

**ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการ
เดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ กรณีศึกษาการเดินทาง
พัตยา - เกาะล้าน**

The Relationship between Attitudes and Behavior toward the Safety
Measures for Water Tourism of Ship's Staff: Case Study
Maritime Route Pattaya-Koh Lan

ปัทมารีย์ สีสะอาด¹

Pantaree Seesaard

Received: July 22, 2020

Revised: January 10, 2021

Accepted: January 24, 2021

DOI:

บทคัดย่อ

บทความวิจัยเชิงปริมาณนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับทัศนคติและระดับพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยทางน้ำ 2) ศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะทางประชากรกับทัศนคติและพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยทางน้ำ และ 3) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยทางน้ำ กลุ่มตัวอย่างคือประชากรทั้งหมดซึ่งเป็นพนักงานประจำเรือเส้นทางพัตยา-เกาะล้าน จำนวน 150 คน โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติที่ใช้ ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบที การทดสอบเอฟ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ LSD และการวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน ผลการวิจัย พบว่า 1) ระดับทัศนคติและระดับพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด 2) การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะประชากรกับทัศนคติและพฤติกรรม พบว่า เพศ อายุแตกต่างกันส่งผลกับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสาร ประสบการณ์ในการทำงานแตกต่างกันส่งผลกับพฤติกรรมด้านการปฏิบัติตามคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือและผู้ประกอบการ และ 3) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติ

¹ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ; Royal Police Cadet Academy

Corresponding Author, email: pantaree.seesaard@gmail.com, Tel. 082-4416441

และพฤติกรรม พบว่า ทักษะด้านความปลอดภัยของตัวเรือโดยสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม ต่อมามาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำ

คำสำคัญ: ความปลอดภัย, พนักงานประจำเรือ, เรือข้ามฝาก, เกาะล้าน

ABSTRACT

The objectives of this research were 1) to study the attitude and behavioral level towards water safety measures; 2) to compare the differences between population characteristics and attitudes and behaviors towards water safety measures; and 3) to study the relationship between attitudes and behaviors towards water safety measures. The sample consisted of a total population of 150 crews on the Pattaya-Koh Larn route using questionnaires to collect data. The statistics used in the research were percentage, mean, standard deviation, T-test, F-test, ANOVA, LSD Test and Pearson correlation coefficient analysis. The results of the research revealed 1) the level of attitude and behavior level towards safety measures in water travel, overall, were at the highest level; 2) comparison of differences between population characteristics and attitudes and behaviors found that sex and age were different. This affected the attitude of safety in using harbors. Different work experience affected behavior in compliance with qualifications of ship operators and entrepreneurs; and 3) an analysis of the relationship between attitude and behavior found that safety attitudes of passenger ships had no behavioral relationship to safety measures in water tourism.

Keywords: Safety, Crew, Ferry, Koh Larn

บทนำ

การคมนาคมทางน้ำเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีมาตั้งแต่อดีตเพื่อใช้เดินทางไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ตามลำน้ำและเดินทางออกสู่ทะเลเพื่อติดต่อค้าขายกับต่างประเทศ สืบเนื่องมาจนปัจจุบันการคมนาคมทางน้ำยังเป็นที่ยอมรับอย่างมาก เนื่องจากบางเส้นทางเป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อการเดินทางจากพื้นที่ชายฝั่งสู่เกาะกลางน้ำหรือเกาะกลางทะเล โดยใช้เรือเป็นพาหนะซึ่งมีหลากหลายประเภทและขนาดของลำเรือที่แตกต่างกัน เพื่อจุดประสงค์ในการเดินทางต่าง ๆ เช่น การเดินทางเพื่อใช้ชีวิตประจำวัน การเดินทางเพื่อธุรกิจ การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าหรือสัมภาระ (สุพิชชา ณ ป้อมเพ็ชร, 2553) อุบัติเหตุเรือโดยสารในประเทศไทยมีความสูญเสียไม่รุนแรงแต่ส่งผลกระทบต่อด้านความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ตัวอย่างเช่น เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ.

