

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ

A Study on Factors Influencing Decision Making in Selection The Types of Ship for Sea Training of Thai Merchant Marine Students in Deck Department

ธนากร บูรพิสิทธิกุล^{1*} และ สราวุธ ลักษณะโต²

Thanakorn Boorapisitthikul^{1*} and Sarawut Luksanato²

*Corresponding author, e-mail: 64920750@go.buu.ac.th

Received: June 21th,2024; Revised: September 9th,2024.; Accepted: August 22th,2025.

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ประชากรในการศึกษาครั้งนี้ คือ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ที่กำลังจะเลือกเรือฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และที่ผ่านการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมาแล้ว จากสถาบันในกำกับของรัฐ ได้แก่ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี มหาวิทยาลัยบูรพา และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ โดยใช้แบบสอบถามจำนวน 92 ฉบับ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ค่าที

ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ได้แก่ ปัจจัยด้านการเงิน ตามด้วยปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ ปัจจัยด้านองค์กร ปัจจัยด้านสังคม และปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคล ตามลำดับ ในขณะที่ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล เรียงลำดับจากมากที่สุดไป ได้แก่ ปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคล ปัจจัยด้านการเงิน ปัจจัยด้านองค์กร ปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ และปัจจัยด้านสังคม และจากการเปรียบเทียบปัจจัยทั้งหมดพบว่า ปัจจัยด้านการมีคนประจำเรือต่างชาติ (อยู่ในปัจจัยด้านองค์กร) ปัจจัยด้านการพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงาน (อยู่ในปัจจัยด้านองค์กร) ปัจจัยด้านรูปแบบของการจ้างงาน(อยู่ในปัจจัยด้านการเงิน) ปัจจัยด้านค่านิยมในการเลือกประเภทของเรือ(อยู่ในปัจจัยด้านสังคม) ปัจจัยด้านขนาดของเรือมีผลต่อการยอมรับ (อยู่ในปัจจัยด้านสังคม) ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการปฏิบัติงานในเรือหรืองานที่เกี่ยวข้องกับเรือบางประเภทมาก่อน (อยู่ในปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ) ปัจจัยด้านการเข้าอบรมเพิ่มเติมจากหลักสูตรเฉพาะทาง (อยู่ในปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ) และปัจจัยด้านการส่งสมทักษะเฉพาะ (อยู่ในปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพ) พบว่าแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ด้านประเภทเรือที่ถูกเลือกมากที่สุดทั้งก่อนและหลังออกฝึก ได้แก่ เรือบรรทุกสินค้าเทกอง ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเลือกเรือประเภทเดียวกันทั้งก่อนและหลังการฝึก คิดเป็นร้อยละ 74.19 และเปลี่ยนประเภทเรือหลังการฝึกภาคทางทะเล คิดเป็นร้อยละ 25.81 ซึ่งผลการวิจัยนี้แสดงให้เห็นว่า การเลือกประเภทเรือของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์มีปัจจัยด้านการเงินเป็นอันดับต้น ๆ ของทั้งก่อนและหลังการฝึกภาคทางทะเล และนักเรียนเดินเรือพาณิชย์จะมีมุมมองส่วนบุคคลเปลี่ยนไป เมื่อผ่านการฝึกภาคทางทะเลมาแล้ว

คำสำคัญ: ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก, การตัดสินใจเลือก, ประเภทเรือฝึก

¹ นิสิตหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Student, Master of Science in Logistics and Supply Chain Management, Burapha University

² รองศาสตราจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Assoc. Prof., Logistics and Supply Chain Management, Faculty of Logistic, Burapha University

Abstract

A study on factors influencing decision making in selection the types of ship for sea training of Thai merchant marine students in Deck Department aims to (1) compare differences of the factors influencing decision making in selecting the ship types for sea training of Thai merchant marine students in deck department and (2) investigate choosing the ship type before and after sea training of Thai merchant marine students in deck department. The data were collected from Merchant Marine Training Centre, Burapha University and Kasetsart University. Questionnaires were used as the research tool and collected data from 92 responded questionnaires.

