Absolute, All Manner of Men) กระบวนการสอน การเรียนรู้เป็นตัวกำหนดลักษณะนิสัยที่ค่อนข้างคงที่และคงที่ ค่านิยมต่าง ๆ ที่คนเรียนรู้จากการเติบโตในสังคม” ค่านิยมของมนุษย์จะแสดงออกทางทัศนคติและพฤติกรรมของมนุษย์ในเกือบทุกรูปแบบ ดังนั้นค่านิยมจึงมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการกระทำทางสังคมในการชักนำให้ผู้กระทำ (Action) กระทำไปตามค่านิยมของเขา ค่านิยมจะแตกต่างจากความเชื่อตรงที่ว่า ค่านิยมเป็นสิ่งที่มั่นคง และเปลี่ยนแปลงได้ยากกว่าความเชื่อ
4. นิสัยและธรรมเนียม (Habits and Customs) คือแบบอย่างพฤติกรรมที่สังคมกำหนดไว้แล้วสืบต่อกันมาด้วยประเพณีและถ้ามีการละเมิดก็จะถูกบังคับด้วยकारที่สังคมไม่เห็นชอบด้วย
5. การคาดหวัง (Expectation) คือท่าทีของบุคคลอื่นที่มีต่อพฤติกรรมของบุคคลที่เกี่ยวกับตัว โดยคาดหวังหรือต้องการให้บุคคลนั้นประพฤติปฏิบัติในสิ่งที่ตนต้องการ
6. ข้อผูกพัน (Commitments) คือสิ่งที่ผู้กระทำเชื่อว่าเขาผูกพันที่ต้องการกระทำให้สอดคล้องกับสถานการณ์นั้น ๆ ข้อผูกพันจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการกระทำทางสังคมเพราะผู้กระทำ ตั้งใจจะกระทำสิ่งนั้น ๆ เนื่องจากเขารู้สึกว่าเขามีข้อผูกพันที่จะต้องกระทำ
7. การบังคับ (Force) คือ ตัวที่ช่วยกระตุ้นให้ผู้กระทำตัดสินใจได้เร็วขึ้นเพราะในขณะที่ผู้กระทำตั้งใจที่จะกระทำสิ่งต่าง ๆ นั้นเขาอาจจะไม่แน่ใจว่ากระทำพฤติกรรมนั้นดีหรือไม่แต่เมื่อมีการบังคับ ก็จะทำให้การตัดสินใจกระทำนั้นได้เร็วขึ้น
8. โอกาส (Opportunity) เป็นความคิดของผู้กระทำที่เชื่อว่าสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจะช่วยให้มีโอกาสเลือกกระทำ เช่นการที่บุคคลคิดว่าตัวเขามีโอกาสนั้นในทางที่เป็นจริงอาจจะไม่มีก็ได้

9. ความสามารถ (Ability) การที่ผู้กระทำรู้ถึงความสามารถของตัวเองซึ่งก่อให้เกิดผลสำเร็จในเรื่องนั้น ๆ ได้ การตระหนักถึงความสามารถที่จะนำไปสู่การตัดสินใจและการกระทำทางสังคม เพราะเขารู้ว่าถ้าตัดสินใจกระทำแล้วเขามีความสามารถที่จะกระทำได้นั่นเอง

10. การสนับสนุน (Support) คือ สิ่งที่ผู้กระทำว่าจะได้รับหรือคิดว่าจะได้รับจากคนบุคคลอื่น ๆ ซึ่งการสนับสนุนนั้นอาจจะอยู่ในรูปของปัจจัยสี่หรือปัจจัยสนับสนุนอื่น ๆ จากการคิดหรือคาดหมายว่าจะได้รับการสนับสนุนดังกล่าวก็จะให้เขาตัดสินใจกระทำพฤติกรรมนั้น

แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการจูงใจ

ความหมายของแรงจูงใจ

แรงจูงใจในภาษาละตินมาจากคำว่า “Movere” แปลว่า “To move” หรือการทำให้เกิดการเคลื่อนไหว โดยมีนัยของการนิยามความหมายใกล้เคียงกัน ดังนี้

เพทรีและกอฟเวิร์น (Petri and Govern, 2004) กล่าวถึงความหมายของแรงจูงใจว่า “เป็นแรงที่ส่งผลให้หรือส่งผลต่อสิ่งมีชีวิต ซึ่งเป็นตัวที่ควบคุมกำกับพฤติกรรมที่แสดงออกมา โดยสามารถอธิบายถึงความสม่ำเสมอและระดับความรุนแรงของพฤติกรรม (Intensity of behavior) ได้” (พวงเพชร วัชรอยู่, 2537)

เฟรนช์ (Endell L. French, 1998)ให้นิยามความหมายของแรงจูงใจว่า “เป็นการใช้ความเต็มแรงและแรงปรารถนาของบุคคล เพื่อใช้ในการพยายามให้บรรลุเป้าหมายที่วางเอาไว้” (ทองใบ สูดขารี, 2543)

ทฤษฎีเกี่ยวกับการจูงใจ

1. ทฤษฎีความต้องการของมนุษย์ของมาสโลว์ (Maslow's Hierarchy of Needs)

Maslow ได้อธิบายถึงพฤติกรรมของมนุษย์ว่ามีความต้องการตามลำดับขั้น 5 ขั้น มาสโลว์ได้ตั้งสมมติฐานแนวคิดของทฤษฎีไว้ 3 ประการ คือ 1) มนุษย์เป็นสัตว์สังคมมีความต้องการอย่างไม่มีที่สิ้นสุด มีความต้องการตลอดเวลาและมากขึ้นเรื่อย ๆ 2) ความต้องการที่ได้รับการตอบสนองแล้วจะไม่เป็นสิ่งจูงใจอีกต่อไปและความต้องการที่ยังไม่ได้รับการตอบสนองนั้นจะกลายเป็นสิ่งจูงใจขั้นต่อไป 3) ความต้องการของมนุษย์สามารถจัดเป็นลำดับขั้น เมื่อความต้องการขั้นต่ำกว่าได้รับการตอบสนองแล้วอย่างเต็มที่ ความต้องการที่สูงกว่าจะเกิดขึ้น และมนุษย์จะแสวงหาสิ่งที่จะมาตอบสนองความต้องการของตัวเองไปเรื่อย ๆ ได้แก่ ความต้องการทางร่างกาย ความต้องการความปลอดภัยและความมั่นคง ความต้องการความผูกพันหรือการยอมรับ ความต้องการการยกย่องและความต้องการความสำเร็จในชีวิต ความต้องการเป็น 5 ระดับ ตามลำดับความสำคัญได้ดังนี้

1.1. ความต้องการทางร่างกาย (The physiological needs) เป็นระดับความต้องการขั้นพื้นฐานของมนุษย์ และเป็นสิ่งที่จำเป็นในการดำรงชีวิตความต้องการความปลอดภัยในชีวิต (พรทวี เกื้อนคำแสน และบุญญรัตน์ สัมพันธ์วัฒน์ชัย, 2559)

1.2. ความต้องการความปลอดภัยและความมั่นคง (The safety and security needs) หลังตอบสนองความต้องการขั้นแรกเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จะมีความรู้สึกสนใจในด้านความต้องการความปลอดภัย การปกป้อง หรืออีกนัยหนึ่งเป็นความต้องการเพื่อบรรเทาความกลัวและความกังวล ความต้องการในลักษณะนี้คือ ความต้องการบ้านที่ปลอดภัย การงานที่มั่นคง เป็นต้น

1.3. ความต้องการความผูกพันหรือการยอมรับ (The love and belonging needs) ความต้องการถัดมาหลังจากที่สองขั้นแรกได้รับการตอบสนองแล้ว จะเป็นความต้องการความรักและความผูกพัน แต่ละคนจะเริ่มรู้สึกอยากมีเพื่อนสนิท มีคนรัก เป็นที่รักของทุกคนที่รายรอบ และเป็นความต้องการที่อยากมีส่วนร่วมในสังคม ได้รับการยอมรับจากเพื่อนร่วมงาน ความต้องการที่จะให้สังคมยอมรับว่าตนถือเป็นส่วนหนึ่งของสังคมด้วย (วิศรุต นารถพลายพันธุ์, 2562)

1.4. ความต้องการการยกย่อง (The esteem needs) มาสโลว์ได้ให้ความหมายไว้สองลักษณะ คือ ความต้องการการยกย่อง แบบต่ำและความต้องการการยกย่องแบบสูง แบบแรกเป็นความต้องการความเคารพจากผู้อื่น ต้องการมีหน้ามีตาในสังคม มีชื่อเสียง และเป็นที่ยอมรับของคนในสังคม ในขณะที่แบบที่สองเป็นความต้องการความเคารพตัวเอง (Self - respect) แสดงได้จากความต้องการที่จะเป็นคนที่มีความ มั่นใจ ต้องการเอาชนะ และมีอิสระ สาเหตุที่ความต้องการแบบที่สองเป็นแบบที่สูงกว่า เนื่องจากเมื่อ มีความรู้สึกเคารพตัวเองแล้วอยากที่จะเสียไป ไม่เหมือนแบบแรก (วิศรุต นารถพลายพันธุ์, 2562)

1.5. ความต้องการความสำเร็จในชีวิต (Self - actualization) เป็นระดับความต้องการขั้นสูงที่สุดและเป็นความต้องการที่พิเศษของบุคคล จะเกิดขึ้นเมื่อความต้องการขั้นต่ำกว่าได้รับการตอบสนองให้เพียงพอแล้ว ถือได้ว่าเป็นความต้องการที่อยากจะทำให้เกิดความสำเร็จในทุกสิ่งทุกอย่างตามความนึกคิดของตัวเอง (พรทวี เกื้อนคำแสน และบุญญรัตน์ สัมพันธ์วัฒน์ชัย, 2559)

2. ทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการแบบอีอาร์จี (The ERG theory)

Alderfer (1969, อ้างถึงใน สมยศ นาวิการ, 2540) ได้เสนอทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการที่มีลักษณะต่างไปจากทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของมาสโลว์ที่ได้เสนอไว้ ซึ่งตั้งชื่อทฤษฎีนี้ว่า “ทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการแบบอีอาร์จี” สาระสำคัญของทฤษฎีสรุปว่า ความต้องการที่เป็นแรงจูงใจให้มนุษย์ทำงานประกอบด้วยความต้องการ 3 ระดับ ได้แก่

2.1. ความต้องการเพื่อการดำรงชีพ (Existence needs: E) เป็นความต้องการที่รวมเอาความต้องการทางด้านร่างกายและความต้องการความปลอดภัยและความมั่นคงที่มาสโลว์ได้เสนอไว้ผนวกเข้าด้วยกัน

2.2. ความต้องการด้านสัมพันธภาพ (Relatedness needs: R) เป็นความต้องการของมนุษย์ที่มุ่งหวังที่จะสร้างความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมในการทำงาน เทียบกับความต้องการความผูกพันหรือการยอมรับและความต้องการการยกย่องตามกรอบที่มาสโลว์ได้เสนอไว้

2.3. ความต้องการการเจริญเติบโต (Growth needs: G) เป็นความต้องการขั้นสูงสุดที่บุคคลต้องการความนับถือในตนเอง (Self-esteem) และความสำเร็จในชีวิต (Self-actualization)

แม้ว่าทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการแบบฮีอาร์จี้นี้จะคล้ายกับทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของมาสโลว์ แต่มีจุดแตกต่างกันที่สำคัญอยู่ 2 ประการ คือ

ประการแรก ทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการแบบฮีอาร์จี้ เชื่อว่าการจูงใจให้บุคคลแสดงพฤติกรรมใด ๆ มีสาเหตุมาจากความต้องการที่เกิดขึ้นพร้อม ๆ กันหลายขั้นในเวลาเดียวกัน ตัวอย่างเช่น ความต้องการใน 3 ระดับต่อไปนี้อาจจะเกิดขึ้นพร้อม ๆ กัน คือ บุคคลอาจจะถูกจูงใจจากความต้องการเงิน ซึ่งเป็นความต้องการเพื่อการดำรงชีพ (E) ความต้องการมิตรภาพ เป็นความต้องการที่จะสร้างสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมทางสังคม (R) และความต้องการในโอกาสที่จะได้รับการเรียนรู้ทักษะใหม่ในการทำงาน (G)

ประการที่สอง ทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการแบบฮีอาร์จี้ จะมีองค์ประกอบที่เรียกว่า “ความคับข้องใจ - ความถดถอย (Frustration - regression)” กล่าวคือ ถ้าบุคคลยังไม่ได้รับความพอใจ เขาจะเกิดความคับข้องใจ ทำให้ความต้องการถดถอยลงไปในลำดับขั้นความต้องการของขั้นที่ต่ำลงไป และเริ่มที่จะดำเนินการเพื่อตอบสนองความต้องการอีกครั้ง ตัวอย่างเช่น พนักงานถูกจูงใจให้ทำงานด้วยเงิน และเขาก็ได้รับรางวัลตอบแทนในการขึ้นค่าจ้างเงินเดือนเป็นที่พอใจตามที่คาดหวัง ในขณะที่เดียวกันเขาก็ต้องการที่จะสร้างมิตรภาพให้เกิดขึ้นในการทำงานไปพร้อม ๆ กัน แต่เขาไม่สามารถทำได้ตามที่คาดหวัง ทำให้ต้องหันไปทำงานหนักขึ้นเพื่อที่จะได้รับเงินมากขึ้นเป็นการชดเชยทดแทนกัน (วิศรุต นารถพลายพันธุ์, 2562)

3. ทฤษฎีองค์ประกอบสองปัจจัย (The two-factor theory)

F Herzberg (1959) ได้นำเสนอทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจเรียกว่า “ทฤษฎีองค์ประกอบสองปัจจัย” ได้พัฒนาทฤษฎีขึ้นจากการสัมภาษณ์พนักงานบัญชีและวิศวกรของบริษัทในสหรัฐอเมริกา ผู้ถูกสัมภาษณ์สองร้อยคนถูกถามว่าใน โอกาสใดบ้างที่พวกเขาได้รับความพอใจในการทำงาน (Satisfied) และมีแรงจูงใจที่จะทำงาน (Motivated) ในทางตรงกันข้ามก็จะถามต่อไปว่าในโอกาสใดบ้างที่พวกเขาเกิดความไม่พอใจในการทำงาน (Dissatisfied) และขาดแรงจูงใจในการทำงาน

(Unmotivated) และเป็นที่น่างุนมากที่ปัจจัยแต่ละกลุ่มมีความสัมพันธ์กันกับความพึงพอใจ (Satisfaction) และความไม่พอใจในการทำงาน (Dissatisfaction) กล่าวคือ การจ่ายค่าจ้างต่ำเป็นสาเหตุของความไม่พอใจในการทำงาน แต่ค่าจ้างสูงขึ้นไปไม่ใช่สาเหตุสำคัญที่ทำให้พนักงานเกิดความพอใจในการทำงาน ในขณะที่การยอมรับและการนับถือเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้คนเกิดความพอใจ และจูงใจให้เข้าทำงาน ผลการวิจัยทำให้เฮอริชเบอร์เกอร์สรุปว่า ความพอใจในการทำงานตามทฤษฎีแบบดั้งเดิมยังไม่สมบูรณ์ เพราะความพอใจและความไม่พอใจในการทำงานเป็นมิติเดียวกัน แต่อยู่คนละขั้วกัน ผลการศึกษาของเฮอริชเบอร์เกอร์พบว่า มี 2 มิติที่แตกต่างกันที่อยู่ด้วยกัน คือ มิติหนึ่งเริ่มจากความพอใจในการทำงานต่อเนื่องไปถึงไม่มีความพอใจ ส่วนอีกมิติหนึ่งเริ่มจากความไม่พอใจในการทำงานต่อเนื่องไปถึงไม่มีความไม่พอใจ (วิศรุต นารถพลายพันธุ์, 2562) ซึ่งทั้ง 2 ปัจจัยมีรายละเอียด ดังนี้

3.1. ปัจจัยจูงใจ (Motivator factors) เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพอใจในการทำงานที่มีความสัมพันธ์กับงาน โดยตรง (Related specifically to the work content) ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ประกอบไปด้วย ความสำเร็จในชีวิต การยอมรับ ลักษณะของงาน ความรับผิดชอบ ความก้าวหน้า และการเติบโต