2563 เรือเฟอร์รี่ล่มกลางทะเลเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี บนเรือบรรทุกรถสิบล้อพ่วง 3 คัน รถกระบะ 1 คัน และลูกเรือจำนวน 15 คน จากท่าเกาะสมุยไปท่าดอนสัก แต่ประสบเหตุคลื่นลมแรง จนเป็นเหตุให้เรือล่ม สามารถช่วยเหลือนักเรือได้ 10 คน เสียชีวิต 5 คน (คมชัดลึก, 2563) และเหตุการณ์เรือโดยสาร 2 ชั้น ชนตอม่อ ในวันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2559 จ.พระนครศรีอยุธยา คนขับเรือให้การว่าเมื่อแล่นเรือมาถึงบริเวณจุดเกิดเหตุซึ่งเป็นช่วงโค้ง กระแสน้ำไหลแรงและมีเรือบรรทุกแล่นสวนทางมาในร่องน้ำเดียวกันจึงพยายามหักหลบ ทำให้บังคับเรือไม่ได้ เสียหลักพุ่งชนแพท่าน้ำ และเมื่อตรวจสอบท่าเรือที่ชนพบว่ามีแท่นปูนยื่นออกมา 5 เมตร เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 28 คน บาดเจ็บ 51 คน ในกรณีนี้เรือลำดังกล่าวรับจำนวนผู้โดยสารได้ 50 คน ใบประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือของคนขับเรือหมดอายุตั้งแต่ปี 2558 และเรือจะหมดอายุในวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2560 อีกทั้งเสื้อชูชีพในเรือมีไม่เพียงพอกับผู้โดยสาร ซึ่งพบว่าก่อนเกิดเหตุมีผู้โดยสารในเรือไม่ต่ำกว่า 120 คน (Sanook, 2559)

เกาะล้าน ใช้เวลาเดินทางจากกรุงเทพฯประมาณ 2 ชั่วโมง เป็นเกาะในอ่าวไทย ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี การเดินทางไปเกาะล้านสามารถเดินทางได้ทางเดียว คือ การคมนาคมทางน้ำโดยใช้เรือเป็นพาหนะ ใช้เวลาเดินทางข้ามฝั่งประมาณ 45 นาที (สำนักงานเมืองพัทยาสาขาเกาะล้าน, 2560) ตัวอย่างอุบัติเหตุของเรือโดยสารเส้นทางพัทยา – เกาะล้าน ซึ่งเป็นผลมาจากมาตรฐานความปลอดภัยที่ไม่เพียงพอ เช่น เหตุการณ์วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2556 เรือนำเที่ยวแบบ 2 ชั้นอับปางขณะเดินทางจากเกาะล้านมุ่งหน้าเข้าท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย โดยก่อนออกเรือนักท่องเที่ยวซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติแย่งกันขึ้นเรือและสวมเสื้อชูชีพตามคำแนะนำของคนขับเรือแต่เสื้อชูชีพมีไม่เพียงพอกับผู้โดยสาร หลังเรือออกจากท่าได้ไม่นานถูกคลื่นซัดโถมเข้าด้านซ้ายของลำเรือหลายครั้งทำให้เรือโยกไปมาก่อนที่ท้ายเรือจะค่อย ๆ จมลง เรือลำนี้บรรทุกผู้โดยสารได้ 150 คน แต่ช่วงเกิดเหตุบรรทุกผู้โดยสาร 230 คน สามารถช่วยเหลือนักท่องเที่ยวได้ 209 คน สาเหตุของอุบัติเหตุที่นั่นเกิดจากเครื่องยนต์ขัดข้อง ทำให้ผู้โดยสารที่อยู่ชั้นแรกแตกตื่นวิ่งกรูขึ้นไปชั้นสองจนตัวเรือพลิกและจมลงในที่สุด (ไทยรัฐออนไลน์, 2556) บนเรือโดยสารนั้นมีพนักงานประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่ตำแหน่งต่าง ๆ เช่น กัปตันเรือ กลาสีเรือ ช่างเครื่อง ลูกเรือ เป็นต้น จุดประสงค์เพื่อนำเรือไปถึงจุดหมายด้วยความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน ทุกตำแหน่งบนเรือที่มีความสำคัญอย่างมากในการช่วยลดระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ โดยการป้องกันและเฝ้าระวัง ซึ่งสามารถลดการสูญเสียหรือบรรเทาความสูญเสียจากอุบัติเหตุให้ลดลงได้ และสามารถช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุได้ทันถ่วงที เนื่องจากเป็นผู้ที่อยู่ใกล้ขีดเหตุการณ์อุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น (ธัญญาภัทร์ ศรสุวรรณศิริ และประภาพร ประเทศ, 2559)