The research results found that the factors influencing decision making in selecting the ship types for sea training of Thai merchant marine students in the deck department before sea training were financial factors followed by career path factors, organizational factors, social factors and personal perspective factors respectively. On the other hand, the factors influencing decision making after sea training ranked in descending order were personal perspective factors, financial factors, organizational factors, career path factors and social factors. According to the comparison between all factors, the factor of international crew onboard (in the organizational factor), the factor of employee competency development (in the organizational factor), the employment factor (in the financial factor), the social value factor in selecting the ship types (in the social factor), the factor of the ship's size influencing acceptance (in the social factor), the factor of previous onboard experience or relevant experience to certain ships (in the career path factor), the factor of additional training from specialized courses (in the career path factor) and the factor of specific skill accumulation (in the career path factor) showed statistically significant difference at the 0.05 level. The ship type chosen by most of both before and after sea training was the bulk carrier which the most selected the same type of ship both before and after sea training accounted for 74.19 percent and changing the type of ship after sea training accounted for 25.81 percent, which the results of this research show that the selecting of ship types of merchant marine students has financial factors as the top factor of both also the merchant marine students will have a change in their personal perspective after going through the maritime training.

Keywords: Factors influencing decision making in selection the types of ship for sea training, Decision making in selection, Types of ship for sea training

บทนำ

การขนส่งทางน้ำ (Water transportation) นับว่าเป็นสิ่งที่อยู่กับมนุษย์เรามาช้านานตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เริ่มตั้งแต่มนุษย์เกิดความสงสัยใคร่รู้ที่จะออกแสวงหาสิ่งใหม่ๆ และการเดินเรือก็ถือกำเนิดมาพร้อมกัน จนมาถึงยุคปัจจุบันการขนส่งทางน้ำมีความก้าวหน้าไปมาก โดยเฉพาะเรือที่ใช้เป็นพาหนะในการนำสินค้าไปถึงยังที่หมาย ทั้งด้านเทคโนโลยีด้านการนำเรือ ด้านมาตรฐานความปลอดภัยของเรือและสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงท่าเรือที่มีความสามารถในการรองรับกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในกระบวนการขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้คนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือในยุคปัจจุบัน จำต้องพัฒนาขีดความสามารถเพิ่มขึ้นจากเดิม เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด โดย STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) และผู้ประกอบการธุรกิจด้านการเดินเรือที่ให้บริการการขนส่งสินค้าทางทะเลก็มักจะมีการเพิ่มมาตรฐานเพื่อ

เป็นการยกระดับการให้บริการให้สูงขึ้น ทั้งกับความต่างด้านปัจจัยอันได้แก่ เขตการเดินเรือ ประเภทของสินค้า ประเภทของเรือ ระบบขับเคลื่อนของเรือ สิ่งเหล่านี้ทำให้ผู้บริหารด้านการเรือมีการพิจารณาคัดเลือกนักเดินเรือ (Deck Officer) ที่จะลงทำการในเรือ ซึ่งนอกเหนือจากมีมาตรฐานตาม STCW แล้ว สิ่งหนึ่งที่นักเดินเรือจะต้องมีนั่นก็คือ ประสบการณ์หรือที่ชาวเรือเรียกกันว่า Sea Service ซึ่งจะเป็นสิ่งที่แสดงถึงความเชี่ยวชาญของตนในเรือประเภทนั้น สำหรับนักเรียนเดินเรือ (Merchant Marine Students) ที่กำลังศึกษาภาคทฤษฎีและกำลังจะลงฝึกปฏิบัติทางทะเล การตัดสินใจเลือกประเภทเรือที่จะลงฝึกปฏิบัติจึงถือเป็นเรื่องที่สำคัญต่อเส้นทางอาชีพของตนเอง เพราะต่างตระหนักเป็นอย่างดีว่า นอกเหนือจากวิชาความรู้ภาคทฤษฎีที่ได้เรียนมาเหมือนกันในห้องเรียนแล้ว ศาสตร์ด้านการเดินเรือยังจำเป็นต้องเรียนรู้และเก็บเกี่ยวจากการลงมือทำจริง และการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลกับเรือพาณิชย์ในตำแหน่งนักเรียนฝึก (Deck Cadet) ครั้งนี้ ถือเป็นก้าวสู่อาชีพนักเดินเรือ ซึ่งจะเป็นประสบการณ์ที่ล้ำค่าอย่างยิ่ง