3.2. ปัจจัยสุขอนามัย (Hygiene factors) เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความไม่พอใจในการทำงาน โดยปัจจัยเหล่านี้เป็นสาเหตุของความไม่พอใจในการทำงาน ซึ่งมีความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมในการทำงาน (Related to the work environment) ปัจจัยดังกล่าวประกอบด้วย การนิเทศ นโยบายขององค์กร สัมพันธภาพกับหัวหน้างาน สภาพการทำงาน เงินเดือน สัมพันธภาพกับเพื่อนร่วมงาน ชีวิตส่วนตัว สัมพันธภาพกับลูกน้อง สถานภาพ และความมั่นคงในการทำงาน (วิศรุต นารถพลายพันธุ์, 2562)

4. ทฤษฎีความต้องการของปัจเจกบุคคล (Individual human needs)

McClelland (1969, อ้างถึงใน พิทยา บวรวัฒนา, 2544) ได้มีการเสนอ “ทฤษฎีความต้องการของปัจเจกบุคคล” หรือ “ทฤษฎีความต้องการสามประเภท (The tree - needs theory)” ทฤษฎีบทนี้แบ่งความต้องการหรือแรงจูงใจในการทำงานเป็น 3 ประเภท ได้แก่

4.1. แรงจูงใจเพื่อความสำเร็จ (Need for achievement: nAch) ผู้ที่ประสบผลสำเร็จสูง (High achievers) จะมีแรงจูงใจในการกระทำการใด ๆ ที่ทำตัวเองให้แตกต่างจากคนอื่น โดยพยายามจะทำสิ่งต่าง ๆ ให้ดีขึ้นกว่าเดิมเสมอ พร้อมกับแสวงหาสถานการณ์ที่จะทำให้ตนเองได้มีโอกาสได้รับผิดชอบการทำงานและหาวิธีการที่จะพิชิตความสำเร็จให้ได้โดยเร็ว พร้อมกับหาวิธีการที่จะทำให้ตนเองได้รับข้อมูลย้อนกลับเพื่อการตรวจสอบความก้าวหน้าของตน

4.2. แรงจูงใจเพื่ออำนาจ (Need for power: nPow) เป็นแรงจูงใจที่บุคคลพยายามที่จะมีอิทธิพลเหนือผู้อื่น ต้องการให้ผู้อื่นให้การยอมรับและยกย่อง ต้องการเป็นผู้นำแสดงออกให้เห็นในลักษณะของการแข่งขันในทุกสถานการณ์ชอบการแข่งขันเป็นชีวิตจิตใจและใฝ่หาสถานภาพเหนือผู้อื่น

4.3. แรงจูงใจเพื่อการผูกมิตร (Need for affiliation: nAff) เป็นความปรารถนาของบุคคลที่จะทำตัวให้เป็นที่รักใคร่ของผู้อื่นและทำให้ผู้อื่นยอมรับ บุคคลใดก็ตามที่มีแรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์สูงจะเป็นผู้ที่ชอบการผูกมิตร ชอบความร่วมมือกับผู้อื่นในทุกสถานการณ์มากกว่าที่จะมุ่งการแข่งขัน และจะเป็นผู้ที่ใฝ่หาความพยายามในการเข้าใจผู้อื่นเป็นความปรารถนาที่จะสร้างมิตรภาพและมีสัมพันธภาพอย่างใกล้ชิดกับผู้อื่น

5. ทฤษฎีความคาดหวังของวรูม (Vroom Expectancy Theory)

ทฤษฎีความคาดหวังของวรูม อธิบายว่า ถ้าหากบุคคลเกิดความต้องการหลาย ๆ อย่างพร้อมกัน บุคคลนั้นจะเลือกปฏิบัติอย่างไร ซึ่ง วรูม ได้ศึกษาจิตวิทยาของบุคคลในองค์กรและพบว่า การที่บุคคลจะกระทำให้สิ่งใดขึ้นอยู่กับตัวแปร 4 ตัวได้แก่

- 5.1. ผลตอบแทนที่จะได้รับนั้นเหมาะสมกับบทบาทที่ครอบครองอยู่เพียงใด
- 5.2. ความพอใจหรือไม่พอใจต่อผลที่จะได้รับ
- 5.3. เชื่อว่าตนจะต้องเป็นผู้ได้รับผลตอบแทนนั้น เมื่อเปรียบเทียบกับผู้อื่นแล้ว
- 5.4. โอกาสที่จะได้รับผลตอบแทนตามที่คาดหวังหรือได้รับล่วงหน้า

ความพอใจต่อสิ่งนั้นจะเพิ่มขึ้นหากได้รับผลตอบแทนเพิ่มขึ้นและจะลดลงหากได้ผลตอบแทนลดลง แต่ถ้าบุคคลใดไม่สนใจต่อผลตอบแทนต่าง ๆ ความสัมพันธ์ทั้งหมดนี้จะหายไป และถ้าบุคคลไม่พอใจต่อผลตอบแทนที่ได้รับความสัมพันธ์จะเป็นไปในทางตรงกันข้าม จิตวิทยาของบุคคลในองค์กรนี้เป็นพื้นฐานของการตัดสินใจเลือกทางปฏิบัติของบุคคลในองค์กรซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีความคาดหวังที่วรูมศึกษา และได้เสนอว่าการที่บุคคลจะตัดสินใจเลือกปฏิบัติอย่างใดนั้น จะมีการพิจารณาถึงประเด็นหลัก 2 ประการ คือ

1. พิจารณาว่าเป้าหมายที่จะไปสู่มีคุณค่ามากน้อยเพียงใด
2. พิจารณาว่าสิ่งที่กระทำนั้นสามารถคาดหวังให้ไปถึงจุดมุ่งหมายได้เพียงใดซึ่งทั้งสองประการนี้เป็นกระบวนการในการตัดสินใจของแต่ละบุคคลในการที่จะเลือกกระทำหรือเลือก

ไม่กระทำให้สิ่งใด ๆ (ปรียานุช ดิพรมกุล, 2556)

แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจ

ความพึงพอใจ (Satisfaction) ได้มีผู้ให้ความหมายของความพึงพอใจไว้หลายความหมาย ดังนี้

ราชบัณฑิตยสถาน (2542) ได้ให้ความหมายของความพึงพอใจไว้ว่า พึงพอใจ หมายถึง รัก ชอบใจ และพึงใจ หมายถึง พอใจ ชอบใจ

ดิเรก ฤกษ์หรัย (2528) กล่าวว่า ความพึงพอใจ หมายถึง ทักษะคติทางบวกของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เป็นความรู้สึกหรือทัศนคติที่ดีต่องานที่ทำของบุคคลที่มีต่องานในทางบวก ความสุขของบุคคลอันเกิดจากการปฏิบัติงานและได้รับผลเป็นที่พึงพอใจ ทำให้บุคคลเกิดความรู้สึกหรือเริ่มมีความสุข ความมุ่งมั่นที่จะทำงาน มีขวัญและมีกำลังใจ มีความผูกพันกับหน่วยงาน มีความภาคภูมิใจในความสำเร็จของงานที่ทำ และสิ่งเหล่านี้จะส่งผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการทำงานส่งผลต่อความก้าวหน้าและความสำเร็จขององค์กรอีกด้วย

กาญจนา อรุณสุขรุจิ (2546) กล่าวว่า ความพึงพอใจของมนุษย์เป็นการแสดงออกทางพฤติกรรมที่เป็นนามธรรม ไม่สามารถมองเห็นเป็นรูปร่างได้ การที่เราจะทราบว่าบุคคลมีความพึงพอใจหรือไม่ สามารถสังเกต โดยการแสดงออกที่ค่อนข้างสลับซับซ้อนและต้องมีสิ่งเร้าที่ตรงต่อความต้องการของบุคคล จึงจะทำให้บุคคลเกิดความพึงพอใจ ดังนั้นสิ่งเร้าจึงเป็นแรงจูงใจของบุคคลนั้นให้เกิดความพึงพอใจในงานนั้น

นภรัตน์ เสือจงพฐ (2544) กล่าวว่า ความพึงพอใจเป็นความรู้สึกทางบวกความรู้สึกทางลบและความสุขที่มีความสัมพันธ์กันอย่างซับซ้อน โดยความพึงพอใจจะเกิดขึ้นเมื่อความรู้สึกทางบวกมากกว่าทางลบ

แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ

Shelly ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ ว่าความพึงพอใจเป็นความรู้สึกสองแบบของมนุษย์ คือ ความรู้สึกทางบวกและความรู้สึกทางลบ ความรู้สึกทางบวกเป็นความรู้สึกที่เกิดขึ้นแล้วจะทำให้เกิดความสุข ความสุขนี้เป็นความรู้สึกที่แตกต่างจากความรู้สึกทางบวกอื่น ๆ กล่าวคือเป็นความรู้สึกที่มีระบบย้อนกลับความสุขสามารถทำให้เกิดความรู้สึกทางบวกเพิ่มขึ้นได้อีก ดังนั้นจะเห็นได้ว่าความสุขเป็นความรู้สึกที่สลับซับซ้อนและมีความสุขนี้จะมีผลต่อบุคคลมากกว่าความรู้สึกในทางบวกอื่น ๆ (ปริยานุช ดิพรมกุล, 2556)

วิชัย เหลืองธรรมชาติ (2531) กล่าวว่า แนวคิดความพึงพอใจ มีส่วนเกี่ยวข้องกับความต้องการของมนุษย์ กล่าวคือ ความพึงพอใจจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อความต้องการของมนุษย์ได้รับการตอบสนอง ซึ่งมนุษย์ไม่ว่าอยู่ในที่ใดย่อมมีความต้องการขั้นพื้นฐานไม่ต่างกัน

พิทักษ์ ทรุษติม (2538) กล่าวว่า ความพึงพอใจเป็นปฏิกริยาด้านความรู้สึกต่อสิ่งเร้าหรือสิ่งกระตุ้นที่แสดงผลออกมาในลักษณะของผลลัพ์สุดท้ายของกระบวนการประเมิน โดยบ่งบอกทิศทางของผลการประเมินว่าเป็นไปในลักษณะทิศทางบวกหรือทิศทางลบหรือไม่มีปฏิกริยา คือ เฉย ๆ ต่อสิ่งเร้าหรือสิ่งที่มากระตุ้น

สุเทพ พานิชพันธุ์ (2541) ได้สรุปว่า สิ่งจูงใจที่ใช้เป็นเครื่องมือกระตุ้นให้บุคคลเกิดความพึงพอใจ มีดังนี้

1. สิ่งจูงใจที่เป็นวัตถุ (Material inducement) ได้แก่ เงิน สิ่งของ หรือสภาวะทางกายที่ให้แก่ผู้ประกอบการต่าง ๆ
2. สภาพทางกายที่พึงปรารถนา (Desirable physical condition) คือ สิ่งแวดล้อมในการประกอบการต่าง ๆ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญอย่างหนึ่งอันก่อให้เกิดความสุขทางกาย
3. ผลประโยชน์ทางอุดมคติ (Ideal benefaction) หมายถึง สิ่งต่าง ๆ ที่สนองความต้องการของบุคคล
4. ผลประโยชน์ทางสังคม (Association attractiveness) หมายถึง ความสัมพันธ์อันที่มิตรกับผู้ร่วมกิจกรรม อันจะทำให้เกิดความผูกพัน ความพึงพอใจและสภาพการร่วมกัน อันเป็นความพึงพอใจของบุคคลในด้านสังคมหรือความมั่นคงในสังคม ซึ่งจะทำให้รู้สึกมีหลักประกันและมีความมั่นคงในการประกอบการ (พรพิมล คงนิม, 2554)

ปริยากร วงศ์อนุตรโรจน์ (2535) ได้มีการสรุปว่า ปัจจัยหรือองค์ประกอบที่ใช้เป็นเครื่องมือบ่งชี้ถึงปัญหาที่เกี่ยวกับความพึงพอใจในการทำงานนั้นมี 3 ประการ คือ

1. ปัจจัยด้านบุคคล (Personal factors) หมายถึง คุณลักษณะส่วนตัวของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับงาน ได้แก่ ประสิทธิภาพในการทำงาน เพศ จำนวนสมาชิกในความรับผิดชอบ อายุ เวลาในการทำงาน การศึกษา เงินเดือน ความสนใจ เป็นต้น
2. ปัจจัยด้านงาน (Factor in the Job) ได้แก่ ลักษณะของงาน ทักษะในการทำงาน ฐานะทางวิชาชีพ ขนาดของหน่วยงาน ความห่างไกลของบ้านและที่ทำงาน สภาพทางภูมิศาสตร์ เป็นต้น
3. ปัจจัยด้านการจัดการ (Factors controllable by management) ได้แก่ ความมั่นคงในงาน รายรับ ผลประโยชน์ โอกาสก้าวหน้า อำนาจตามตำแหน่งหน้าที่ สภาพการทำงาน เพื่อนร่วมงาน ความรับผิดชอบ การสื่อสารกับผู้บังคับบัญชา ความศรัทธาในตัวผู้บริหาร การนิเทศงาน เป็นต้น (ปริยานุช ดีพรมกุล, 2556)

สำหรับข้อคำถามในแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนวรรณกรรมและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสร้างแบบสอบถามปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ โดยอ้างอิงจากแนวคิดและทฤษฎี ดังนี้

ตารางที่ 3 แบบสอบถาม

หัวข้อ	คำถาม	แหล่งอ้างอิง
ข้อมูลทั่วไป	<ol style="list-style-type: none"> 1. อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม 2. กำลังศึกษาอยู่ระดับชั้น 3. การออกฝึกภาคทางทะเล 4. ผลการศึกษา 5. ประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลที่สนใจ 	<ul style="list-style-type: none"> - Rothwell and Kazanas (1992) - Athosand Coffey (1968) - การขนส่งทางทะเล (2564)
ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ	<ol style="list-style-type: none"> 1. ปัจจัยส่วนบุคคล จำนวน 10 ข้อ 2. ปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ จำนวน 7 ข้อ 3. ปัจจัยด้านองค์กร จำนวน 8 ข้อ 	<ul style="list-style-type: none"> - ลักษณะของการตัดสินใจ Loomba (1978) - ทฤษฎีองค์ประกอบสองปัจจัย Herzberg (1959) - ทฤษฎีความต้องการของมนุษย์ของมาสโลว์ (Maslow) - Reeder (1971) - ทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการแบบฮีอาร์จี่ Alderfer (1969) - Rokeach (1968) - ทฤษฎีการตัดสินใจจำแนกตามบุคคลที่ตัดสินใจ - แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ ปรียากร (2535)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยภายในประเทศ

ปริญานุษ ดีพรมกุล (2556) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเข้าฝึกอาชีพกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยส่วนบุคคลส่วนใหญ่เป็น เพศชาย อายุระหว่าง 15-20 ปี ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับ ปวช. มีรายได้ 4,000- 7,000 บาท มีสมาชิกในครอบครัว 1-3 คน ปัจจัยภายในที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเข้าฝึกอาชีพ อยู่ในระดับมากที่สุด ปัจจัยที่ถือว่าอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้เข้ารับการฝึกอาชีพมากที่สุด คือ ปัจจัยด้านความต้องการพัฒนาความรู้และฝีมือเพื่อนำไปใช้ในการทำงานสาขาที่เลือกฝึก และปัจจัยด้านความต้องการฝึกอาชีพเพื่อนำไปประกอบอาชีพและสร้างรายได้ ปัจจัยภายนอกที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเข้าฝึกอาชีพ อยู่ในระดับมาก ปัจจัยที่ถือว่าอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้เข้ารับการฝึกอาชีพมากที่สุด คือ ปัจจัยด้านสาขาอาชีพที่กรมฯ เปิดให้บริการ ปัจจัยด้านสถานที่กรมฯ จัดฝึกอาชีพและปัจจัยด้านการประชาสัมพันธ์ของกรมฯ

ศิริพร เจริญศรีวิริยะกุล (2559) ทำการศึกษาการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการในการฝึกประสบการณ์วิชาชีพของนักศึกษาคณะเทคโนโลยีคหกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี ผลการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการในการฝึกประสบการณ์วิชาชีพโดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีรายละเอียดดังนี้ 1. ด้านการรับรู้ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จะตัดสินใจเลือกสถานประกอบการที่มีความมั่นคงและปลอดภัยในการทำงาน 2. ด้านการจูงใจ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ตัดสินใจเลือกสถานประกอบการที่มีสวัสดิการ เช่น ที่พัก อาหาร บริการรถรับส่ง ประกันอุบัติเหตุ 3. ด้านเป้าหมาย พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จะตัดสินใจเลือกสถานประกอบการที่สามารถให้ตนเองเกิดมุมมองทางความคิดที่กว้างขึ้นหลากหลายขึ้น 4. ด้านความเชื่อค่านิยม ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จะตัดสินใจเลือกสถานประกอบการที่เห็น โอกาสหรือความก้าวหน้าที่จะได้งานทำหลังจบการศึกษา และ 5. ด้านทัศนคติ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จะเลือกสถานประกอบการเมื่อได้รับคำแนะนำจากประสบการณ์ของรุ่นพี่