เนื่องจากการเดินเรือเส้นทางพัทยา – เกาะล้านมีความเกี่ยวเนื่องกับการทำงานของกรมเจ้าท่าซึ่งปฏิบัติงานบริเวณชายฝั่งหรือท่าเทียบเรือ แต่ขณะล่องลำหรือเดินทางอยู่ในทะเลถือเป็นความรับผิดชอบของบริษัทเดินเรือและพนักงานประจำเรือ จากเหตุผลดังกล่าวผู้วิจัยจึงอยากศึกษาเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ กรณีศึกษาการเดินทางเรือเส้นทางพัทยา-เกาะล้าน เพื่อให้บริษัทเดินเรือ ผู้รับสัมปทานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

นำข้อมูลที่ได้ไปใช้อ้างอิงในการปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมของพนักงานประจำเรือ เพื่อให้พนักงานที่มีความมั่นใจในการเดินทางมาท่องเที่ยวทะเลล้าน อีกทั้งเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีสำหรับนักท่องเที่ยวที่กำลังตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวทะเลล้านและประเทศไทยในอนาคตต่อไป

วัตถุประสงค์

1. ศึกษาระดับทัศนคติและระดับพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ
2. ศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะทางประชากรกับทัศนคติและพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ
3. ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ กรณีศึกษา การเดินเรือเส้นทางพญา - เกาะล้าน

วิธีดำเนินการวิจัย

บทความวิจัย เรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ กรณีศึกษา การเดินเรือเส้นทางพญา-เกาะล้าน ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ โดยใช้แบบสอบถาม ดำเนินการวิจัย ขั้นตอนดังนี้

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยเป็นบุคลากรที่ปฏิบัติงานบนเรือโดยสาร การเดินเรือเส้นทางพญา-เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี จำนวน 150 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม ผลการวิเคราะห์หาค่าความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม มีค่าเฉลี่ยของดัชนีความสอดคล้อง (IOC) เท่ากับ 0.87 อยู่ในเกณฑ์ดีมาก คุณภาพของเครื่องมือโดยหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยใช้วิธีสัมประสิทธิ์แอลฟาของ Cronbach's Alpha มีค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม 0.09 โดยแบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานประจำเรือ ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา หน้าที่ปฏิบัติงาน ประสบการณ์การทำงาน และรายได้

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ จำแนกออกเป็น 5 ด้าน ประกอบด้วย ด้านความปลอดภัยของตัวเรือโดยสาร ด้านความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสาร ด้านคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือและผู้ประกอบการ ด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร ด้านการประชาสัมพันธ์

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ จำแนกออกเป็น 5 ด้าน ประกอบด้วย ด้านการตรวจสอบความปลอดภัยของตัวเรือโดยสาร ด้านการตรวจสอบความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสาร ด้านการปฏิบัติตามคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือและผู้ประกอบการ ด้านการเฝ้าระวังความปลอดภัยของผู้โดยสาร ด้านการดำเนินการประชาสัมพันธ์

การเก็บข้อมูลนั้นผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลที่ทำเรือแหลมบาลีฮาย เนื่องจากเป็นศูนย์รวมของเรือทุกลำและพนักงานประจำเรือทุกคน โดยเก็บข้อมูลทุกคนที่ทำงานประจำเรือแต่ละลำในขณะที่เรือเวลาออกเรือบริเวณท่าเรือ อุปสรรคของการเก็บข้อมูล คือการอ่านหนังสือไม่ออกของพนักงานและการไม่ค่อยให้ความร่วมมือของพนักงาน เนื่องจากרבเวลา

การวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้การแจกแจงความถี่ของข้อมูล ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ใช้สถิติ t-test สำหรับเปรียบเทียบความแตกต่างของตัวแปรอิสระที่มี 2 กลุ่ม และใช้สถิติ F-test สำหรับเปรียบเทียบความแตกต่างของตัวแปรอิสระที่มี 2 กลุ่มขึ้นไป และหากพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จะทดสอบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี LSD (Least Significant Difference Test) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติกับพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ โดยการแปลงผลค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient)

สรุปผลการวิจัย

1. ระดับทัศนคติและระดับพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ พบว่า พนักงานประจำเรือจำนวน 150 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 73 มีอายุระหว่าง 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 43 สถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 50 การศึกษาระดับมัธยมปลาย หรือ ปวช. คิดเป็นร้อยละ 47 ปฏิบัติหน้าที่ตำแหน่งลูกเรือ คิดเป็นร้อยละ 47 มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 10,001-20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 77 และมีประสบการณ์ในการทำงาน 1-2 ปี คิดเป็นร้อยละ 43

2. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะทางประชากรกับทัศนคติและพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ พบว่า ทัศนคติด้านความปลอดภัยของตัวเรือโดยสาร ด้านความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสาร ด้านคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือและผู้ประกอบการ ด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร และด้านการประชาสัมพันธ์ มีภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด

3. ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ กรณีศึกษา การเดินเรือเส้นทางพัทยา-เกาะล้าน พบว่า พฤติกรรมด้านการตรวจสอบความปลอดภัยของตัวเรือโดยสาร ด้านการตรวจสอบความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสาร ด้านการปฏิบัติตามคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือและผู้ประกอบการ ด้านการเฝ้าระวังความปลอดภัยของผู้โดยสาร และด้านการดำเนินการประชาสัมพันธ์ มีภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด

การทดสอบสมมติฐานที่ 1 พบว่า กลุ่มประชากรที่มีเพศแตกต่างกันส่งผลกับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสารและด้านการประชาสัมพันธ์ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และกลุ่มประชากรที่มีอายุแตกต่างกันส่งผลกับทัศนคติด้านความปลอดภัยของตัวเรือโดยสารและด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.5

การทดสอบสมมติฐานที่ 2 พบว่า กลุ่มประชากรที่มีเพศแตกต่างกันส่งผลกับพฤติกรรมด้านการเฝ้าระวังความปลอดภัยของผู้โดยสารและด้านการดำเนินการประชาสัมพันธ์ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 กลุ่มประชากรที่หน้าที่ปฏิบัติงานแตกต่างกันส่งผลกับพฤติกรรมด้านการดำเนินการประชาสัมพันธ์ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และกลุ่มประชากรที่มีประสบการณ์ในการทำงานแตกต่างกันส่งผลกับพฤติกรรมด้านการปฏิบัติตามคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือและผู้ประกอบการ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

การทดสอบสมมติฐานที่ 3 พบว่า 1) ทศนคติด้านความปลอดภัยของตัวเรือโดยสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม ทั้ง 5 ด้าน 2) ทศนคติด้านความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสารโดยสารมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมด้านการตรวจสอบความปลอดภัยของตัวเรือโดยสาร และด้านการปฏิบัติตามคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือและผู้ประกอบการ อย่างมีนัยสำคัญระดับ 0.01 และมีความสัมพันธ์กับความสัมพันธ์กับพฤติกรรมด้านการดำเนินการประชาสัมพันธ์ อย่างมีนัยสำคัญระดับ 0.05 3) ทศนคติด้านคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือและผู้ประกอบการ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม ด้านการดำเนินการประชาสัมพันธ์ อย่างมีนัยสำคัญระดับ 0.01 และมีความสัมพันธ์กับความสัมพันธ์กับพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัย ด้านการตรวจสอบความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสาร และด้านการปฏิบัติตามคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือและผู้ประกอบการ อย่างมีนัยสำคัญระดับ 0.05 4) ทศนคติด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร มีความสัมพันธ์กับความสัมพันธ์กับพฤติกรรมด้านการตรวจสอบความปลอดภัยของตัวเรือโดยสาร อย่างมีนัยสำคัญระดับ 0.01 5) ทศนคติด้านการประชาสัมพันธ์มีความสัมพันธ์กับความสัมพันธ์กับพฤติกรรมด้านการตรวจสอบความปลอดภัยของตัวเรือโดยสาร อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01