ด้านของผู้ประกอบการธุรกิจเดินเรือ ก็มีแนวโน้มจะเกิดการขาดแคลนนายประจำเรืออย่างหนักในปี 2026 และจากตัวเลขประมาณการความต้องการนายประจำเรือเพิ่มเติมอยู่ที่ 89,510 นายสำหรับเรือเดินทะเลทั่วโลกในปี 2026 ถึงแม้ว่ามีการเพิ่มขึ้นของนายประจำเรือเป็นจำนวนร้อยละ 10.8 ตั้งแต่ปี 2015 ซึ่งในปัจจุบันตัวเลขประมาณการคนประจำเรือทั้งหมดทั่วโลกที่มีอยู่ที่ 1.89 ล้านคนสำหรับจำนวนเรือ 74,000 ลำทั่วโลก (ข้อมูลจาก BIMCO : Seafarer Workforce Report the global supply and demand for seafarers in 2021) ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโคโรนาไวรัส 2019 ที่เพิ่งจะผ่านพ้นไป ทำให้คนประจำเรือจำนวนหนึ่งตัดสินใจไปประกอบอาชีพอื่น เนื่องจากสถานการณ์ในขณะนั้นไม่สามารถเปลี่ยนคนประจำเรือได้เพราะจำเป็นต้องกักตัว อีกทั้งกระบวนการสร้างนักเดินเรือแต่ละคนต้องใช้ทรัพยากรหลายด้าน ซึ่งนอกจากจะต้องจบการศึกษาจากโรงเรียนเดินเรือแล้ว ยังต้องส่งสมประสบการณ์เป็นเวลานาน เริ่มตั้งแต่ฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล จนมาเป็นนายประจำเรือ และเลื่อนตำแหน่งจนไปถึงกัปตันซึ่งเป็นตำแหน่งสูงสุดของเรือ ซึ่งการปฏิบัติงานในเรือแต่ละประเภทก็แตกต่างกันในหลายปัจจัย กอปรกับคนรุ่นใหม่ลดความสนใจที่จะประกอบอาชีพทางด้านการเดินเรือเนื่องจากข้อจำกัดบางอย่าง ทำให้ส่งผลต่อทางฝั่งของผู้ประกอบการธุรกิจด้านการเดินเรือบางประเภทเริ่มขาดแคลนนายประจำเรือ

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้นทำให้ผู้ศึกษาจึงความสนใจที่จะทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ เพื่อนำไปประยุกต์ใช้สำหรับการจัดการเรียนการสอน การแนะแนวทางในการประกอบอาชีพแก่นักเรียนเดินเรือ รวมถึงการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์และนักศึกษาในโครงการพัฒนาศูนย์การเรียนรู้ด้านพาณิชย์นาวี ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ท่ามกลางสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป รวมถึงศึกษาถึงทัศนคติ แรงจูงใจในการประกอบอาชีพ รวมถึงข้อจำกัดหรือเงื่อนไขของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยในสภาวะปัจจุบัน

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ
2. เพื่อศึกษาการเลือกประเภทเรือฝึกก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ

ระเบียบวิธีวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรกลุ่มเป้าหมายในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คือ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ผู้ที่สำเร็จการศึกษาระดับภาคทฤษฎีและลงฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล จำนวน 100 รายและนักเรียนที่ผ่านการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมาแล้วไม่น้อยกว่า 12 เดือน จำนวน 173 ราย จากสถาบันการศึกษาที่อยู่ภายใต้กำกับของรัฐที่ผลิตนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ จำนวน 3 สถาบัน ได้แก่ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี มหาวิทยาลัยบูรพา และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยและคุณภาพของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ โดยแบบสอบถาม ซึ่งได้มีการแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ชั้นปีที่กำลังศึกษา เกรดเฉลี่ยสะสม รายได้รวมต่อเดือนของครอบครัว รูปแบบการทำงานที่ชื่นชอบ ประเภทเรือที่สนใจจะไปฝึก ซึ่งลักษณะของคำถามจะเป็นแบบประมาณค่า Rating Interval โดยกำหนดค่าแบ่งเกณฑ์ออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้