วิชชุดา ต้นเมือง และชมพูนุท อ่ำช้าง (2564) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลในการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการในการฝึกสหกิจศึกษา ของนิสิตคณะ โลกจิตติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างจากนิสิตคณะ โลกจิตติศาสตร์ ปีที่ 3 - 4 จาก 3 สาขา คือ สาขาการจัดการ โลกจิตติศาสตร์และ ไซ่อุปทาน สาขาการจัดการอุตสาหกรรมพาณิชยนาวิ และสาขาการค้าระหว่างประเทศและการจัดการ โลกจิตติศาสตร์ จำนวนทั้งสิ้น 60 คน ได้ให้ลำดับความสำคัญของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตัดสินใจเลือกบริษัทฝึกสหกิจของนิสิตคณะ โลกจิตติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ลำดับแรกคือ

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 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมความสะดวก มีค่าเฉลี่ย 3.68 มีบริการรถรับส่งจากที่พักกับบริษัท มีระดับความคิดเห็นมีความสำคัญมากที่สุด และลำดับสุดท้ายคือ ปัจจัยด้านสวัสดิการ มีค่าเฉลี่ย 3.55 ค่าตอบแทนในการทำงาน (เบี้ยเลี้ยง) มีระดับความคิดเห็นมีความสำคัญมาก

ปณิสา พิมพิกลาง (2562) ทำการศึกษาวิจัยปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเลือกสถานที่ฝึกประสบการณ์วิชาชีพ ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเลือกสถานที่ฝึกงานสายอาชีพ ได้แก่ โกล์ที่ฝึก การเดินทางสะดวก ได้ปฏิบัติงานจริง เป็นสถานที่ที่อยากจะฝึกงานอยู่แล้ว เป็นบริษัทที่มั่นคง ได้ใช้ภาษา และมีโอกาสได้ทำงานต่อ

ภาวิณี บุญจันดา และคณะ (2564) ทำการศึกษาวิจัยในการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการในการฝึกประสบการณ์วิชาชีพของนักศึกษาวิชาภาษาอังกฤษ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์ ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีเกรดเฉลี่ยสะสมอยู่ระหว่าง 2.00 - 2.99 ฝึกงานประเภทการฝึกประสบการณ์ในสถานประกอบการคือ โรงแรม/ภัตตาคาร/ร้านอาหาร ผลการวิเคราะห์ภาพรวมด้านการรับรู้ปัจจัยในการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการในการฝึกประสบการณ์วิชาชีพ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยมากที่สุดอันดับหนึ่งคือ มีความมั่นคงและความปลอดภัยในการทำงาน ผลการวิเคราะห์ภาพรวมด้านการจูงใจปัจจัยในการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการในการฝึกประสบการณ์วิชาชีพ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยมากที่สุดอันดับหนึ่งคือ มีสวัสดิการ อื่น ๆ เช่น ที่พัก อาหาร บริการรถรับ - ส่ง ประกันอุบัติเหตุ ฯลฯ และผลการวิเคราะห์ภาพรวมด้านทัศนคติปัจจัยในการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการในการฝึกประสบการณ์วิชาชีพ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยมากที่สุดอันดับหนึ่ง คือ ได้รับคำแนะนำจากประสบการณ์ของรุ่นพี่

งานวิจัยต่างประเทศ

Smitha Bhat, Landric D'souza, and Jeffrey Fernandez (2012) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกอาชีพของบัณฑิตแพทย์ ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษาฝึกงานชาย จำนวน 130 คน และหญิง จำนวน 120 คน ตอบแบบสอบถามคิดเป็น 78.2% รู้สึกว่าหลังสำเร็จการศึกษาเป็นสิ่งสำคัญ ร้อยละ 95.3 ต้องการเรียนสาขาเฉพาะทาง โดยสาขาเฉพาะทางที่ต้องการมากที่สุด ได้แก่ แพทยศาสตร์ศัลยกรรม OBG และกุมารเวชศาสตร์ ซึ่งเพศมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกแพทย์เฉพาะทาง โดยส่วนใหญ่เพศชายจะเลือกแพทยศาสตร์ศัลยกรรม และเพศหญิงจะเลือกสูติศาสตร์และกุมารเวชศาสตร์ และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกอาชีพของบัณฑิตแพทย์ ได้แก่ ความพึงพอใจในงาน รายได้ ความเป็นมิตรต่อวิถีชีวิต และโอกาสในการทำงาน

Kristen L. DiDonato et al. (2012) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกสถานที่ประกอบวิชาชีพเภสัชกรรมชุมชนของผู้สำเร็จการศึกษาใหม่เป็นตำแหน่งปฏิบัติงานแรก ผลการวิจัยพบว่า มีผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 420 คน โดย 201 คน ปฏิบัติงานเภสัชกรรมชุมชนเป็นตำแหน่งฝึกงานแรก ซึ่งปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลต่อการเลือกตำแหน่งปฏิบัติงานแรก ได้แก่ เงินเดือน ลักษณะภูมิประเทศ ตารางเวลาการทำงาน สวัสดิการ และประสบการณ์เชิงบวกกับบริษัทที่ผ่านการฝึกงาน

Laura Elena Marinus et al. (2016) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกอาชีพ ประสบการณ์ของนักศึกษาด้านธุรกิจและการบริหารของโรมาเนีย การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อระบุและจัดอันดับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกอาชีพของนักศึกษาด้านธุรกิจและการบริหารของโรมาเนีย โดยสมมติฐานหลักอ้างถึงการศึกษาในมหาวิทยาลัยที่ดีเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเลือกอาชีพ การเลือกอาชีพของนักศึกษาธุรกิจและการบริหารได้รับอิทธิพลจากปัจจัยภายนอก และการเปิดรับอาชีพตั้งแต่เนิ่น ๆ ของนักศึกษามีส่วนช่วยให้ประสบความสำเร็จในอาชีพการงาน ผลการวิจัยนี้อ้างอิงจากข้อมูลที่รวบรวมจากนักศึกษาระดับปริญญาตรีและปริญญาโทจำนวน 496 คน ที่ลงทะเบียนเรียนในหลักสูตรการศึกษาระดับมหาวิทยาลัยด้านธุรกิจและการบริหารที่มหาวิทยาลัย Bucharest University of Economic Studies (BUES) ในช่วงปีการศึกษา 2014/2015 ผลการวิจัยบ่งชี้ว่าปัจจัยภายนอกและความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลมีอิทธิพลอย่างมากต่อการเลือกอาชีพของนักศึกษาด้านธุรกิจ

Anne Leversha and Kay Stewart (2016) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกสถานที่ฝึกงานของนักศึกษาเภสัชศาสตร์ การวิจัยนี้เป็นการใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับตำแหน่งประสบการณ์จริง โดยทำการศึกษาจากนักศึกษาในช่วงปีสุดท้ายของการศึกษาระดับปริญญาตรี

แบบสอบถามแรกดำเนินการก่อนการคัดเลือกเภสัชโรงพยาบาล และแบบสอบถามที่สองหลังจากกระบวนการคัดเลือกนั้น ผลการวิจัยพบว่าเกือบสองในสามของผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่าความคาดหวังของประสบการณ์การฝึกงานที่ดีคือเหตุผลในการเลือกสถานที่ และการจ้างงานก่อนหน้าหรือต่อเนืองที่สถานที่ที่เลือกก็มีอิทธิพลเช่นกัน ประมาณสามในสี่ระบุว่าอยู่ใกล้บ้านหรือมหาวิทยาลัยเป็นเหตุผลในการเลือกที่ตั้งของสถานที่ บทสรุปโดยรวมแล้ว ตำแหน่งประสบการณ์จริงมีอิทธิพลอย่างมากต่อการเลือกสถานที่ฝึกงานของนักศึกษา โดยตำแหน่งในโรงพยาบาลในเขตเมืองจะมีอิทธิพลหลัก

Douha Bannan et al. (2020) ทำการศึกษาการประเมินปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกอาชีพเภสัชกรรมฝึกงานในซาอุดีอาระเบีย การศึกษานี้เป็นการสำรวจแบบภาคตัดขวางที่มีเป้าหมายเป็นนักศึกษาเภสัชกรรมในชั้นปีสุดท้าย (นักศึกษาฝึกงาน) ในปีการศึกษา 2018 - 2019 ผลการวิจัยพบว่าการพิจารณาที่สำคัญที่สุด ได้แก่ สภาพแวดล้อมในการทำงาน (67.7%) โอกาสก้าวหน้า (55.9%) เงินเดือน (52.7%) สวัสดิการ (40.9%) ตารางการทำงานที่ยืดหยุ่น (34%) เป้าหมายอาชีพอันดับสูงสุดเมื่อสำเร็จการศึกษาอยู่ในอุตสาหกรรมและบริษัท (35.5%) เภสัชกรรมคลินิก (26.9%) นักวิชาการ/การวิจัย (14%) และเภสัชกรรมโรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน/ผู้ป่วยนอก) (14%) และร้านขายยาชุมชน (4.3%) การศึกษานี้แสดงให้เห็นว่าสภาพแวดล้อมในการทำงาน โอกาสก้าวหน้า และเงินเดือนเป็นสิ่งสำคัญที่สุดสำหรับนักศึกษาฝึกงานด้านเภสัชศาสตร์ เป้าหมายด้านอาชีพที่ได้รับการจัดอันดับสูงสุด ได้แก่ อุตสาหกรรมและบริษัท ตามมาด้วยเภสัชคลินิก ตามลำดับ

บทที่ 3

วิธีดำเนินงานวิจัย

การศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาข้อมูลภาคสนาม (Field Study) โดยการใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ในสถาบันการศึกษาของรัฐ ระดับชั้นปีที่ 1 - 4 โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการศึกษาค้นคว้าตามขั้นตอน ดังนี้

1. ประชากร
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การสร้างเครื่องมือและการทดสอบเครื่องมือ
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. วิธีวิเคราะห์ข้อมูล
6. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากร

ประชากรกลุ่มเป้าหมายในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คือ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ โดยศึกษาจากนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ที่เตรียมตัวจะออกฝึกภาคทางทะเล และนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ที่กลับมาจากการฝึกภาคทางทะเลแล้ว จำนวน 171 ราย จากสถาบันการศึกษาของรัฐที่ผลิตนายประจำเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ จำนวน 3 สถาบัน ได้แก่ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี วิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย

ตารางที่ 4 จำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ จำนวน 3 สถาบัน

สถาบันการศึกษาของรัฐที่ผลิต นายประจำเรือ	นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ	
	เตรียมตัวจะออกฝึก ภาคทางทะเล	กลับมาจากฝึกภาค ทางทะเล
ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี	25	75
วิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	25	22
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย	13	11
รวม	63	108

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คือ แบบสอบถาม (Questionnaire ซึ่งได้มีการแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. แบบสอบถามปลายปิด (Closed – ended Form) ในแบบสอบถามได้กำหนดคำตอบไว้อย่างหลากหลาย เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้เลือกตอบในข้อที่ต้องการมากที่สุด ซึ่งประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ

แบบสอบถามในส่วนที่ 2 ลักษณะคำถามเป็นแบบประมาณค่า Rating Interval โดยกำหนดค่าแบ่งเกณฑ์คะแนนออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้

ค่าระดับคะแนน

คะแนน 1 หมายถึง

คะแนน 2 หมายถึง

คะแนน 3 หมายถึง

คะแนน 4 หมายถึง

คะแนน 5 หมายถึง

การแปลผล

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจน้อยที่สุด

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจน้อย

ปัจจัยที่มีส่งผลต่อการตัดสินใจปานกลาง

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจมาก

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจมากที่สุด

การแปลความหมาย คือนำผลคะแนนที่ได้นั้นมาทำการวิเคราะห์โดยวิธีการหาค่าเฉลี่ยเลขคณิต โดยใช้หลักเกณฑ์การแปลความหมาย จากการใช้สูตรแจกแจงความถี่ที่เป็นอันตรภาคชั้น Class interval ในการแปลความหมาย โดยสามารถแบ่งออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้

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

จะได้ระดับอันตรภาคชั้น ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจน้อยที่สุด} &= 1.00 - 1.80 \\ \text{ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจน้อย} &= 1.81 - 2.60 \\ \text{ปัจจัยที่มีส่งผลต่อการตัดสินใจปานกลาง} &= 2.61 - 3.40 \\ \text{ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจมาก} &= 3.41 - 4.20 \\ \text{ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจมากที่สุด} &= 4.21 - 5.00 \end{aligned}$$

2. แบบสอบถามปลายเปิด (Open – ended Form) เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ซึ่งเปิดโอกาสให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็นอย่างอิสระ

การสร้างเครื่องมือและการทดสอบเครื่องมือ

ผู้ศึกษาได้ดำเนินการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) โดยมีขั้นตอนดังนี้

1. ศึกษาทบทวนข้อมูลต่าง ๆ จากเอกสารและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาประมวลเพื่อกำหนดเป็น โครงสร้างของ

แบบสอบถาม และขอบเขตของเนื้อหาของแบบสอบถามเพื่อให้ครอบคลุมมากที่สุด โดยขอคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษา

ในการศึกษาครั้งนี้ได้มีการทดสอบความเที่ยงตรง (Validity) โดยการนำแบบสอบถามส่งให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 คน พิจารณาเพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) และความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องให้มีความถูกต้อง และเพื่อความสมบูรณ์ก่อนทำการเก็บรวบรวมข้อมูล เกณฑ์ในการหาความเที่ยงตรงของแบบสอบถามคือ ค่า IOC (Item Objective Congruence Index) ซึ่งค่า IOC ที่คำนวณได้ต้องมีค่ามากกว่า 0.50 จึงถือว่าข้อคำถามนั้นสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการวัด โดยมีกรให้คะแนน ดังนี้

- 1 คือ ข้อคำถามไม่มีความสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการวัด
- 0 คือ ไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการวัดหรือไม่
- 1 คือ ข้อคำถามมีความสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการวัด

โดยค่า IOC สามารถคำนวณได้จากสมการ

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

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงสำรวจโดยการเก็บข้อมูลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ จากสถาบันการศึกษาของรัฐที่ผลิตนายประจำเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ จำนวน 3 สถาบัน โดยศึกษาจากนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ที่เตรียมตัวจะออกฝึกภาคทางทะเล และนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ที่กลับมาจากการฝึกภาคทางทะเลแล้ว โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามกรอกข้อมูลด้วยตนเอง และผู้ศึกษาทำการเก็บรวบรวมแบบสอบถามเพื่อนำไปตรวจสอบความถูกต้องและนำข้อมูลไปวิเคราะห์

ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. จัดเตรียมแบบสอบถาม จำนวน 171 ชุด แบ่งเป็นแบบสอบถามสำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ฝ่ายช่างกล ที่เตรียมตัวจะออกฝึกภาคทางทะเล จำนวน 63 ชุด และแบบสอบถามสำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ที่กลับมาจากการฝึกภาคทางทะเลแล้ว จำนวน 108 ชุด
2. นำแบบสอบถามส่งให้กับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ที่เตรียมตัวจะออกฝึกภาคทางทะเล และนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ที่กลับมาจากการฝึกภาคทางทะเลแล้ว จากสถาบันการศึกษาของรัฐที่ผลิตนายประจำเรือ จำนวน 3 สถาบัน ดังนี้ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี วิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย โดยผู้ตอบแบบสอบถามต้องเป็นผู้อ่านคำถาม และกรอกคำตอบด้วยตนเอง โดยใช้รูปแบบ Google form และใช้ Application line หรือ E-mail เพื่อส่งแบบสอบถามและเก็บข้อมูล
3. นำแบบสอบถามที่รวบรวมได้มาพิจารณาความสมบูรณ์ของการตอบแบบสอบถามเพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถามด้วยวิธีการทางสถิติต่อไป

วิธีวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับชั้นการศึกษา ผลการศึกษา และประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลที่สนใจ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ ค่าความถี่ (Frequency) และ ค่าร้อยละ (Percentage)

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ โดยการหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation)

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ โดยการใช้สถิติวิเคราะห์ค่าที (T - test)

เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลและประมวลผลทางสถิติเรียบร้อยแล้ว นำเสนอผลการศึกษาข้อมูล ด้วยวิธีการพรรณนา ประกอบตาราง และข้อมูลทางสถิติ

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) การแจกแจงความถี่ (Frequency distribution) และ การใช้วิเคราะห์ค่าที (Dependent Sample T -test) ดังนี้

1. สูตรการหาค่าร้อยละ (Percentage) ซึ่งใช้สูตรดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2545)

$$\text{สูตร} \quad P = \frac{F \times 100}{n}$$

เมื่อ P แทน ร้อยละ

F แทน ความถี่ที่ต้องการแปลค่าให้เป็นร้อยละ

n แทน จำนวนความถี่ทั้งหมด

2. ค่าเฉลี่ย (Arithmetic mean) ใช้สูตรดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2545)
สูตรการหาค่าเฉลี่ย

สูตร
$$\bar{X} = \frac{\sum X}{n}$$

เมื่อ \bar{X} แทน ค่าเฉลี่ย
 $\sum X$ แทน ผลรวมทั้งหมดของความถี่ คูณ คะแนน
 n แทน ผลรวมทั้งหมดของความถี่ซึ่งมีค่าเท่ากับจำนวนข้อมูลทั้งหมด

3. ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ใช้สูตรดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2545)

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

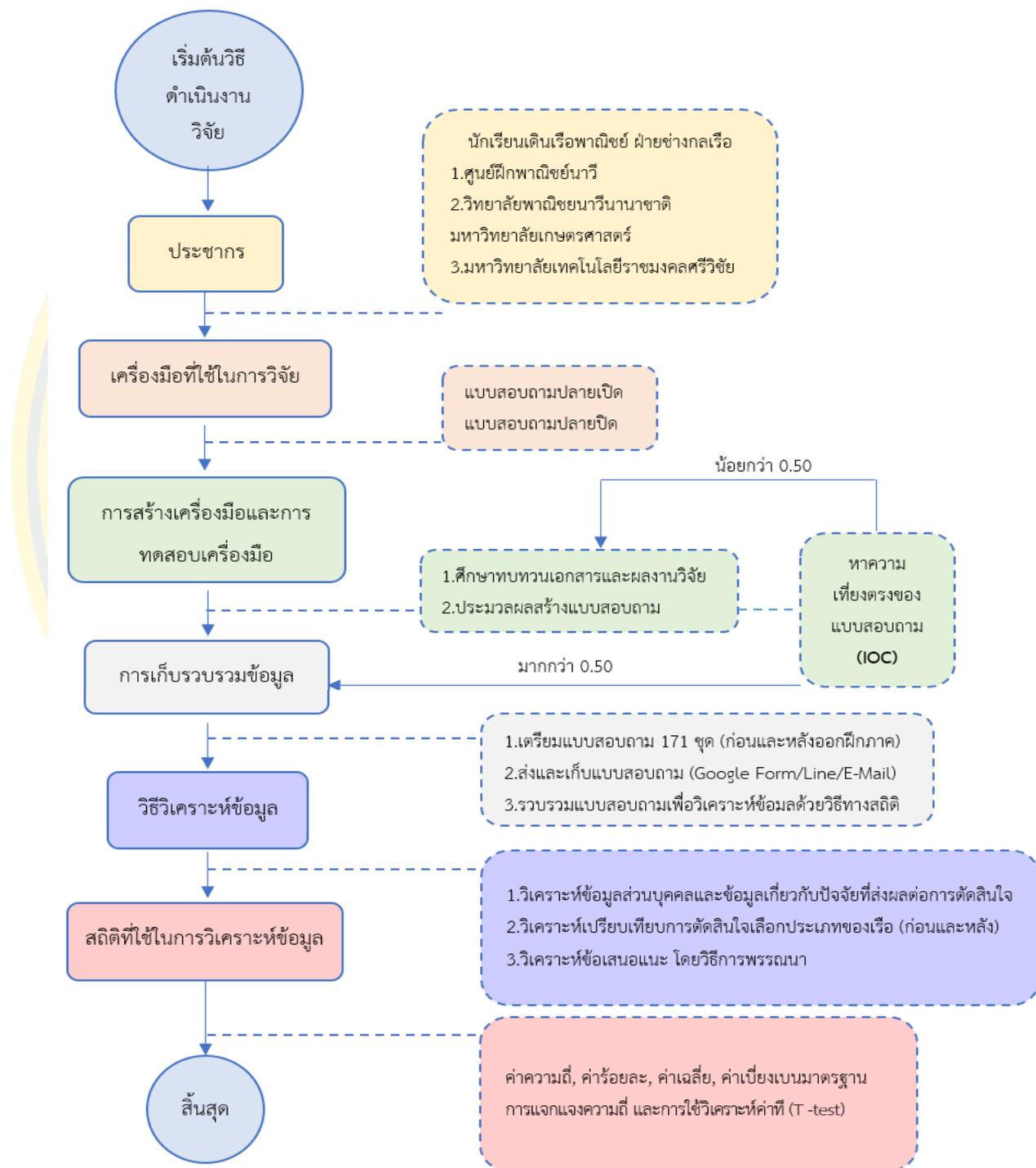
เมื่อ S แทน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
 N แทน จำนวนคะแนนในกลุ่ม
 X แทน คะแนนแต่ละตัว
 \sum แทน ผลรวม

4. สถิติวิเคราะห์ค่าที (T - test) (ที่มา: www.phichsinee.cmru.ac.th)

สูตร
$$T = \frac{\bar{X}_d - \mu_d}{\frac{S_d}{\sqrt{n}}}$$

เมื่อ T แทน ค่าสถิติที่ใช้เปรียบเทียบ
 d แทน ค่าผลต่างของคะแนน ก่อนและหลังการทดสอบ
 \bar{X}_d แทน ค่าเฉลี่ยของผลต่างของคะแนน ก่อนและหลังการทดสอบของกลุ่มตัวอย่าง
 μ_d แทน ค่าเฉลี่ยของผลต่างของคะแนน ก่อนและหลังการทดสอบของประชากร
 S_d แทน ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานผลต่างของคะแนน ก่อนและหลังการทดสอบ
 ของกลุ่มตัวอย่าง
 n แทน จำนวนนักเรียนที่ทำการทดสอบ
 $Df = n - 1$

ขั้นตอนในการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียน
เดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ สามารถสรุปได้ดังแผนต่อไปนี้



ภาพที่ 11 แผนผังแสดงขั้นตอนวิธีดำเนินงานวิจัย

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การวิจัยเรื่องนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ โดยศึกษาจากนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ที่เตรียมตัวจะออกฝึกภาคทางทะเล และนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ที่กลับมาจากการฝึกภาคทางทะเลแล้ว จากสถาบันการศึกษาของรัฐที่ผลิตนายประจำเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ จำนวน 3 สถาบัน ได้แก่ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี วิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย จากการตอบกลับของแบบสอบถาม จำนวน 118 ราย จากทั้งหมด 171 ราย คิดเป็นร้อยละ 69 โดยแบ่งเป็น นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ที่เตรียมตัวจะออกฝึกภาคทางทะเล จำนวน 45 ราย จากทั้งหมด 63 ราย คิดเป็นร้อยละ 72 และนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ที่กลับมาจากการฝึกภาคทางทะเล จำนวน 73 ราย จากทั้งหมด 108 ราย คิดเป็นร้อยละ 68 ซึ่งผู้ศึกษาได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอผลการวิเคราะห์แบ่งเป็น ดังนี้

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล
2. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ
3. ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ

ผู้ศึกษากำหนดสัญลักษณ์เพื่อนำเสนอข้อมูลทางสถิติ ดังนี้

\bar{X} = ค่าเฉลี่ย

S.D. = ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

t = ค่าสถิติที่ใช้เปรียบเทียบ

p = ความน่าจะเป็นของความคลาดเคลื่อน

ผลการศึกษาปรากฏได้ดังนี้

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 118 ราย ใช้การวิเคราะห์โดยการแจกแจงความถี่และการหาค่าร้อยละ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม (ปี)	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (ราย)		ร้อยละ
	ก่อนออกฝึกภาคทางทะเล	หลังออกฝึกภาคทางทะเล	
อายุ 21 ปี	16	6	18.64
อายุ 22 ปี	20	6	22.03
อายุ 23 ปี	5	10	12.71
อายุ 24 ปี	3	26	24.58
อายุ 25 ปี	1	16	14.41
อายุ 26 ปี	0	6	5.08
อายุ 27 ปี	0	2	1.69
อายุ 28 ปี	0	1	0.85
รวม	45	73	100.00

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถาบันการศึกษา

สถาบันการศึกษา	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (ราย)		ร้อยละ
	ก่อนออกฝึกภาคทางทะเล	หลังออกฝึกภาคทางทะเล	
ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี	25	51	64.41
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	7	11	15.25
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย	13	11	20.24
รวม	45	73	100.00

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการออกฝึกภาคทางทะเล

การออกฝึกภาคทางทะเล	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เตรียมตัวลงฝึกภาคทางทะเล	45	38.14
กลับมาจากฝึกภาคทางทะเล	73	61.86
รวม	118	100.00

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามผลการศึกษา โดยเฉลี่ยที่ผ่านมา

ผลการศึกษาโดยเฉลี่ยที่ผ่านมา	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (ราย)		ร้อยละ
	ก่อนออกฝึกภาคทางทะเล	หลังออกฝึกภาคทางทะเล	
ผลการศึกษาต่ำกว่า 2.50	6	10	13.56
ผลการศึกษาตั้งแต่ 2.51 - 3.00	16	35	43.22
ผลการศึกษาตั้งแต่ 3.01 ขึ้นไป	23	28	43.22
รวม	45	73	100.00

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทเรือสินค้าที่เลือกเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล

ประเภทเรือสินค้าที่เลือกเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (ราย)		ร้อยละ
	ก่อนออกฝึกภาคทางทะเล	หลังออกฝึกภาคทางทะเล	
เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General Cargo Ship)	7	5	10.17
เรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker Ships)	4	9	11.02
เรือคอนเทนเนอร์ (Container Ships)	12	20	27.12
เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Cargo Ship)	20	35	46.61

ประเภทเรือสินค้าที่เลือกเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (ราย)		ร้อยละ
	ก่อนออกฝึกภาคทางทะเล	หลังออกฝึกภาคทางทะเล	
เรือประเภทอื่น ๆ (Other Types of Ship)	2	4	5.08
รวม	45	73	100.00

จากข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 118 ราย พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ อายุ 24 คิดเป็นร้อยละ 24.58 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาอายุระหว่าง 22 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.03 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด สถาบันการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 57.63 ศึกษาอยู่ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี รองลงมาศึกษาอยู่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย คิดเป็นร้อยละ 20.24 ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 61.86 เป็นนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยที่กลับมาจากฝึกภาคทางทะเลแล้ว ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 42.22 มีผลการศึกษาโดยเฉลี่ยที่ผ่านมา 3.01 ขึ้นไป รองลงมา มีผลการศึกษาโดยเฉลี่ยที่ผ่านมา 2.51 - 3.00 คิดเป็นร้อยละ 42.22 โดยประเภทเรือสินค้าที่ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มากที่สุด ร้อยละ 46.61 คือเรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Cargo Ship) รองลงมาคือเรือคอนเทนเนอร์ (Container Ship) คิดเป็นร้อยละ 27.12 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ

ตารางที่ 10 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ด้านปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล			หลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
1. ค่านิยมในการเลือกประเภทของเรือ เช่น เพื่อน/รุ่นพี่ในสถาบันการศึกษานิยมเลือก	3	1.31	ปานกลาง	3.11	1.25	ปานกลาง

ปัจจัยส่วนบุคคล	ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติ			หลังออกฝึกภาคปฏิบัติ		
	ทางทะเล			ทางทะเล		
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
เรือประเภทนั้น						
2. ความชอบและทัศนคติส่วนตัวที่มีต่อประเภทเรือที่เลือก	4.04	1.12	มาก	3.81	1.14	มาก
3. เกรดเฉลี่ยมีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือ	3.11	1.49	ปานกลาง	3.45	1.38	มาก
4. ทุนการศึกษา มีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือ	3.15	1.52	ปานกลาง	3.48	1.30	มาก
5. โอกาสในการเดินทางรอบโลกมีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือของท่าน	3.54	1.44	มาก	3.63	1.19	มาก
6. ขนาดของเรือมีผลต่อการตัดสินใจ เช่น ท่านมีความเชื่อว่าเรือขนาดใหญ่จะมีความสะดวกสบายและปลอดภัยมากกว่าเรือขนาดเล็ก	3.56	1.37	มาก	3.56	1.25	มาก
7. ครอบครัวมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือ	2.65	1.50	ปานกลาง	2.79	1.51	ปานกลาง
8. ความภูมิใจของครอบครัวที่มีต่อเรือประเภทใดประเภทหนึ่งส่งผลต่อการตัดสินใจ	2.61	1.48	ปานกลาง	2.61	1.36	ปานกลาง
9. คำแนะนำและการสนับสนุนจากครอบครัวมีผลต่อการตัดสินใจ	2.95	1.47	ปานกลาง	2.95	1.35	ปานกลาง

จากตารางที่ 10 แสดงถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ด้านปัจจัยส่วนบุคคล สรุปได้ดังนี้

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนบุคคลว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าทั้งก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า 1. ความชอบและทัศนคติส่วนตัวที่มีต่อประเภทเรือที่เลือก

ทำให้ตัดสินใจเลือกเรือประเภทนั้น เนื่องจากทำให้บรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ตามที่ต้องการ

2. โอกาสในการเดินทางรอบ โลกมีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือ เพราะนอกจากจะได้ทำงานที่มีรายได้สูงและยังมีโอกาสได้เรียนรู้วัฒนธรรมของแต่ละประเทศที่เรือได้ทำการรับส่งสินค้า
3. ขนาดของเรือมีผลต่อการตัดสินใจ เพราะมีความเชื่อว่าเรือขนาดใหญ่จะมีความสะดวกสบายและปลอดภัยมากกว่าเรือขนาดเล็ก

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนบุคคลว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าทั้งก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า 1. คำนิยมในการเลือกประเภทของเรือ เช่น เพื่อน/รุ่นพี่ในสถาบันการศึกษานิยมเลือกเรือประเภทนั้น 2. คำแนะนำและการสนับสนุนจากครอบครัวมีผลต่อการตัดสินใจ 3. ครอบครัวมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือ 4. ความภูมิใจของครอบครัวที่มีต่อเรือประเภทใดประเภทหนึ่งส่งผลต่อการตัดสินใจ จากทั้ง 4 ข้อที่กล่าวมา จะเห็นได้ว่า เพื่อน/รุ่นพี่ในสถาบัน และครอบครัวมีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือทั้งก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับความหมายของการตัดสินใจที่ไกลสเดน กล่าวว่าการตัดสินใจเป็นการพิจารณาเลือกทางเลือกต่าง ๆ ของบุคคลที่ต้องปฏิบัติในลักษณะที่แตกต่างกัน จึงทำให้เพื่อน/รุ่นพี่ในสถาบัน และครอบครัวซึ่งไม่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือเท่าที่ควร

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนบุคคลว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล อยู่ในระดับปานกลาง และหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ให้ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า

1. ทุนการศึกษามีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือ เนื่องจากก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล นักเรียนยังไม่เคยปฏิบัติงานในเรือสินค้าทำให้ไม่ทราบว่าแต่ละเรือแต่ละประเภทมีรูปแบบการทำงานที่แตกต่างกันแม้ว่าเครื่องจักรจะมีความคล้ายคลึงกัน จึงให้ความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อออกฝึกภาคปฏิบัติงานบนเรือจริงแล้ว ทำให้เห็นว่า การได้ทุนจากบริษัทมีความสำคัญต่อการเลือกประเภทเรือเป็นอย่างมาก
2. เกรดเฉลี่ยมีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือ เนื่องจากก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลนักเรียนยังไม่เห็นความสำคัญของเกรดเฉลี่ย จึงให้ความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลแล้วทำให้เห็นว่าหากมีเกรดเฉลี่ยที่ดีทำให้มีโอกาสนในการเลือกเรือมากกว่า