อภิปรายผลการวิจัย

1. ระดับทัศนคติและระดับพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ พบว่า ประชากรส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุ 20-30 ปี สถานภาพโสด การศึกษาระดับมัธยมปลาย หรือ ปวช. ปฏิบัติหน้าที่ตำแหน่งลูกเรือ มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 10,001-20,000 บาท มีประสบการณ์ในการทำงาน 1-2 ปี เนื่องจากพนักงานส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติ พักอาศัยอยู่ในพื้นที่และมีการเปลี่ยนงานบ่อย จึงทำให้มีคนกลุ่มนี้ทำงานนี้เป็นจำนวนมาก สอดคล้องกับงานวิจัยของอนูราช วิมล (2555) ได้ศึกษาวิจัย “การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำของคนประจำเรือโดยสาร อำเภอกะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี” พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุต่ำกว่า 30 ปี การศึกษาต่ำกว่าอนุปริญญา ประสบการณ์ในการทำงาน ต่ำกว่า 5 ปี

2. การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะทางประชากรกับทัศนคติและพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ พบว่า 1) ทศนคติด้านความปลอดภัยของตัวเรือโดยสาร รายชื่อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ท่านเชื่อว่าการตรวจความพร้อมของอุปกรณ์ช่วยชีวิตประจำเรือให้มีสภาพ และจำนวนครบถ้วนตามมาตรฐานที่กำหนด

ช่วยลดอัตราการสูญเสียชีวิตได้ 2) ทักษะคดีด้านความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสาร รายชื่อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด มี 2 ชื่อ คือ การตรวจสอบสภาพความมั่นคง แข็งแรงของท่าเทียบเรือและโป๊ะเทียบเรือ สามารถรักษามาตรฐานความปลอดภัยได้ และการควบคุมจำนวนผู้โดยสารที่ลงเรือโดยสารและโป๊ะเทียบเรือเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งในการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ 3) ทักษะคดีด้านคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือและผู้ประกอบการ รายชื่อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ท่านเชื่อว่าการตรวจตรา ตรวจสอบอุปกรณ์จอดเรือ (สมอเรือ เชือกผูกเรือ) เป็นสิ่งที่ควรให้ความสำคัญอย่างยิ่ง 4) ทักษะคดีด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร รายชื่อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ท่านคิดว่าการแนะนำให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ช่วยชีวิต เป็นสิ่งที่ผู้โดยสารควรปฏิบัติตามและให้ความสำคัญ 5) ทักษะคดีด้านการประชาสัมพันธ์ รายชื่อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศและคลื่นลมอย่างฉับพลันเป็นสภาวะเสี่ยงอันตรายจำเป็นต้องแจ้งให้ผู้โดยสารทราบโดยทันที ไม่มีความสอดคล้องกับผลงานวิจัยใด เนื่องจากการศึกษาวิจัยที่ทำการศึกษามาก่อนมุ่งเน้นศึกษาในเรื่องพฤติกรรม อีกทั้งผลการศึกษาเกี่ยวกับพนักงานประจำเรือหรือการทำงานของเจ้าหน้าที่ประจำเรือมีไม่มากนัก