ค่าระดับคะแนน	การแปลผล
ระดับ 1	ปัจจัยที่มีอิทธิพลน้อยที่สุด
ระดับ 2	ปัจจัยที่มีอิทธิพลน้อย
ระดับ 3	ปัจจัยที่มีอิทธิพลปานกลาง
ระดับ 4	ปัจจัยที่มีอิทธิพลมาก
ระดับ 5	ปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุด

การแปลความหมาย คือ การนำผลคะแนนที่ได้มาทำการวิเคราะห์ โดยการหาค่าเฉลี่ยเลขคณิต โดยใช้หลักเกณฑ์ในการแปลความหมายจากการใช้สูตรแจกแจงความถี่ที่เป็นอันตรภาคชั้น Class Interval ในการแปลความ ซึ่งแบ่งออกได้ 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

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจน้อยที่สุด	= 1.00 – 1.80
ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจน้อย	= 1.81 – 2.60
ปัจจัยที่มีส่งผลต่อการตัดสินใจปานกลาง	= 2.61 – 3.40
ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจมาก	= 3.41 – 4.20
ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจมากที่สุด	= 4.21 – 5.00

2. เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ซึ่งจะเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็นอย่างอิสระ

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือไทย สาขาเดินเรือ ในครั้งนี้มีการทดสอบความเที่ยงตรง (Validity) โดยการนำแบบสอบถามส่งให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 ท่าน เพื่อพิจารณาตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) จนถึงความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องให้มีความถูกต้องและสมบูรณ์ก่อนการเก็บรวบรวมข้อมูล การหาความเที่ยงตรงครั้งนี้ใช้เกณฑ์แบบสอบถามด้วยค่า IOC (Item Objective Congruence Index) ซึ่งค่า IOC ที่คำนวณได้จะต้องมากกว่า 0.50 จึงจะถือว่าข้อคำถามนั้นสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการจะวัด โดยเกณฑ์การให้คะแนน คือ

-1	คือ ข้อคำถามไม่มีความสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการวัด
0	คือ ไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการวัดหรือไม่
1	คือ ข้อคำถามมีความสอดคล้องกับเนื้อหาที่ต้องการวัด

โดยค่า IOC สามารถคำนวณได้จากสมการ

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

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ในครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงสำรวจโดยการเก็บข้อมูลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ จากสถาบันการศึกษาที่อยู่ภายใต้กำกับของรัฐบาลจำนวน 3 สถาบัน ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลกับเรือพาณิชย์และหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลกับเรือพาณิชย์เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 12 เดือนมาแล้ว โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามกรอกข้อมูลด้วยตนเอง และผู้ศึกษาจะทำการเก็บรวบรวมแบบสอบถามเพื่อนำไปตรวจสอบความถูกต้องและนำข้อมูลไปวิเคราะห์ต่อไป ซึ่งขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล มีดังต่อไปนี้

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

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจากคำตอบของแบบสอบถาม จะแบ่งเป็น 3 ส่วน ได้แก่

1. การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ สถาบันการศึกษา ระดับชั้น เพศ อายุ เกรดเฉลี่ยสะสม และรายได้รวมต่อเดือนของครอบครัว โดยสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ ค่าความถี่ และ ค่าร้อยละ
2. ทำการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ฝ่ายเดินเรือ โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าที่ (Dependent Sample T-Test)
3. วิเคราะห์การเลือกประเภทเรือฝึก ก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ฝ่ายเดินเรือ โดยสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ ค่าความถี่ และ ค่าร้อยละ

ผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 92 คน จากสถาบันที่เปิดสอนด้านการเดินเรือทั้ง 3 สถาบันในกำกับของรัฐ พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.83 รองลงมาคือมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ คิดเป็นร้อยละ 39.13 และมหาวิทยาลัยบูรพา คิดเป็นร้อยละ 13.04