ตารางที่ 11 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือด้านความรู้ความสามารถ

ปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ	ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล			หลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
1. การมีความรู้ทางด้านวิชาการที่เพียงพอส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	3.9	1.22	มาก	3.33	1.11	ปานกลาง
2. ความสามารถในการเรียนรู้ที่รวดเร็วและถูกต้องส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	3.81	1.33	มาก	3.5	1.16	มาก
3. สามารถนำความรู้ที่ได้จากการเรียนมาประยุกต์ใช้กับการออกฝึกภาคทางทะเลได้เป็นปัจจัยส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	4.00	1.11	มาก	3.61	1.14	มาก
4. มีประสบการณ์ฝึกภาคทางทะเลฝ่ายช่างกลเรือกับเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และสามารถนำความรู้ประสบการณ์ที่ได้รับไปปรับใช้ระหว่างการฝึกงานกับเรือสินค้าได้เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	3.86	1.24	มาก	3.45	1.11	มาก
5. ท่านมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับ						

ปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ	ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล			หลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
อุปกรณ์และชิ้นส่วนต่าง ๆ ภายในห้องเครื่อง เป็นอย่างดีเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	3.75	1.09	มาก	3.23	1.13	ปานกลาง
6. ท่านมีความรู้ความสามารถในทักษะทางเรือ สามารถบำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องยนต์พื้นฐานของเรือได้อย่างถูกวิธีและปลอดภัยส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	3.27	1.29	ปานกลาง	3.04	1.10	ปานกลาง
7. มีความรู้ความสามารถในการควบคุม แก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นบนเรือ เช่น ปฏิบัติตามหน้าที่เมื่อเกิดไฟไหม้ สามารถใช้เครื่องมือดับเพลิงและใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายพื้นฐานที่สอดคล้องกับสถานการณ์ฉุกเฉินได้เป็นอย่างดี	3.77	1.02	มาก	3.59	1.00	มาก
8. ความรู้ความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษเพื่อการติดต่อสื่อสารหรือการทำงาน เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	3.52	1.22	มาก	3.47	1.03	มาก

จากตารางที่ 11 แสดงถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ด้านความรู้ความสามารถ สรุปได้ดังนี้

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นต่อบรรยากาศด้านความรู้ความสามารถ ว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าทั้งก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า 1. ความสามารถในการเรียนรู้ที่รวดเร็วและถูกต้องส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล 2. สามารถนำความรู้ที่ได้จากการเรียนมาประยุกต์ใช้กับการออกฝึกภาคทางทะเลได้เป็นปัจจัยส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล 3. มีประสบการณ์ฝึกภาคทางทะเลฝ่ายช่างกลเรือกับเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และสามารถนำความรู้ ประสบการณ์ที่ได้รับไปปรับใช้ระหว่างการฝึกงานกับเรือสินค้าได้ เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล จากทั้ง 3 ข้อที่กล่าวมาหากนักเรียนมีประสบการณ์ มีความสามารถในการเรียนรู้ที่รวดเร็ว สามารถนำความรู้ที่ได้มาปรับใช้ให้ถูกต้องและเกิดประโยชน์ทำให้มีโอกาสเลือกประเภทเรือ ได้หลากหลายมากขึ้น 4. มีความรู้ความสามารถในการควบคุม แก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นบนเรือ กล่าวคือ หากนักเรียนมีความสามารถเฉพาะด้านในการควบคุมแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่น ปฏิบัติตามหน้าที่เมื่อเกิดไฟไหม้ สามารถใช้เครื่องมือดับเพลิงและใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายพื้นฐานที่สอดคล้องกับสถานการณ์ฉุกเฉินได้เป็นอย่างดีทำให้นักเรียนมีความมั่นใจในการปฏิบัติงานในเรือที่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษมากขึ้น 5. ความรู้ความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษเพื่อการติดต่อสื่อสารหรือการทำงาน เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เพราะถ้ามีความสามารถในการติดต่อสื่อสารโดยใช้ภาษาอังกฤษได้เป็นอย่างดีทำให้นักเรียนมีโอกาสและมีทางเลือกมากขึ้นในการเลือกประเภทเรือในระดับสากล

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นต่อบรรยากาศด้านความรู้ความสามารถ ว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าทั้งก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาแล้วพบว่า มีความรู้ความสามารถในทักษะทางเรือสามารถบำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องยนต์พื้นฐานของเรือได้อย่างถูกวิธีและปลอดภัย ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เนื่องจากความรู้ความสามารถขั้นพื้นฐานนักเรียนทุกคนในฝ่ายช่างกลต้องมีอยู่แล้ว จึงไม่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือมากนัก

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ให้ความคิดเห็นต่อบรรยากาศด้านความรู้ความสามารถ ว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล อยู่

ในระดับมาก และหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ให้ความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า 1. การมีความรู้ทางด้านวิชาการที่เพียงพอส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล 2. ท่านมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์และชิ้นส่วนต่าง ๆ ภายในห้องเครื่อง เป็นอย่างดีเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เนื่องจากก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลนักเรียนยังไม่เคยปฏิบัติงานในเรือสินค้าทำให้เข้าใจว่าการมีความรู้ทางด้านวิชาการและความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์ชิ้นส่วนต่าง ๆ อย่างเดียวก็เพียงพอต่อการเลือกประเภทเรือ จึงให้ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก แต่เมื่อออกฝึกภาคปฏิบัติงานบนเรือจริงแล้ว ทำให้เห็นว่าความรู้ทางด้านวิชาการและความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์ชิ้นส่วนต่าง ๆ อย่างเดียวไม่เพียงพอ จำเป็นต้องมีทักษะความรู้และประสบการณ์ด้านอื่นประกอบด้วย จึงให้ความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ด้านองค์กร

ปัจจัยด้านองค์กร	ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล			หลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
1. ความน่าเชื่อถือและความมีชื่อเสียงของบริษัทเดินเรือเป็นที่ยอมรับของบุคคลทั่วไป	4.2	1.10	มาก	3.87	1.03	มาก
2. บริษัทเป็นที่รู้จักในระดับนานาชาติ	4.25	1.04	มากที่สุด	3.86	1.00	มาก
3. บริษัทมีความมั่นคงและมีโอกาสเติบโตในอนาคต	4.25	1.01	มากที่สุด	3.86	0.99	มาก
4. มีโอกาสและความก้าวหน้าในสายงานด้านช่างกลเรือ	4.25	0.96	มากที่สุด	3.84	1.02	มาก
5. บริษัทมีชื่อเสียงในด้านการให้ความสำคัญกับบุคลากร	4.25	1.08	มากที่สุด	4.04	0.90	มาก
6. นโยบายการเลื่อนตำแหน่งของ	4.11	1.08	มาก	4.01	0.90	มาก

ปัจจัยด้านองค์กร	ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล			หลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
คนประจำเรือมีความยุติธรรม						
7. ประเภทเรือสินค้าที่ท่านเลือกเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เป็นบริษัทที่มีแนวโน้มในการรับพนักงานจากผู้ที่เคยผ่านประสบการณ์ในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลร่วมกับบริษัทมาก่อน	3.90	1.16	มาก	3.8	0.95	มาก
8. ความมีชื่อเสียงในด้านมาตรฐานความปลอดภัยของเรือประเภทนั้น เช่น เป็นบริษัทที่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือ และความปลอดภัยในการทำงานของบุคลากรทุกคน	4.13	1.04	มาก	3.97	0.91	มาก
9. รายได้และสวัสดิการของบริษัทมีความเหมาะสม	4.15	1.11	มาก	3.80	1.02	มาก
10. อัตราการปรับขึ้นเงินเดือนของบริษัทเดินเรือมีความเหมาะสมกับความสามารถของคนประจำเรือ	4.02	1.11	มาก	3.81	1.02	มาก

จากตารางที่ 12 แสดงถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ด้านองค์กร สรุปได้ดังนี้

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กรว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าทั้งก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า 1. ความน่าเชื่อถือและความมีชื่อเสียงของบริษัทเดินเรือ

เป็นที่ยอมรับของบุคคลทั่วไป 2. นโยบายการเลื่อนตำแหน่งของคนประจำเรือมีความยุติธรรม 3. รายได้และสวัสดิการของบริษัทมีความเหมาะสม 4. อัตราการปรับขึ้นเงินเดือนของบริษัทเดินเรือมีความเหมาะสมกับความสามารถของคนประจำเรือ จากทั้ง 4 ข้อที่กล่าวมานั้น ทำให้เห็นว่านักเรียนให้ความสำคัญเกี่ยวกับชื่อเสียง รายได้ สวัสดิการ การเลื่อนตำแหน่ง เพราะบ่งบอกถึงความมั่นคงในการทำงาน เหตุนี้จึงส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือของนักเรียน 5. ประเภทเรือสินค้าที่ท่านเลือกเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เป็นบริษัทที่มีแนวโน้มในการรับพนักงานจากผู้ที่เคยผ่านประสบการณ์ในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลร่วมกับบริษัทมาก่อน การที่นักเรียนให้ความสำคัญเห็นต่อข้อนี้ อยู่ในระดับมาก เนื่องจากการที่บริษัทมีแนวโน้มในการรับบุคลากรที่เคยผ่านประสบการณ์ในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลร่วมกับบริษัทมาก่อนทำให้นักเรียนมีความมั่นใจที่จะนำความรู้และประสบการณ์มาต่อยอดในการปฏิบัติงานจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพ 6. ความมีชื่อเสียงในด้านมาตรฐานความปลอดภัยของเรือประเภทนั้น กล่าวคือการที่เรือประเภทนั้นใส่ใจและให้ความสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือ และความปลอดภัยในการทำงานของบุคลากรทุกคนทำให้นักเรียนมั่นใจ ปลอดภัย จึงให้ความสำคัญเห็นข้อนี้ในระดับมาก

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ให้ความสำคัญเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กร ว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล อยู่ในระดับมากที่สุด และหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ให้ความสำคัญเห็นอยู่ในระดับมาก ในประเด็นดังนี้ 1. บริษัทเป็นที่รู้จักในระดับนานาชาติ 2. บริษัทมีความมั่นคงและมีโอกาสเติบโตในอนาคต 3. มีโอกาสและความก้าวหน้าในสายงานด้านช่างกลเรือ 4. บริษัทมีชื่อเสียงในด้านการให้ความสำคัญกับบุคลากร จากทั้ง 4 ข้อที่กล่าวมานั้น ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลนักเรียนเข้าใจว่าการที่บริษัทอยู่ในระดับนานาชาติและมีชื่อเสียงในด้านการให้ความสำคัญกับบุคลากร ทำให้มีความมั่นคง มีโอกาสเติบโตในสายงานด้านช่างกลเรือ จึงให้ความสำคัญเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด แต่เมื่อออกฝึกภาคปฏิบัติงานบนเรือจริงแล้ว ทำให้เห็นว่าบริษัทอยู่ในระดับระดับนานาชาติ ความมีชื่อเสียงในด้านการให้ความสำคัญกับบุคลากร ไม่อาจตอบสนองต่อความต้องการในการเลือกประเภทเรือของแต่ละบุคคลได้ เช่น การใช้ชีวิตความเป็นอยู่ความแตกต่างของวัฒนธรรม เป็นต้น จึงให้ความสำคัญเห็นอยู่ในระดับมาก

ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยทั้ง 3 ด้านที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ	ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล			หลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
1. ปัจจัยส่วนบุคคล	3.18	1.41	ปานกลาง	3.27	1.30	ปานกลาง
2. ปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ	3.74	1.19	มาก	3.40	1.10	ปานกลาง
3. ปัจจัยด้านองค์กร	4.15	1.07	มาก	3.89	0.97	มาก

จากตารางที่ 13 แสดงถึงปัจจัยทั้ง 3 ด้านที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ซึ่งจากตารางจะพบว่าก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล นักเรียนส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านองค์กรส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเล อยู่ในระดับมาก เนื่องจากความน่าเชื่อถือและความมีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับ การเลื่อนตำแหน่งของคนประจำเรือมีความยุติธรรม รายได้ สวัสดิการ อัตราการปรับขึ้นเงินเดือนมีความเหมาะสม ประกอบกับบริษัทมีแนวโน้มในการรับบุคลากรจากผู้ที่เคยผ่านประสบการณ์ในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลร่วมกับบริษัทมาก่อน และมีความมีชื่อเสียงในด้านมาตรฐานความปลอดภัยของเรือประเภทนั้น เป็นเหตุผลสำคัญที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือของนักเรียน

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ

ตารางที่ 14 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ด้านปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		หลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		t	p
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ค่านิยมในการเลือกประเภทของเรือ เช่น เพื่อน/รุ่นพี่ในสถาบันการศึกษานิยมเลือกเรือประเภทนั้น	3	1.31	3.11	1.25	1.98	0.65
2. ความชอบและทัศนคติส่วนตัวที่มีต่อประเภทเรือที่เลือก	4.04	1.12	3.81	1.14	1.98	0.29
3. เกรดเฉลี่ยมีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือ	3.11	1.49	3.45	1.38	1.98	0.21
4. ทุนการศึกษาามีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือ	3.15	1.52	3.48	1.30	1.99	0.24
5. โอกาสในการเดินทางรอบโลกมีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือของท่าน	3.54	1.44	3.63	1.19	1.99	0.7
6. ขนาดของเรือมีผลต่อการตัดสินใจ เช่น ท่านมีความเชื่อว่าเรือขนาดใหญ่จะมีความสะดวกสบายและปลอดภัยมากกว่าเรือขนาดเล็ก	3.56	1.37	3.56	1.25	1.98	0.89
7. ครอบครัวมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือ	2.65	1.50	2.79	1.51	1.98	0.64
8. ความภูมิใจของครอบครัวที่มีต่อเรือประเภทใดประเภทหนึ่งส่งผลต่อการตัดสินใจ	2.61	1.48	2.61	1.36	1.98	0.99
9. คำแนะนำและการสนับสนุนจากครอบครัวมีผลต่อการตัดสินใจ	2.95	1.47	2.95	1.35	1.98	0.98

เลือกประเภทของเรือสินค้าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าโอกาสในการเดินทางรอบโลกมีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือของท่านส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนบุคคล ว่าขนาดของเรือมีผลต่อการตัดสินใจ เช่น ท่านมีความเชื่อว่าเรือขนาดใหญ่จะมีความสะดวกสบายและปลอดภัยมากกว่าเรือขนาดเล็กส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยเท่ากับหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าขนาดของเรือมีผลต่อการตัดสินใจ เช่น ท่านมีความเชื่อว่าเรือขนาดใหญ่จะมีความสะดวกสบายและปลอดภัยมากกว่าเรือขนาดเล็กส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนบุคคล ว่าครอบครัวมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าครอบครัวมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนบุคคล ว่าความภูมิใจของครอบครัวที่มีต่อเรือประเภทใดประเภทหนึ่งส่งผลต่อการตัดสินใจส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยเท่ากับหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าความภูมิใจของครอบครัวที่มีต่อเรือประเภทใดประเภทหนึ่งส่งผลต่อการตัดสินใจส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนบุคคล ว่าคำแนะนำและการสนับสนุนจากครอบครัวมีผลต่อการตัดสินใจส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยเท่ากับหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าคำแนะนำและการสนับสนุนจาก

ครอบครัวมีผลต่อการตัดสินใจส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึก
ภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่
ระดับ 0.05

ตารางที่ 15 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึก
ภาคปฏิบัติทางทะเลและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์
ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ

ปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ	ก่อนออกฝึก ภาคปฏิบัติ ทางทะเล		หลังออกฝึก ภาคปฏิบัติ ทางทะเล		t	p
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. การมีความรู้ทางด้านวิชาการที่เพียงพอส่งผลต่อ การเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทาง ทะเลของท่าน	3.9	1.22	3.33	1.11	1.98	0.01
2. ความสามารถในการเรียนรู้ที่รวดเร็วและถูกต้อง ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	3.81	1.33	3.5	1.16	1.98	0.19
3. สามารถนำความรู้ที่ได้จากการเรียนมาประยุกต์ใช้ กับการออกฝึกภาคทางทะเลได้เป็นปัจจัยส่งผลต่อ การเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทาง ทะเลของท่าน	4.00	1.11	3.61	1.14	1.98	0.07
4. มีประสบการณ์ฝึกภาคทางทะเลฝ่ายช่างกลเรือกับ เรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์ นาวี และสามารถนำความรู้ ประสบการณ์ที่ได้รับไป ปรับใช้ระหว่างการฝึกงานกับเรือสินค้าได้ เป็นปัจจัย ที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	3.86	1.24	3.45	1.11	1.98	0.08
5. ท่านมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์และชิ้นส่วน ต่าง ๆ ภายในห้องเครื่อง เป็นอย่างดีเป็นปัจจัยที่ส่งผล	3.75	1.09	3.23	1.13	1.98	0.01

ปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ	ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		หลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		t	p
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
	ต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน					
6. ท่านมีความรู้ความสามารถในทักษะทางเรือสามารถบำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องยนต์พื้นฐานของเรือได้อย่างถูกต้องวิธีและปลอดภัย ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	3.27	1.29	3.04	1.10	1.99	0.32
7. มีความรู้ความสามารถในการควบคุม แก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นบนเรือ เช่น ปฏิบัติตามหน้าที่เมื่อเกิดไฟไหม้ สามารถใช้เครื่องมือดับเพลิงและใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายพื้นฐานที่สอดคล้องกับสถานการณ์ฉุกเฉินได้เป็นอย่างดี	3.77	1.02	3.59	1.00	1.98	0.37
8. ความรู้ความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษเพื่อการติดต่อสื่อสารหรือการทำงาน เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	3.52	1.22	3.47	1.03	1.99	0.8

จากตารางที่ 15 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ วิเคราะห์เปรียบเทียบเป็นรายข้อ ดังนี้

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อบริษัทด้านความรู้ความสามารถ ว่าการมีความรู้ทางด้านวิชาการที่เพียงพอส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่านส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าการมีความรู้ทางด้านวิชาการที่เพียงพอส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่านส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อน

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ ว่าท่านมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์และชิ้นส่วนต่าง ๆ ภายในห้องเครื่อง เป็นอย่างดีเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าท่านมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์และชิ้นส่วนต่าง ๆ ภายในห้องเครื่อง เป็นอย่างดีเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ ว่าท่านมีความรู้ความสามารถในทักษะทางเรือ สามารถบำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องยนต์พื้นฐานของเรือได้อย่างถูกวิธีและปลอดภัย ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าท่านมีความรู้ความสามารถในทักษะทางเรือ สามารถบำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องยนต์พื้นฐานของเรือได้อย่างถูกวิธีและปลอดภัย ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ ว่ามีความรู้ความสามารถในการควบคุม แก๊วสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นบนเรือ เช่น ปฏิบัติตามหน้าที่เมื่อเกิดไฟไหม้ สามารถใช้เครื่องมือดับเพลิงและใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายพื้นฐานที่สอดคล้องกับสถานการณ์ฉุกเฉินได้เป็นอย่างดี ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่ามีความรู้ความสามารถในการควบคุมแก๊วสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นบนเรือ เช่น ปฏิบัติตามหน้าที่เมื่อเกิดไฟไหม้ สามารถใช้เครื่องมือดับเพลิงและใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายพื้นฐานที่สอดคล้องกับสถานการณ์ฉุกเฉินได้เป็นอย่างดี ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ ว่าความรู้ความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษเพื่อการติดต่อสื่อสารหรือการทำงาน

เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าความรู้ความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษเพื่อการติดต่อสื่อสารหรือการทำงาน เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่านส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 16 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ปัจจัยด้านองค์กร

ปัจจัยด้านองค์กร	ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		หลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		t	p
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ความน่าเชื่อถือและควมมีชื่อเสียงของบริษัทเดินเรือเป็นที่ยอมรับของบุคคลทั่วไป	4.2	1.10	3.87	1.03	1.98	0.11
2. บริษัทเป็นที่รู้จักในระดับนานาชาติ	4.25	1.04	3.86	1.00	1.98	0.49
3. บริษัทมีความมั่นคงและมีโอกาสเติบโตในอนาคต	4.25	1.01	3.86	0.99	1.98	0.04
4. มีโอกาสและความก้าวหน้าในสายงานด้านช่างกลเรือ	4.25	0.96	3.84	1.02	1.98	0.03
5. บริษัทมีชื่อเสียงในด้านการให้ความสำคัญกับบุคลากร	4.25	1.08	4.04	0.90	1.98	0.22
6. นโยบายการเลื่อนตำแหน่งของคนประจำเรือมีความยุติธรรม	4.11	1.08	4.01	0.90	1.99	0.60
7. ประเภทเรือสินค้าที่ท่านเลือกเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เป็นบริษัทที่มีแนวโน้มในการรับพนักงานจากผู้ที่เคยผ่านประสบการณ์ในการฝึก	3.90	1.16	3.8	0.95	1.99	0.61

ปัจจัยด้านองค์กร	ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		หลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		t	p
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
	ภาคปฏิบัติทางทะเลร่วมกับบริษัทมาก่อน					
8. ความมีชื่อเสียงในด้านมาตรฐานความปลอดภัยของเรือประเภทนั้น เช่น เป็นบริษัทที่ให้ ความสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือ และความปลอดภัยในการทำงานของบุคลากรทุกคน	4.13	1.04	3.97	0.91	1.98	0.39
9. รายได้และสวัสดิการของบริษัทมีความเหมาะสม	4.15	1.11	3.80	1.02	1.98	0.09
10. อัตราการปรับขึ้นเงินเดือนของบริษัทเดินเรือมีความเหมาะสมกับความสามารถของคนประจำเรือ	4.02	1.11	3.81	1.02	1.98	0.32

จากตารางที่ 16 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ปัจจัยด้านองค์กร วิเคราะห์เปรียบเทียบเป็นรายข้อ ดังนี้

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กร ว่าความน่าเชื่อถือและความมีชื่อเสียงของบริษัทเดินเรือเป็นที่ยอมรับของบุคคลทั่วไปส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าความน่าเชื่อถือและความมีชื่อเสียงของบริษัทเดินเรือเป็นที่ยอมรับของบุคคลทั่วไป ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กร ว่าบริษัทเป็นที่รู้จักในระดับนานาชาติส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าบริษัทเป็นที่รู้จักในระดับนานาชาติส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กร ว่าบริษัทมีความมั่นคงและมีโอกาสเติบโตในอนาคตส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าบริษัทมีความมั่นคงและมีโอกาสเติบโตในอนาคตส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กร ว่ามีโอกาสและความก้าวหน้าในสายงานด้านช่างกลเรือส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่ามีโอกาสและความก้าวหน้าในสายงานด้านช่างกลเรือส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กร ว่าบริษัทมีชื่อเสียงในด้านการให้ความสำคัญกับบุคลากร ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าบริษัทมีชื่อเสียงในด้านการให้ความสำคัญกับบุคลากร ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กร ว่านโยบายการเลื่อนตำแหน่งของคนประจำเรือมีความยุติธรรมส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่านโยบายการเลื่อนตำแหน่งของคนประจำเรือมีความยุติธรรมส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กร ว่าประเภทเรือสินค้าที่ท่านเลือกเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เป็นบริษัทที่มีแนวโน้มในการรับพนักงานจากผู้ที่เคยผ่านประสบการณ์ในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลร่วมกับบริษัทมาก่อนส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าประเภทเรือ

สินค้าที่ท่านเลือกเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เป็นบริษัทที่มีแนวโน้มในการรับพนักงานจากผู้ที่เคยผ่านประสบการณ์ในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลร่วมกับบริษัทมาก่อนส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กร ว่าความมีชื่อเสียงในด้านมาตรฐานความปลอดภัยของเรือประเภทนั้น เช่น เป็นบริษัทที่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือ และความปลอดภัยในการทำงานของบุคลากรทุกคน ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าความมีชื่อเสียงในด้านมาตรฐานความปลอดภัยของเรือประเภทนั้น เช่น เป็นบริษัทที่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือ และความปลอดภัยในการทำงานของบุคลากรทุกคน ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กร ว่ารายได้และสวัสดิการของบริษัทมีความเหมาะสมส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่ารายได้และสวัสดิการของบริษัทมีความเหมาะสมส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กร ว่าอัตราการปรับขึ้นเงินเดือนของบริษัทเดินเรือมีความเหมาะสมกับความสามารถของคนประจำเรือส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าอัตราการปรับขึ้นเงินเดือนของบริษัทเดินเรือมีความเหมาะสมกับความสามารถของคนประจำเรือส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 17 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบปัจจัยทั้ง 3 ด้าน ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ

ประเด็นการเปรียบเทียบ	ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		หลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล		t	p
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ปัจจัยส่วนบุคคล	3.18	1.41	3.27	1.30	1.98	0.62
2. ปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ	3.74	1.19	3.40	1.10	1.98	0.23
3. ปัจจัยด้านองค์กร	4.15	1.07	3.89	0.97	1.98	0.29

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนบุคคล ว่าส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มีค่าเฉลี่ยมากกว่าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าปัจจัยส่วนบุคคลส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ ว่าส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าปัจจัยด้านความรู้ความสามารถส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือให้ความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กร ว่าส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อทำการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติ t-test แสดงให้เห็นว่าปัจจัยด้านองค์กรส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ซึ่งจากการศึกษาปัจจัยทั้ง 3 ด้าน โดยเปรียบเทียบการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เมื่อดูจากตารางจะ

พบว่า ปัจจัยด้านองค์กรส่งผลต่อตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าทั้งก่อนและหลังออก
ฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมากที่สุด

จากข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยทั้ง 3 สถาบัน ทั้งหมด
จำนวน 118 ราย มีข้อเสนอแนะโดยสรุปว่าการเลือกเรือตามความชอบ และความใฝ่ฝัน จะทำให้มี
แรงผลักดันในการเรียนมากขึ้น และในการฝึกภาคทางทะเลนักเรียนจะได้รับโอกาสมากขึ้นหาก
สามารถสื่อสารภาษาอังกฤษได้อย่างดี ดังนั้นจึงควรมีโครงการสำหรับเด็กที่เก่งทางด้านภาษา เพื่อ
เป็นโอกาสให้รุ่นต่อไปได้ทำงานในบริษัทชั้นนำของโลกมากขึ้น



บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝีกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝีกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ และศึกษาเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝีกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ โดยศึกษาจากนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ในสถาบันการศึกษาของรัฐ ที่เตรียมตัวจะออกฝีกภาคทางทะเล และที่กลับมาจากการฝีกภาคทางทะเลแล้ว จำนวน 171 ราย จากสถาบันการศึกษาของรัฐ จำนวน 3 สถาบัน ได้แก่ ศูนย์ฝีกพาณิชย์นาวี วิทยาลัยพาณิชย์นาวี นานาชาติมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย วิธีการศึกษาโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ในการเก็บข้อมูล ซึ่งมีผู้ตอบแบบสอบถามกลับมาจำนวน 118 ราย จากทั้งหมด 171 ราย ปัจจัยที่นำมาศึกษาในครั้งนี้มี 3 ด้านหลัก ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ และปัจจัยด้านองค์กร โดยสรุปผลการวิจัยตามลำดับดังนี้

สรุปผลการวิจัย

1. ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จากข้อมูลที่ได้ทำการศึกษาและรวบรวมจากแบบสอบถามทั้งหมด 118 ราย พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 24 ปี สถาบันการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ศึกษาอยู่ที่ศูนย์ฝีกพาณิชย์นาวี และผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือที่กลับมาจากการฝีกภาคทางทะเลแล้ว โดยมีผลการศึกษาเฉลี่ยที่ผ่านมาตั้งแต่ 3.01 ขึ้นไป ซึ่งประเภทเรือสินค้าที่ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกเพื่อฝีกภาคปฏิบัติทางทะเล มากที่สุด คือเรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Cargo Ship)

2. จากการศึกษปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝีกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ จากปัจจัยทั้ง 3 ด้าน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กรว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝีกภาคทางทะเล ทั้งก่อนและหลังการฝีกภาคปฏิบัติทางทะเล อยู่ในระดับมาก รองลงมาผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านความรู้ความสามารถว่าส่งผลต่อการ

ตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเล ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลอยู่ในระดับมาก และ หลังกลับมาจากฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ให้ความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ลำดับสุดท้ายผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนบุคคล ว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเล ทั้งก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล อยู่ในระดับปานกลาง

และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ปัจจัยด้านองค์กรที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ที่ผู้ตอบแบบสอบถาม ให้ความคิดเห็นทั้งก่อนและหลังเป็นอันดับแรก คือการเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียงในด้านการให้ความสำคัญกับบุคลากร รองลงมา คือบริษัทที่มีความมั่นคงและมีโอกาสเติบโตในอนาคต ปัจจัยด้านความรู้ความสามารถที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือทั้งก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ที่ผู้ตอบแบบสอบถาม ให้ความคิดเห็นเป็นอันดับแรก คือสามารถนำความรู้ที่ได้จากการเรียนมาประยุกต์ใช้กับการออกฝึกภาคทางทะเล ได้เป็นปัจจัยส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล

รองลงมา คือการมีประสบการณ์ฝึกภาคทางทะเลฝ่ายช่างกลเรือกับเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และสามารถนำความรู้ ประสบการณ์ที่ได้รับไปปรับใช้ระหว่างการฝึกงานกับเรือสินค้าได้ เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ทั้งก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ที่ผู้ตอบแบบสอบถาม ให้ความคิดเห็นเป็นอันดับแรก คือความชอบและทัศนคติส่วนตัวที่มีต่อประเภทเรือที่เลือกนั้น รองลงมาคือ โอกาสในการเดินทางรอบโลกมีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือ นั้น ๆ

3. เมื่อศึกษาเปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนและหลังในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ จากปัจจัยทั้ง 3 ด้าน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ให้ความเห็นต่อปัจจัยส่วนบุคคลว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมากกว่าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ปัจจัยด้านความรู้ความสามารถส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล มากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และปัจจัยด้านองค์กร ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมากกว่าหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล โดยสรุปเปรียบเทียบปัจจัยทั้ง 3 ด้านจะพบว่าปัจจัยด้านองค์กรส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมากที่สุด

อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ผลการศึกษาในภาพรวมพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านองค์กรว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเล ทั้งก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล อยู่ในระดับมาก ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของวิชชุตา ต้นเมือง และชมพูนุท อ่ำช้าง (2564) ที่ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลในการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการในการฝึกสหกิจศึกษา ของนิสิตคณะ โลกจิตศึกษา มหาวิทยาลัยบูรพา ซึ่งกล่าวว่าชื่อเสียงองค์กร มีความสำคัญอย่างมากต่อการตัดสินใจเลือก

เมื่อพิจารณาในรายชื่อของปัจจัยด้านองค์กร จะเห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญ เห็นในเรื่องการเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียงในด้านการให้ความสำคัญกับบุคลากร ว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ มาเป็นอันดับแรก ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีความต้องการของมนุษย์ของมาสโลว์ (Maslow's Hierarchy of Needs) ซึ่ง Maslow ได้อธิบายถึงพฤติกรรมของมนุษย์ว่ามีความต้องการตามลำดับขั้น 5 ชั้น มนุษย์มีความต้องการความปลอดภัยและความมั่นคง (The safety and security needs) หลังตอบสนองความต้องการขั้นแรกเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จะมีความรู้สึกสนใจในด้านความต้องการความปลอดภัย การปกป้อง หรืออีกนัยหนึ่งเป็นความต้องการเพื่อบรรเทาความกลัวและความกังวล ความต้องการในลักษณะนี้คือ ความต้องการบ้านที่ปลอดภัย การงานที่มั่นคง เป็นต้น หากองค์กรใดให้ความสำคัญกับบุคลากรเป็นหลักจะทำให้บุคลากรภายในองค์กรนั้นรู้สึกถึงมั่นคงปลอดภัย และมีความเชื่อมั่นต่อองค์กรมากขึ้น