3. ความสัมพันธ์ระหว่างทักษะคดีและพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ พบว่า 1) พฤติกรรมด้านการตรวจสอบความปลอดภัยของตัวเรือโดยสาร รายชื่อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ท่านตรวจนับและตรวจความพร้อมของอุปกรณ์ช่วยชีวิตประจำเรือ ให้มีสภาพและจำนวนครบถ้วนตามมาตรฐานที่กำหนด สอดคล้องกับงานวิจัยของอนุราช วิมล (2555) ได้ศึกษาวิจัย “การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำของคนประจำเรือโดยสาร อำเภอ เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี” พบว่า คนประจำเรือมีส่วนร่วมในการตรวจความพร้อมของอุปกรณ์ช่วยชีวิตประจำเรือให้มีสภาพและจำนวนครบถ้วนตามมาตรฐานที่กำหนด 2) พฤติกรรมด้านการตรวจสอบความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสาร รายชื่อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ เมื่อท่านพบว่าจำนวนผู้โดยสารลงเรือโดยสารและโป๊ะเทียบเรือเกินอัตราที่กำหนด ท่านรีบหักท้วงทันที และคนประจำเรือมีส่วนร่วมในการควบคุมจำนวนคนโดยสารที่ลงเรือโดยสาร 3) พฤติกรรมด้านการปฏิบัติตามคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือและผู้ประกอบการ รายชื่อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ท่านตรวจนับและจดบันทึกจำนวนผู้โดยสารที่ลงเรือโดยสารทุกครั้งก่อนออกเดินทาง และสอดคล้องกับงานวิจัยของทิพย์รัตน์ วุฒิสินธุ์ (2560) ได้ศึกษาวิจัย “ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง” พบว่า เจ้าหน้าที่เดินตรวจสอบเรือไม่ให้บรรทุกผู้โดยสารเกินตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด 4) พฤติกรรมด้านการเฝ้าระวังความปลอดภัยของผู้โดยสาร รายชื่อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ท่านยินยอมควบคุมการขึ้น-ลงเรือโดยสารของผู้โดยสาร เพื่อเฝ้าระวังอันตรายที่อาจเกิดขึ้น และมีเจ้าหน้าที่ประจำจุดเพื่อดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสารทั้งขณะขึ้นลงเรือและขณะใช้เรือโดยสาร 5) พฤติกรรมด้านการดำเนินการประชาสัมพันธ์ รายชื่อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ท่านแจ้งผู้โดยสารทราบในทันทีเมื่อมีสถานการณ์ผิดปกติหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นกับเรือโดยสารขณะเดินทางทางน้ำ ไม่มีความสอดคล้องกับผลงานวิจัยใด ๆ เนื่องจาก

การศึกษาวิจัยพฤติกรรมด้านการดำเนินการประชาสัมพันธ์ของการวิจัยที่ผ่านมาเน้นศึกษาในเรื่อง การแจ้งเตือนเรื่องสภาพอากาศเป็นหลัก

องค์ความรู้ใหม่

จากการศึกษาเรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและพฤติกรรมต่อมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำของพนักงานประจำเรือ พบว่า ความเห็นสูงสุดในด้าน ทัศนคติและพฤติกรรมของพนักงานประจำเรือในเรื่องความปลอดภัย คือ 1) การแจ้งให้ผู้โดยสารทราบโดยทันทีเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศและคลื่นลมอย่างฉับพลัน และ 2) การยื่นคอยกำกับดูแลขณะผู้โดยสารขึ้น-ลงเรือโดยสาร เพื่อเฝ้าระวังอันตรายที่อาจเกิดขึ้น จากข้อมูลดังกล่าวสามารถนำไปพัฒนารูปแบบการป้องกันหรือการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางน้ำหรือการขนส่งทางน้ำได้โดยบริษัทเดินเรือ ผู้รับสัมปทานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลดังกล่าวนี้ไปใช้อ้างอิงในการปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมของพนักงานประจำเรือ เพื่อให้พนักงานท่องเที่ยวมีความมั่นใจในการเดินทางมาท่องเที่ยวเกาะล้าน อีกทั้งเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีสำหรับนักท่องเที่ยวที่กำลังตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวเกาะล้านและประเทศไทยในอนาคตต่อไป