ก่อนการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ที่เตรียมตัวลงฝึกภาคทะเลตอบแบบสอบถามมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.30 ตามด้วยหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลนักเรียนพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ที่ผ่านการฝึกภาคทางทะเลกับเรือพาณิชย์แล้ว คิดเป็นร้อยละ 33.70 โดยทั้งหมด เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 95.65 และเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 4.35 ช่วงอายุมากที่สุดคือ 22-23 ปี คิดเป็นร้อยละ 72.83 สอดรับกับจำนวนนักเรียนที่เตรียมตัวลงฝึกภาคทะเลซึ่งจะอยู่ในช่วงอายุดังกล่าว และน้อยที่สุดคือช่วงอายุมากกว่า 26 ปี คิดเป็นร้อยละ

ละ 2.17 ซึ่งทั้งหมดเป็นนักเรียนที่กลับจากการฝึกภาคทะเลแล้วและมีช่วงของผลการเรียนเฉลี่ยสะสมของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดอยู่ระหว่าง 2.51-3.00 คิดเป็นร้อยละ 41.30 รองลงมาคือ 3.01-3.50 คิดเป็นร้อยละ 28.26 และต่ำกว่า 2.50 คิดเป็นร้อยละ 22.83 ตามลำดับ

ในส่วนของรายได้เฉลี่ยของครอบครัวของผู้ตอบแบบสอบถาม มากที่สุดอยู่ที่ น้อยกว่า 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 43.48 รองลงมาคือ 30,001-50,000 คิดเป็นร้อยละ 34.78 ทำให้สันนิษฐานได้ว่า รายได้ของครอบครัวอาจมีผลต่อการเลือกเรียนในสาขาเดินเรือ แม้ว่าจะมีข้อจำกัดต่าง ๆ แต่ได้ค่าตอบแทนสูงกว่าอาชีพอื่น

ส่วนที่ 2 การศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกระหว่างก่อนและหลังการฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ระหว่างก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ทั้ง 5 ด้าน

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

จากตารางที่ 1 แสดงถึงการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกทั้ง 5 ด้านของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ทั้งก่อนและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล โดยก่อนออกฝึกฯ ปัจจัยด้านการเงินมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจมากที่สุด อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.18$, S.D.= 0.91) รองลงมาคือ ด้านการเติบโตทางอาชีพ ($\bar{X} = 4.15$, S.D.= 0.90) และด้านองค์กร ($\bar{X} = 4.06$, S.D.= 0.96) ในขณะที่ปัจจัยที่มีอิทธิพลหลังออกฝึกฯ ปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคลมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจมากที่สุด อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.85$, S.D.= 1.03) รองลงมาคือด้านการเงิน ($\bar{X} = 3.80$, S.D.= 1.21) และด้านองค์กร ($\bar{X} = 3.79$, S.D. 1.02) ตามลำดับ

จากปัจจัยทั้ง 5 ด้าน พบว่า ปัจจัยด้านการเงินและปัจจัยด้านองค์กรมีอิทธิพลมากต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือทั้งก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล โดยปัจจัยด้านการเติบโตทางอาชีพจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจลดลง

ส่วนที่ 3 การศึกษาการเลือกประเภทเรือฝึกก่อนและหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ

ประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยเลือกก่อนฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลมากที่สุด ได้แก่ เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Carriers) คิดเป็นร้อยละ 40.98 ตามด้วยเรือคอนเทนเนอร์ (Container Ships) คิดเป็นร้อยละ 26.23 เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tankers) คิดเป็นร้อยละ 16.39 และเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General Cargo Ships) เท่ากันกับเรือประเภทอื่น ๆ (Other Types of Ship) คิดเป็นร้อยละ 8.20

ส่วนของประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย เลือกหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ยังคงเป็นเรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Carriers) คิดเป็นร้อยละ 38.71 รองลงมาคือเรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tankers) คิดเป็นร้อยละ 25.81 ตามด้วยเรือคอนเทนเนอร์ (Containers) คิดเป็นร้อยละ 22.58 และเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General Cargo Ships) คิดเป็นร้อยละ 12.90

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทเรือที่ฝึกภาคทางทะเลที่สนใจ / ประเภทเรือที่ผ่านการฝึกมา