มนุษย์ทุกคนล้วนต้องการเป็นคนสำคัญในชีวิตของใครคนหนึ่งเสมอ ไม่ต่างอะไรกับโลกของการทำงานที่บุคลากรในองค์กรล้วนอยากเป็นคนสำคัญขององค์กรเช่นกัน การให้ความสำคัญกับบุคลากรในการสร้างแรงจูงใจให้กับบุคลากรในเรื่องอัตราการขึ้นเงินเดือน การยกย่องชื่นชมบุคลากรที่ทำงานดี การสร้างสมดุลระหว่างเวลาส่วนตนก็เป็นเรื่องสำคัญ เช่น การเพิ่มเวลาวันหยุดให้บุคลากรได้พักผ่อนมากยิ่งขึ้น รวมถึงการใช้เทคโนโลยีการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มความรู้ให้แก่บุคลากรเพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น การให้ความสำคัญกับบุคลากรไม่เพียงมีผลเฉพาะบุคลากรภายในองค์กรเท่านั้น แต่ยังสะท้อนถึงทัศนคติและวัฒนธรรมเชิงบวกขององค์กรนั้นอีกด้วย เมื่อบุคลากรที่มีอยู่มีความสุขจะส่งผลให้สภาพแวดล้อมในการทำงานดีขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ยังดึงดูดผู้คนภายนอกให้มีความสนใจที่จะร่วมงานในองค์กรมากขึ้น กล่าวคือการเลือกประเภทเรือฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกล ที่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ให้ความสำคัญเห็นอันดับแรกกับบริษัทที่มีชื่อเสียงในด้านการให้ความสำคัญ

กับบุคลากร เพราะมีความเชื่อมั่นว่าเรือที่ตนเลือกนั้นจะทำให้เกิดความก้าวหน้าในสายอาชีพมากขึ้น ผลการวิจัยนี้ช่วยให้สถาบันการศึกษาสามารถเข้าใจถึงปัจจัยที่นักเรียนใช้ในการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลได้อย่างถูกต้อง เพื่อนำไปปรับปรุงและพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมให้เหมาะสมและตอบสนองต่อความต้องการของตลาดแรงงานในอนาคตได้

รองลงมาผู้ตอบแบบสอบถาม มีความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านความรู้ความสามารถว่าส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเล ก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล อยู่ในระดับมาก และหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาในรายชื่อของปัจจัยด้านความรู้ความสามารถ จะเห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญเห็น ในเรื่องความสามารถในการนำความรู้ที่ได้จากการเรียนมาประยุกต์ใช้กับการออกฝึกภาคทางทะเล เป็นปัจจัยส่งผลกระทบต่อเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการตัดสินใจและการกระทำทางสังคม Reeder (1971) ได้รวบรวมทฤษฎีทางสังคมวิทยาเพื่อมาอธิบายพฤติกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ และอธิบายเหตุผลในการกระทำสิ่งใดของมนุษย์ว่าเกิดจากปัจจัยหลายปัจจัย หนึ่งในปัจจัยเหล่านั้นมีปัจจัยด้านความสามารถ (Ability) โดยอธิบายว่าการที่ผู้กระทำรู้ถึงความสามารถของตัวเองซึ่งก่อให้เกิดผลสำเร็จในเรื่องนั้น ๆ ได้ การตระหนักถึงความสามารถที่จะนำไปสู่การตัดสินใจและการกระทำทางสังคม เพราะเขารู้ว่าถ้าตัดสินใจกระทำแล้วเขามีความสามารถที่จะกระทำได้นั่นเอง

กล่าวคือหากนักเรียนมีความสามารถในด้านต่าง ๆ ที่เพียงพอ สามารถนำความรู้ที่ได้มาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ได้เป็นอย่างดี ส่งผลให้เกิดความเชื่อมั่นและนำไปสู่การตัดสินใจในการเลือกประเภทเรือที่ต้องการได้ ด้วยเหตุนี้สถาบันการศึกษาที่ผลิตนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกล ควรจัดทำโครงการในการพัฒนาทักษะและเพิ่มพูนความรู้ในส่วนที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลยังไม่ถนัด หรือยังขาด เช่น โครงการคลินิกชาวเรือนอกตารางเรียน โดยมีอาจารย์พิเศษเฉพาะทางที่มีความชำนาญคอยให้คำปรึกษา แนะนำข้อมูลทักษะด้านการปฏิบัติและให้ความรู้ในส่วนที่นักเรียนมีข้อสงสัย เพื่อเพิ่มความชำนาญในทักษะด้านวิชาชีพ เป็นแรงผลักดันและสร้างความกล้าในการตัดสินใจของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ รวมถึงควรมีการจัด โครงการสำหรับเด็กที่มีความสามารถทางด้านภาษา เพื่อเป็นการเพิ่ม โอกาสในการเข้าถึงบริษัทชั้นนำของโลกมากขึ้น

ทั้งนี้เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยทั้ง 3 ด้าน ที่ส่งผลกระทบต่อตัดสินใจเลือกประเภทของเรือสินค้าก่อนออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ จะพบว่าปัจจัยด้านองค์การส่งผลกระทบต่อตัดสินใจในการเลือกประเภทของเรือสินค้าทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมากที่สุด ซึ่งจะสอดคล้อง

กับทฤษฎีองค์ประกอบสองปัจจัย (The two-factor theory) Herzberg (1959) ได้นำเสนอทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจเรียกว่า “ทฤษฎีองค์ประกอบสองปัจจัย” ที่กล่าวว่าปัจจัยจูงใจ (Motivator factors) เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพอใจในการทำงานที่มีความสัมพันธ์กับงานโดยตรง (Related specifically to the work content) ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ประกอบไปด้วย ความสำเร็จในชีวิต การยอมรับลักษณะของงาน ความรับผิดชอบ ความก้าวหน้า และการเติบโต

ข้อเสนอแนะ

เพื่อให้ผลการศึกษาวิจัยครั้งนี้สามารถนำไปเสนอแนะแนวทางพัฒนา ปรับปรุงหลักสูตรการศึกษา และจัดการเรียนการสอนให้เหมาะสม รวมถึงเพื่อเป็นข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ในการทำการศึกษาวิจัยครั้งต่อไปหากต้องการจะทำศึกษาวิจัยในประเด็นนี้ ควรขยายขอบเขตการเก็บรวบรวมข้อมูลของสถาบันที่ผลิตนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝั่งช่วงกล ในประเทศไทยทั้งหมด เพื่อจะได้นำข้อมูลผลการศึกษาไปเสนอแนะแนวทางพัฒนา ปรับปรุงหลักสูตรการศึกษา และจัดการเรียนการสอนให้เป็นไปในทางเดียวกัน และสามารถผลิตนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝั่งช่วงกล สู่อุตสาหกรรมชั้นนำของโลกได้
2. สำหรับการศึกษาวิจัยในครั้งต่อไป ควรใช้เครื่องมือที่หลากหลายมากขึ้น เช่น การสัมภาษณ์เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก และได้ข้อมูลที่ครอบคลุมปัจจัยอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์ในการวางแผนปรับปรุงในระยะยาวของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝั่งช่วงกลต่อไป

บรรณานุกรม

- กรมเจ้าท่า. (2565). *กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี*. เข้าถึงได้จาก <https://maritimepromotion.md.go.th>
- กาญจนา อรุณสุขรุจิ. (2546). *ความพึงพอใจของสมาชิกสหกรณ์ ต่อการดำเนินงานของสหกรณ์การเกษตรไชยปราการจำกัดอำเภอไชยปราการจังหวัดเชียงใหม่*. คณะเกษตรศาสตร์: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- กุลชลธิ ไชยนั้นตา. (2539). *กระบวนการตัดสินใจ*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ประยูรวงศ์.
- ดิเรก ฤกษ์ห่วย. (2528). *แนวคิดเกี่ยวกับสิ่งที่จำเป็นที่เพียงพอแก่การดำรงชีวิต*. กรุงเทพฯ:สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี.
- ทองใบ สุดซารี. (2543). *ภาวะผู้นำและการจูงใจ*. อุบลราชธานี: สถาบันราชภัฏอุบลราชธานี.
- ไทย สิทธิ. (2546). *ปัจจัยที่มีผลต่อการสนใจเข้าร่วมเป็นสมาชิกกองทุนหมู่บ้านและชุมชนเมือง : ศึกษากรณี อำเภอเดชอุดม จังหวัดอุบลราชธานี*. คณะพัฒนาสังคม. สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- นภารัตน์ เลือจงพรู. (2544). *ปัจจัยที่มีผลประสิทธิผลในการให้บริการของพนักงานประจำสำนักงานบริการ โทรศัพท์*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต: มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- บุญชม ศรีสะอาด. (2545). *การวิจัยเบื้องต้น*. กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาส์น.
- ปณัสยา พิมพ์กลาง. (2562). *ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเลือกสถานที่ฝึกประสบการณ์วิชาชีพ. การประชุมวิชาการนำเสนอผลงานวิจัยระดับชาติของนักศึกษาชั้นมนุษยศาสตร์ และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 2*. มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- ปรียากร วงศ์อนุตรโรจน์. (2535). *ปัจจัยบ่งถึงปัญหาที่เกี่ยวกับความพึงพอใจ*. กรุงเทพฯ: พิมพ์ดี.
- ปรียานุช ดีพรมกุล. (2556). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเข้าฝึกออาชีพกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน*. วิทยาลัยบัณฑิตศึกษาด้านการจัดการ: มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- ปิยะ อุดมก้านตรง. (2556). *โลจิสติกส์ทางน้ำของไทย*: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.
- พรทวี เกื้อนคำแสน และบุญญรัตน์ สัมพันธ์วัฒน์ชัย. (2559). *ปัจจัยที่มีผลต่อแรงจูงใจในการตัดสินใจเลือกทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการในนิคมอุตสาหกรรมเหมราช อีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง*. วารสารบริหารธุรกิจเทคโนโลยีมหานคร, ปีที่ 13(มิถุนายน- กรกฎาคม 2559).
- พรพิมล คงนิม. (2554). *ความพึงพอใจของและความต้องการของลูกค้าที่ได้รับบริการจากบริษัท เอ็ม. เอช.อี - ดีแมก (ที) จำกัด สารนิพนธ์ กศ.ม*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- พวงเพชร วัชรอยู่. (2537). *แรงจูงใจกับการทำงาน*. กรุงเทพฯ: โอ.เอส.พรีนติ้ง เฮ้าส์.
- พิทยา บวรวัฒนา. (2544). *ทฤษฎีองค์การสาธารณะ (พิมพ์ครั้งที่ 4 ed.)*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

พิทักษ์ ตรีษทิม. (2538). ความพึงพอใจของประชาชนต่อระบบและกระบวนการให้บริการของ กรุงเทพมหานครศึกษาเฉพาะกรณีสำนักงานเขตยานนาวา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

พิรพงษ์ ดาราไทย. (2542). ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการตัดสินใจของผู้บริหารกับประสิทธิภาพ โรงเรียนเอกชน สายสามัญศึกษา ในเขตการศึกษา 12. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.

ภาวิณี บุญจันดา และคณะ. (2564). การศึกษาปัจจัยในการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการในการฝึกประสบการณ์วิชาชีพของนักศึกษาวิชาภาษาอังกฤษ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์. มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์.

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. *ตราสัญลักษณ์คณะพาณิชยศาสตร์บริหารศาสตร์*. เข้าถึงได้จาก <https://ims.src.ku.ac.th>.

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย. *ตราสัญลักษณ์คณะวิศวกรรมศาสตร์*. เข้าถึงได้จาก <https://eng.rmuts.ac.th/>.

ราชบัณฑิตยสถาน. (2542). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน*. กรุงเทพฯ: อักษรเจริญทัศน์. เรือบรรทุกตู้สินค้า MSC TESSA. เข้าถึงได้จาก https://fleetmon.com/vessels/msc-tessa_9930038_9928913/photos/4174497/.

เรือบรรทุกตู้สินค้า/เรือคอนเทนเนอร์. เข้าถึงได้จาก <https://tradewindsnews.com/containerships/regional-container-lines-sees-container-volumes-drop-15-in-second-quarter/2-1-859327>.

เรือบรรทุกสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง. เข้าถึงได้จาก <https://balticshipping.com/vessel/imo/9179268>.

เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป. เข้าถึงได้จาก <https://aalshipping.com>.

เรือบรรทุกสินค้าเทกองเหลว LNG Carrier. เข้าถึงได้จาก <https://shophr.invalidnost-uspeh.com/content?c=lng+tanker&id=3>.

เรือบรรทุกสินค้าเทกองเหลว LPG Carrier. เข้าถึงได้จาก <https://shipspotting.com/photos/2333572>.

เรือบรรทุกสินค้าเทกองแห้ง. เข้าถึงได้จาก https://fleetmon.com/vessels/nalineenaree_9302906_38124/photos/3277849/.

วิชชุดา ต้นเมือง และชมพูนุท อ่ำช้าง. (2564). *ปัจจัยที่มีผลในการตัดสินใจเลือกสถานประกอบการในการฝึกสหกิจศึกษา ของนิสิตคณะ โลกอิสติกส์*. มหาวิทยาลัยบูรพา.

วิชัย เหลืองธรรมชาติ. (2531). *ความพึงพอใจในการปรับตัวต่อสภาพแวดล้อมใหม่ของประชากรหมู่บ้านอพยพ โครงการเขื่อนรัชชประภาจังหวัดสุราษฎร์ธานี*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ.

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วิทวัส เหล่ามะลอ. (2562). ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเข้าศึกษาต่อระดับปริญญาตรีของนักศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น ประจำปีการศึกษา 2562 โดยผ่านการคัดเลือกด้วยระบบ TCAS. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

วิศรุต นารณพลายพันธุ์. (2562). การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของแรงงาน ก่อสร้าง. สาขาวิชาวิศวกรรมศาสตร์และการจัดการเชิงธุรกิจ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ศิริพร เจริญศรีวิริยะกุล. (2559). การตัดสินใจเลือกสถานประกอบการในการฝึกประสบการณ์วิชาชีพ ของนักศึกษาคณะเทคโนโลยีคหกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี (รายงานการวิจัย). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี. (2564). คู่มือประตูดุฝุ่น นักเดินเรือ สำหรับผู้สนใจด้านพาณิชย์นาวี กรณีศึกษา. เข้าถึงได้จาก <https://web.mmtc.ac.th>

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี. ตราสัญลักษณ์ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี. เข้าถึงได้จาก <https://mmtc.ac.th>.

สถิติเพื่อการวิจัย. สถิติวิเคราะห์ค่าที (*T-test*). เข้าถึงได้จาก <https://phichsinee.cmru.ac.th>.

สมยศ นาวิการ. (2540). การบริหารและพฤติกรรมองค์กร เรื่องการจูงใจจากแนวความคิดไปสู่การ ประยุกต์ใช้. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์บรรกิจ.

สราวุธ ลักษณะโต. (2564). การขนส่งทางทะเล. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุโขทัยธรรมมาราช. (2546). มหาวิทยาลัยการจัดการเชิงกลยุทธ์. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาราช.

สุเทพ พานิชพันธุ์. (2541). ความพึงพอใจของเกษตรกรในการเข้าร่วมโครงการปรับโครงสร้างและ ระบบการผลิตการเกษตร จังหวัดอุบลราชธานี. มหาวิทยาลัยแม่โจ้: เชียงใหม่.

สุชาติพิทย์ ใหม่ชุ่ม. (2550). การตัดสินใจเข้าเรียนในหลักสูตรการศึกษานอกโรงเรียนสายสามัญ ระดับ มัธยมศึกษาของนักเรียนศูนย์บริการการศึกษา โรงเรียน อำเภอเมือง จังหวัดยะลา. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

สุนทรี โคมิน และสนิท สมัครการ. (2522). รายงานการวิจัยเรื่องค่านิยมและระบบค่านิยมไทย : เครื่องมือในการสำรวจวัด. สำนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

สุวิทย์ มูลคำ. (2549). การเขียนแผนการจัดการเรียนรู้ที่เน้นการคิด. กรุงเทพฯ: ดวงกมลสมัย.