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

บริษัทเดินเรือ ผู้รับสัมปทานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดการฝึกอบรม แนะนำ ฝึกซ้อม และเพิ่มความเข้มงวดแก่พนักงานประจำเรืออยู่เสมอ รวมทั้งมีแนวทางการปรับเปลี่ยนทัศนคติและการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของพนักงานประจำเรือ เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินทั้งต่อตนเองและผู้อื่น

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยไปใช้ประโยชน์

การวิจัยนี้ได้ข้อค้นพบว่า พนักงานประจำเรือการเดินทางท่องเที่ยว-เกาะล้านนั้นมีทัศนคติและพฤติกรรมอยู่ในระดับมากที่สุด เนื่องจากมีเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่าปฏิบัติงานร่วมกันอยู่ในพื้นที่ ทำให้มีการแลกเปลี่ยนทัศนคติและมุมมองการทำงานซึ่งกันและกัน ช่วยเพิ่มความเข้มงวดในการปฏิบัติงานและมีการส่งรายงานสถานการณ์รายวันรวมถึงจำนวนผู้โดยสารที่โดยสารเรือแต่ละลำให้กับสำนักงานนายกเมืองพัทยา แต่ถึงอย่างไรยังมีทัศนคติและพฤติกรรมบางด้านที่ควรปลูกฝังจิตสำนึกและเพิ่มการกวดขันแก่พนักงานประจำเรือเพื่อความตระหนักถึงความปลอดภัยและให้ความสำคัญกับการป้องกันอุบัติเหตุมากยิ่งขึ้น เช่น การดูแลสวัสดิภาพและความปลอดภัยของผู้โดยสาร การขอความร่วมมือจากผู้โดยสารในการสอดส่องวัตถุต้องสงสัยรวมทั้งสภาพผิดปกติของเรือโดยสารและโป๊ะเทียบเรือ การตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ขอความช่วยเหลือประจำเรือ การตรวจสอบการจัดวางอุปกรณ์ช่วยชีวิตประจำท่าเรือ การเข้าร่วมการฝึกช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ และการตักเตือนผู้โดยสาร เมื่อพบเห็นการปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัยหรือเสี่ยงอันตรายขณะโดยสารเรือ

เอกสารอ้างอิง

- คมชัดลึก. (2563). *เหตุเรือล่มสมุย*. เข้าถึงได้จาก <https://www.komchadluek.net/news/regional/438951>
- ทิพย์รัตน์ วุฒิสินธุ์. (2560). *ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยในการโดยสารทางเรือระหว่างท่าเรือศรีราชาและเกาะสีชัง*. (งานนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน). วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ไทยรัฐออนไลน์. (2560). *ย้อนนาที่ระทึก-เรือล่ม 6 ศพ “พัทยา”*. เข้าถึงได้จาก: <https://www.thairath.co.th/content/380452>
- ธัญญาภัทร์ ศรสวรรณศิริ และประภาพร ประเทศ. (2559). *ความปลอดภัยบนเรือ*. เข้าถึงได้จาก: <https://sites.google.com/site/khwampxnim/about-the-location>
- สำนักงานเมืองพัทยาสาขาเกาะล้าน. (2556). *เกาะล้านและการบริหารสำนักเมืองพัทยาสาขาเกาะล้าน*. เข้าถึงได้จาก: <http://info.pattaya.go.th/DocLib7/เกาะล้านและการบริหารสำนักเมืองพัทยาสาขาเกาะล้าน.aspx>
- สุพิชชา ณ ป้อมเพ็ชร. (2553). *สวัสดิภาพในการจราจรทางน้ำ*. เข้าถึงได้จาก: <http://www.ipesp.ac.th/learning/supitcha/html/E4-3.html>
- อนุราช วัฒน. (2555). *การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำของคนประจำเรือโดยสาร อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี*. (วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์). บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี.
- Sanook. (2559). *เรือล่ม หน้าวัดสนามไชย*. เข้าถึงได้จาก: <https://www.sanook.com/news/2070570/>