ประเภทเรือ	ก่อนการฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเล	ร้อยละ	หลังการฝึก ภาคปฏิบัติทางทะเล	ร้อยละ
1.เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo ships)	5	8.20	3	9.68
2.เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil tanker)	10	16.39	7	22.58
3.เรือคอนเทนเนอร์ (Container ships)	16	26.23	7	22.58
4.เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk carriers)	25	40.98	13	41.94
5.เรือประเภทอื่น ๆ (Other types of ship)	5	8.20	1	3.23
รวม	61	100.00	31	100.00

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทเรือที่สนใจหลังการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล

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

สรุปและอภิปรายผล

1. จากผลการศึกษาด้านข้อมูลทั่วไป พบว่า มีผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 22-23 ปี จากสถาบันการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ที่ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ ที่เตรียมตัวฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลกับเรือพาณิชย์ โดยช่วงของผลการเรียนเฉลี่ยสะสมของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดอยู่ที่ 2.51-3.00 ส่วนของรายได้เฉลี่ยของครอบครัวของผู้ตอบแบบสอบถาม มากที่สุดอยู่ที่ น้อยกว่า 30,000 บาท

2. ผลการศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึก ระหว่างก่อนและหลังการฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝ่ายเดินเรือ พบว่า ปัจจัยด้านการเงินมีอิทธิพลเป็นลำดับต้นจากทั้ง 5 ปัจจัย ทั้งก่อนออกฝึกและหลังออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล สอดรับกับข้อมูลด้านรายได้เฉลี่ยของครอบครัวและเป็นจุดเด่นหลักของอาชีพนักเดินเรือในเรื่องของค่าตอบแทนที่สูง สอดคล้องกับงานวิจัยของ Parivash Jafari, Abdollah Aliesmaili (2013) ที่ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเข้าศึกษาต่อในระดับ

มหาวิทยาลัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัด Gilan และ Mazandaran ทางตอนเหนือของประเทศอิหร่าน พบว่า ปัจจัยด้านเศรษฐกิจมีอิทธิพลต่อการเลือกเข้าศึกษาต่อในระดับอุดมศึกษามากที่สุด และปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลมากที่สุดสำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ผ่านการฝึกภาคทางทะเลมาแล้ว สอดคล้องกับงานวิจัยของ Reeder (1974) ที่ทำการศึกษาพฤติกรรมของบุคคลและได้แสดงให้เห็นว่าการกระทำของบุคคลนั้นเป็นผลมาจากการที่บุคคลมีความเชื่อหรือไม่เชื่อ (Belief of Disbelief) ในสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ส่วนปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝายเดินเรือมากที่สุดหลังฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ได้แก่ ปัจจัยด้านมุมมองส่วนบุคคล ตามด้วยปัจจัยด้านการเงิน ปัจจัยด้านองค์กร ปัจจัยการเติบโตทางอาชีพ และปัจจัยด้านสังคมตามลำดับ

3. ด้านการเลือกประเภทของเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย ฝายเดินเรือ ประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยที่เตรียมตัวลงฝึกภาคทางทะเลมากที่สุด ได้แก่ เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Carriers) สอดคล้องกับผลการศึกษาด้านปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุด คือ ด้านการเงิน เนื่องจากเรือประเภทรุ่นนี้มีอัตราค่าตอบแทนที่สูงกว่าเรือประเภทอื่นในระดับเดียวกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของ Parivash and Abdollah (2013) ที่ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเข้าศึกษาต่อในระดับมหาวิทยาลัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ในจังหวัด Gilan และ Mazandaran ทางตอนเหนือของประเทศอิหร่าน พบว่า ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ มีอิทธิพลต่อการเลือกเข้าศึกษาต่อในระดับอุดมศึกษามากที่สุด ส่วนประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทยเลือกมากที่สุดหลังผ่านการฝึกภาคทางทะเลยังคงเป็นเรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Carriers) เช่นเดียวกับก่อนฝึก โดยส่วนใหญ่ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์จะเลือกเรือประเภทเดียวกันกับเรือที่ผ่านการฝึกมา

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาศักยภาพในด้านต่าง ๆ ของบริษัทเรือ และลดช่องว่างระหว่างบริษัทเรือและสถาบันการศึกษาในอนาคต
2. เพื่อใช้เป็นแนวทางเพื่อนำไปสู่การพัฒนาหลักสูตรเพื่อจัดการเรียนการสอนให้เหมาะสมต่อไปในอนาคต