Bannan, D., Alshibani, M., Alshehri, S., Aljabri, A., & Kutbi, H. (2020). *Assessing factors influencing pharmacy interns career choices in Saudi Arabia*. 29(1), 67-72. Retrieved from <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/33603541/>

Bhat, S., D'souza, L. & Fernandez, J. (2012). *Factors Influencing the Career Choices of Medical*

- Graduates*. 6(1), 61-64. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/288271438_Factors_Influencing_the_Career_Chances_of_Medical_Graduates
- DiDonato, K. L., Casper, K. A., Rodis, J. L., Green, T. R. & Kelley, K. A. (2012). *Assessment of factors influencing recent graduates' selection of a community pharmacy practice site as their first practice position*. 4(2), 84-91. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1877129712000111?via%3Dihub>
- Goldstein, E. B. (2008). *Cognitive Psychology*. California: Thomson & Wadsworth.
- Herzberg, F. (1959). *The Motivation to Work* (2nd Ed.). John Wiley and Sons.
- Kowalski, R. & Westen, D. (2009). *Psychology* Denvers: John Wiley & Sons.
- Leversha, A. & Stewart, K. (2016). *Factors influencing pharmacy students' internship site choice*. 46(3), 209-215. Retrieved from <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/jppr.1174>
- Marinas, L. E., Igret, R. S., Marinas, C. V. & Prioteasa, E. (2016). *Factors influencing career choice: the Romanian business and administration students' experience*. 5(3), 267-278. Retrieved from <https://doi.org/10.14207/ejsd.2016.v5n3p267>
- Reeder, W. W. (1971). *Partial Theroies from thed 25 Years Reasearch Programe on Directive Factors in Believer and Social Action*. New York: Mc Grow Hill.
- Santrack, J. W. (2003). *Psychology*. New York. NY: Mc Graw Hill Inc.
- UNCTAD. (2022). *Review of Maritime Transport* Retrieved from <https://unctad.org/rmt2022>



ภาคผนวก

แบบสอบถาม

เรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเล ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ

รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิที่ตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย

1. นายณรงค์ศักดิ์ ทรัพย์มูล ต้นกลเรือ บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2. นายกุลภาค เนียมศรีเพชร นายช่างกลเรือปฏิบัติการ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า
3. นายวีรวุฒิ ทองนพคุณ นายช่างกลเรือชำนาญการ (รองต้นกลสาครวิสัย) ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า
4. นายไชยรัตน์ ตั้งกวย นายช่างกลเรือชำนาญการ (รองต้นกลเรือ ข.10) สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า
5. นายคุษฎี ชุ่มจิตต์ นายช่างกลเรือชำนาญการพิเศษ (ต้นกลเรือสาครวิสัย) ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า

ค่าความตรงของเครื่องมือ

- 1 คือ ข้อคำถามไม่มีความสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการวัด
0 คือ ไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการวัดหรือไม่
1 คือ ข้อคำถามมีความสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการวัด

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อ	คำถาม	ผู้เชี่ยวชาญ					ผลการประเมิน		
		1	2	3	4	5	รวม	IOC	แปลผล
1	อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
2	สถาบันการศึกษา <input type="checkbox"/> ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี <input type="checkbox"/> มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ <input type="checkbox"/> มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
3	การออกฝึกภาคทางทะเล	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

ข้อ	คำถาม	ผู้เชี่ยวชาญ					ผลการประเมิน		
		1	2	3	4	5	รวม	IOC	แปลผล
	<input type="checkbox"/> เตรียมตัวลงฝึกภาคทางทะเล <input type="checkbox"/> กลับมาจากฝึกภาคทางทะเล								
4	ผลการศึกษาโดยเฉลี่ยที่ผ่านมา <input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 2.50 <input type="checkbox"/> ตั้งแต่ 2.51 - 3.00 <input type="checkbox"/> ตั้งแต่ 3.01 ขึ้นไป	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
5	ประเภทเรือสินค้าเลือกเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล <input type="checkbox"/> เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General Cargo Ships) <input type="checkbox"/> เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tankers) <input type="checkbox"/> เรือคอนเทนเนอร์ (Container Ships) <input type="checkbox"/> เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Carriers) <input type="checkbox"/> เรือประเภทอื่น ๆ (Other Types of Ship) ระบุ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเล
ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ

ข้อ	คำถาม	ผู้เชี่ยวชาญ					ผลการประเมิน		
		1	2	3	4	5	รวม	IOC	แปลผล
ส่วนบุคคล									
1	ค่านิยมในการเลือกประเภทของเรือ เช่น เพื่อน/รุ่นพี่ในสถาบันการศึกษานิยมเลือกเรือประเภทนั้น	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
2	ความชอบและทัศนคติส่วนตัวที่มีต่อประเภทเรือที่เลือก	1	0	1	1	1	4	0.8	ใช้ได้
3	เกรดเฉลี่ยมีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือ	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้
4	ทุนการศึกษามีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือ	0	1	1	1	1	4	0.8	ใช้ได้
5	โอกาสในการเดินทางรอบโลกมีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือของท่าน	1	1	0	1	1	4	0.8	ใช้ได้
6	ขนาดของเรือมีผลต่อการตัดสินใจ เช่น ท่านมีความเชื่อว่าเรือขนาดใหญ่จะมีความสะดวกสบายและปลอดภัยมากกว่าเรือขนาดเล็ก	1	0	1	1	0	3	0.6	ใช้ได้
7	ครอบครัวมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
8	ความภูมิใจของครอบครัวที่มีต่อเรือประเภทใดประเภทหนึ่งส่งผลต่อการตัดสินใจ	1	1	0	1	1	4	0.8	ใช้ได้
9	คำแนะนำและการสนับสนุนจากครอบครัวมีผลต่อการตัดสินใจ	1	-1	1	1	1	3	0.6	ใช้ได้
10	คำตอบแทนระหว่างการออกฝึกภาคทางทะเลมีผลต่อการตัดสินใจในการ	1	1	-1	1	0	2	0.4	ตัดทิ้ง

ข้อ	คำถาม	ผู้เชี่ยวชาญ					ผลการประเมิน		
		1	2	3	4	5	รวม	IOC	แปลผล
	เลือกประเภทเรือของท่าน								
ด้านความรู้ความสามารถ									
11	การมีความรู้ทางด้านวิชาการที่เพียงพอส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
12	ความสามารถในการเรียนรู้ที่รวดเร็วและถูกต้องส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	1	-1	1	1	1	3	0.6	ใช้ได้
13	สามารถนำความรู้ที่ได้จากการเรียนมาประยุกต์ใช้กับการออกฝึกภาคทางทะเลได้เป็นปัจจัยส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
14	มีประสบการณ์ฝึกภาคทางทะเลฝ่ายช่างกลเรือกับเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และสามารถนำความรู้ ประสบการณ์ที่ได้รับไปปรับใช้ระหว่างการฝึกงานกับเรือสินค้าได้ เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
15	ท่านมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์และชิ้นส่วนต่าง ๆ ภายในห้องเครื่องเป็นอย่างดีเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	1	-1	1	1	1	3	0.6	ใช้ได้
16	ท่านมีความรู้ความสามารถในทักษะทาง	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้

ข้อ	คำถาม	ผู้เชี่ยวชาญ					ผลการประเมิน		
		1	2	3	4	5	รวม	IOC	แปลผล
	เรือ สามารถบำรุงรักษาและซ่อมแซม เครื่องยนต์พื้นฐานของเรือได้อย่างถูกวิธี และปลอดภัย ส่งผลต่อการเลือก ประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทาง ทะเล								
17	ความรู้ความสามารถในการเตรียม เครื่องจักรใหญ่ของเครื่องยนต์ชนิดต่าง ๆ ก่อนเรือออก และเข้าสู่ท่าเรือ ส่งผล ต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเล	1	-1	1	1	0	2	0.4	ตัดทิ้ง
18	ความรู้ความสามารถและทักษะในการ ปฏิบัติหน้าที่เข้ายามในตำแหน่งของฝ่าย ช่างกลเรือในทุกตำแหน่งที่ได้รับ มอบหมายส่งผลต่อการเลือกประเภท เรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ของท่าน	1	-1	1	1	0	2	0.4	ตัดทิ้ง
19	มีความรู้ความสามารถในการควบคุม แก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นบน เรือ เช่น ปฏิบัติตามหน้าที่เมื่อเกิดไฟ ไหม้ สามารถใช้เครื่องมือดับเพลิงและ ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายพื้นฐานที่ สอดคล้องกับสถานการณ์ฉุกเฉินได้เป็น อย่างดี	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
20	ความรู้ความสามารถในการใช้ ภาษาอังกฤษเพื่อการติดต่อสื่อสารหรือ การทำงาน เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการ เลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

ข้อ	คำถาม	ผู้เชี่ยวชาญ					ผลการประเมิน		
		1	2	3	4	5	รวม	IOC	แปลผล
ด้านองค์กร									
21	ความน่าเชื่อถือและความมีชื่อเสียงของ บริษัทเดินเรือเป็นที่ยอมรับของบุคคล ทั่วไป	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
22	บริษัทเป็นที่รู้จักในระดับนานาชาติ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
23	บริษัทมีความมั่นคงและมีโอกาส เติบโตในอนาคต	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
24	มีโอกาและความก้าวหน้าในสายงาน ด้านช่างกลเรือ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
25	บริษัทมีชื่อเสียงในด้านการให้ ความสำคัญกับบุคลากร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
26	นโยบายการเลื่อนตำแหน่งของคน ประจำเรือมีความยุติธรรม	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้
27	ประเภทเรือสินค้าที่ท่านเลือกเพื่อฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเล เป็นบริษัทที่มี แนวโน้มในการรับพนักงานจากผู้ที่เคย ผ่านประสบการณ์ในการฝึกภาคปฏิบัติ ทางทะเลร่วมกับบริษัทมาก่อน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
28	ความมีชื่อเสียงในด้านมาตรฐานความ ปลอดภัยของเรือประเภทนั้น เช่น เป็น บริษัทที่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความ ปลอดภัยของเรือ และความปลอดภัยใน การทำงานของบุคลากรทุกคน	1	1	0	1	1	4	0.8	ใช้ได้
29	รายได้และสวัสดิการของบริษัทมีความ เหมาะสม	0	1	1	1	1	4	0.8	ใช้ได้
30	อัตราการปรับขึ้นเงินเดือนของบริษัท เดินเรือมีความเหมาะสมกับ ความสามารถของคนประจำเรือ	0	1	1	1	0	3	0.6	ใช้ได้

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....



แบบสอบถาม

เรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝักภาคทางทะเล ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทราบถึงประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือเลือกมากที่สุด ในการออกฝักภาคทางทะเล และเพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝักภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ ทั้งนี้ ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์จากท่าน และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้ แบบสอบถามมีทั้งหมด 3 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝักภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ลงในช่อง หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริง หรือเติมข้อความลงในช่องว่าง

- อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม ปี
- สถาบันการศึกษา

<input type="checkbox"/> ศูนย์ฝักพาณิชย์นาวี	<input type="checkbox"/> วิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	<input type="checkbox"/> มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย
- การออกฝักภาคทางทะเล

<input type="checkbox"/> เตรียมตัวลงฝักภาคทางทะเล	<input type="checkbox"/> กลับมาจากฝักภาคทางทะเล
---	---
- ผลการศึกษาโดยเฉลี่ยที่ผ่านมา

<input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 2.50	<input type="checkbox"/> ตั้งแต่ 2.51 - 3.00	<input type="checkbox"/> ตั้งแต่ 3.01 ขึ้นไป
---------------------------------------	--	--
- ประเภทเรือสินค้าเลือกเพื่อฝักภาคปฏิบัติทางทะเล

<input type="checkbox"/> เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General Cargo ship)
<input type="checkbox"/> เรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker Ship)

- เรือคอนเทนเนอร์ (Container ship)
- เรือประเภทอื่น ๆ (Other Types of Ship)
- เรือบรรทุกสินค้าแทกอง (Bulk Cargo ship)

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกภาคทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายช่างกลเรือ

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด โดยมีเกณฑ์การ ให้คะแนนระดับที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ ดังนี้

- 1 หมายถึง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจน้อยที่สุด
- 2 หมายถึง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจน้อย
- 3 หมายถึง ปัจจัยที่มีส่งผลต่อการตัดสินใจปานกลาง
- 4 หมายถึง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจมาก
- 5 หมายถึง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจมากที่สุด

ข้อ	ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
ส่วนบุคคล						
1	ค่านิยมในการเลือกประเภทของเรือ เช่น เพื่อน/รุ่นพี่ในสถาบันการศึกษานิยมเลือกเรือประเภทนั้น					
2	ความชอบและทัศนคติส่วนตัวที่มีต่อประเภทเรือที่เลือก					
3	เกรดเฉลี่ยมีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทของเรือ					
4	ทุนการศึกษามีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือ					
5	โอกาสในการเดินทางรอบโลกมีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือของท่าน					
6	ขนาดของเรือมีผลต่อการตัดสินใจ เช่น ท่านมีความเชื่อว่าเรือขนาดใหญ่จะมีความสะดวกสบายและปลอดภัยมากกว่าเรือขนาดเล็ก					
7	ครอบครัวมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือ					
8	ความภูมิใจของครอบครัวที่มีต่อเรือประเภทใดประเภทหนึ่ง					

ข้อ	ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
	ส่งผลต่อการตัดสินใจ					
9	คำแนะนำและการสนับสนุนจากครอบครัวมีผลต่อการตัดสินใจ					
ด้านความรู้ความสามารถ						
10	การมีความรู้ทางด้านวิชาการที่เพียงพอส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน					
11	ความสามารถในการเรียนรู้ที่รวดเร็วและถูกต้องส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน					
12	สามารถนำความรู้ที่ได้จากการเรียนมาประยุกต์ใช้กับการออกฝึกภาคทางทะเลได้เป็นปัจจัยส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน					
13	มีประสบการณ์ฝึกภาคทางทะเลฝ่ายช่างกลเรือกับเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และสามารถนำความรู้ ประสบการณ์ที่ได้รับไปปรับใช้ระหว่างการฝึกงานกับเรือสินค้าได้ เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน					
14	ท่านมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์และชิ้นส่วนต่าง ๆ ภายในห้องเครื่อง เป็นอย่างดีเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน					
15	ท่านมีความรู้ความสามารถในทักษะทางเรือ สามารถบำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องยนต์พื้นฐานของเรือได้อย่างถูกต้องวิธีและปลอดภัย ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล					
16	มีความรู้ความสามารถในการควบคุม แก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นบนเรือ เช่น ปฏิบัติตามหน้าที่เมื่อเกิดไฟไหม้สามารถใช้เครื่องมือดับเพลิงและใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายพื้นฐานที่สอดคล้องกับสถานการณ์ฉุกเฉินได้เป็นอย่างดี					
17	ความรู้ความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษเพื่อการ					

ข้อ	ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
	ติดต่อสื่อสารหรือการทำงาน เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกประเภทเรือสินค้าเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของท่าน					
ด้านองค์กร						
18	ความน่าเชื่อถือและควมมีชื่อเสียงของบริษัทเดินเรือเป็นที่ยอมรับของบุคคลทั่วไป					
19	บริษัทเป็นที่รู้จักในระดับนานาชาติ					
20	บริษัทมีความมั่นคงและมีโอกาสเติบโตในอนาคต					
21	มีโอกาและความก้าวหน้าในสายงานด้านช่างกลเรือ					
22	บริษัทมีชื่อเสียงในด้านการให้ความสำคัญกับบุคลากร					
23	นโยบายการเลื่อนตำแหน่งของคนประจำเรือมีความยุติธรรม					
24	ประเภทเรือสินค้าที่ท่านเลือกเพื่อฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เป็นบริษัทที่มีแนวโน้มในการรับพนักงานจากผู้ที่เคยผ่านประสบการณ์ในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลร่วมกับบริษัทมาก่อน					
25	ควมมีชื่อเสียงในด้านมาตรฐานความปลอดภัยของเรือประเภทนั้น เช่น เป็นบริษัทที่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือ และความปลอดภัยในการทำงานของบุคลากรทุกคน					
26	รายได้และสวัสดิการของบริษัทมีความเหมาะสม					
27	อัตราการปรับขึ้นเงินเดือนของบริษัทเดินเรือมีความเหมาะสมกับความสามารถของคนประจำเรือ					

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	นายชาญชัย พัทณี
วัน เดือน ปี เกิด	3 ธันวาคม 2532
สถานที่เกิด	จังหวัดปราจีนบุรี
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	191 ม.5 ต.นาหินลาด อ.ปากพลี จ.นครนายก 26130
ตำแหน่งและประวัติการ ทำงาน	พ.ศ. 2556 - 2562 ปฏิบัติงานเรือสินค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2563 - ปัจจุบัน รับราชการตำแหน่งนายช่างกลเรือ กรมเจ้าท่า
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2556 วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมเครื่องกลเรือ) มหาวิทยาลัยบูรพา พ.ศ. 2567 วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการ โลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน) มหาวิทยาลัยบูรพา