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทเรือฝึกของนักเรียนเดินเรือไทย ฝายเดินเรือ โดยเก็บข้อมูลจากทุกสถาบันที่มีในประเทศ
2. ควรศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์เพื่อฝึกงานและเพื่อเข้าทำงาน ของแต่ละสายการเดินเรือ

เอกสารอ้างอิง

- Jiranan Waisrisang. (2009). *Factors affecting career choice decisions of undergraduate students in public and private higher education institutions in Bangkok* (Master's thesis, School of Social Development Administration, National Institute of Development Administration).
- Chuchai Thepsarn. (2003). *Factors related to the decision-making process in selecting a security company: A case study of car trading entrepreneurs in Bangkok* (Master's thesis, Faculty of Political Science, Kasetsart University).
- Thongthipa Wiriyaaphan. (2003). *Human relations and management*. Bangkok: Informedia Books.
- Nuntamon Chaikhod. (2014). *Organizational image and service quality affecting customer loyalty of Government Savings Bank in Bang Khae district* (Master's thesis, Faculty of Public and Private Management, Silpakorn University).
- Natthaya Phothimakul. (2019). *Factors affecting the decision to use freight companies in Bangkok* [Online]. Retrieved July 19, 2023, from http://www.vl-abstract.ru.ac.th/AbstractPdf/2562-1-1_1597056812.pdf
- Rangsarn Prasertsri. (2005). *Organizational behavior*. Bangkok: Thammasarn.
- Worapoj Bussarakamwadee. (2008). *Organization and management*. Valaya Alongkorn Rajabhat University under the Royal Patronage.
- Witchuda Tanmueang & Chompunut Amchang. (2021). *A study of factors affecting the decision to select enterprises for cooperative education training of logistics students, Burapha University*.
- Witthawat Laomalao. (2019). *Factors affecting the decision to pursue a bachelor's degree at Khon Kaen University in the academic year 2019 through the TCAS system*. Khon Kaen: Office of Academic Administration and Development, Khon Kaen University.
- Wirat Laphirattanakun. (1997). *Public relations*. Bangkok: Chulalongkorn University Press.
- Sirirat Yanapreecha. (2020). *Factors influencing the decision to use parcel delivery services of Flash Express Co., Ltd. customers in Phra Nakhon Si Ayutthaya Province* (Independent study, Master of Business Administration in Logistics Management, Rajamangala University of Technology Thanyaburi).
- Somyos Nawakarn. (1997). *Management and organizational behavior: From motivation concepts to applications*. Bangkok: Bannakij Publishing.
- Sarawut Laksana-to. (2021). *Maritime transportation*. Bangkok: Chulalongkorn University Press.
- Suthathip Maichum. (2007). *Decision to enroll in the general secondary education program of the Non-Formal Education Center, Muang District, Yala Province* (Master's thesis, School of Social Development Administration, National Institute of Development Administration).
- Suntree Komin & Sanit Samakkan. (1979). *Survey instruments: Research report on Thai values and value system*. Bangkok: Research Center, National Institute of Development Administration.
- Anan Ketwong. (2000). *Principles and techniques of planning*. Bangkok: Thammasat University Press.
- Parivash Jafari, & Abdollah Aliesmaili. (2013). *Factors Influencing the Selection of a University by High School Students*. Journal of Basic and Applied Scientific Research. 1(3), 15-22

- Reeder. (1971). *Partial theories from the 25 years research program on directive factors in believer and social action*. New York: McGraw Hill International Book.
- Reeder. (1974). *Some Aspects of the Informal Social participation of Farm Families in New York State*. New York: McGraw Hill International Book.
- Ashok, S. (2021). *New BIMCO/ ICS Seafarer Workforce report warns of serious potential officer shortage*. Retrieved from <http://www.bimco.org/news/priority-news/20210728---bimco-ics-seafarer-report>
- Lisandra dos, S. J., Gislaine, C.L.L., Edwin, V.C.G., & Francisco, R.L.J. (2020). Decision-making support for truck selection: A systematic review. *Universidad Nacional de Colombia, 4(2)*, 23-30.