

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

จากการศึกษาเรื่อง ทักษะคิดของคนประจำเรือที่มีต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับ ดังนี้

1. สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล
2. ลำดับขั้นตอนเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล
3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

#### สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ทั้งนี้ เพื่อความสะดวกในการนำเสนอข้อมูล ผู้วิจัยได้กำหนดตัวย่อและสัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอต่อไปนี้

- $\bar{X}$  แทน ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง (Sample Mean)  
 $S.D.$  แทน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)  
 $F$  แทน สถิติทดสอบที่ใช้ในการพิจารณาในการแจกแจงแบบเอฟ (F-Distribution)  
 $df$  แทน ชั้นความเป็นอิสระ (Degrees of Freedom)  
 $SS$  แทน ผลบวกกำลังสองเฉลี่ย (Sum of Squares)  
 $MS$  แทน ค่าเฉลี่ยของผลบวกกำลังสองเฉลี่ย (Mean Squares)  
 $t$  แทน สถิติทดสอบที่ใช้ในการพิจารณาในการแจกแจงแบบที (T-Distribution)

#### ลำดับขั้นตอนเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของตัวอย่าง
- ส่วนที่ 2 ทักษะคิดของคนประจำเรือต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ
- ส่วนที่ 3 ผลการทดสอบสมมติฐาน
- ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ

## ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของตัวอย่าง

ตารางที่ 4-1 ข้อมูลทั่วไปของตัวอย่าง

| ข้อมูลทั่วไป                                      | รายละเอียด                  | จำนวน | ร้อยละ |
|---------------------------------------------------|-----------------------------|-------|--------|
| 1. อายุ                                           | ไม่เกิน 30 ปี               | 27    | 45.77  |
|                                                   | 31 -40 ปี                   | 13    | 22.03  |
|                                                   | สูงกว่าหรือเท่ากับ 41 ปี    | 19    | 32.20  |
|                                                   | รวม                         | 59    | 100.00 |
| 2.ระดับการศึกษา                                   | ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย      | 13    | 22.03  |
|                                                   | ระดับอนุปริญญาหรือเทียบเท่า | 7     | 11.87  |
|                                                   | ระดับปริญญาตรีขึ้นไป        | 39    | 66.10  |
|                                                   | รวม                         | 59    | 100.00 |
| 3. ระยะเวลา/ประสบการณ์ใน<br>การทำงานเกี่ยวกับเรือ | น้อยกว่า 2 ปี               | 5     | 8.47   |
|                                                   | 2 - 10 ปี                   | 32    | 54.24  |
|                                                   | มากกว่า 10 ปี ขึ้นไป        | 22    | 37.29  |
|                                                   | รวม                         | 59    | 100.00 |
| 7. ตำแหน่งที่รับผิดชอบ                            | นายเรือ                     | 28    | 47.46  |
|                                                   | นายประจำเรือ                | 31    | 52.54  |
|                                                   | รวม                         | 59    | 100.00 |

จากตารางที่ 4-1 พบว่า คนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ ส่วนใหญ่มีอายุไม่เกิน 30 ปี (ร้อยละ 45.77) รองลงมาคือ อายุมากกว่า 40 ปี (ร้อยละ 32.20) และอายุระหว่าง 30 - 40 ปี (ร้อยละ 22.03) ตามลำดับ ทั้งนี้ มีระดับการศึกษาตั้งแต่ปริญญาตรีขึ้นไปมากที่สุด (ร้อยละ 66.10) รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ร้อยละ 22.03) และระดับอนุปริญญาหรือเทียบเท่า (ร้อยละ 11.87) ตามลำดับ สำหรับระยะเวลา/ประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรืออยู่ระหว่าง 2 – 10 ปีมากที่สุด (ร้อยละ 54.24) รองลงคือ มีระยะเวลา/ประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรือมากกว่า 10 ปีขึ้นไป (ร้อยละ 37.29) และน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 ปี (ร้อยละ 8.47) ตามลำดับ นอกจากนี้ยังพบว่า ตัวอย่างส่วนใหญ่มีตำแหน่งที่รับผิดชอบคือ นายประจำเรือ (ร้อยละ 52.54)

## ส่วนที่ 2 ทักษะของคนประจำเรือต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ

ตารางที่ 4-2 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทักษะของคนประจำเรือต่อมาตรการ  
การรักษาความปลอดภัยทางเรือ โดยรวมและรายด้าน

| ทักษะต่อมาตรการรักษาความปลอดภัย         | $\bar{X}$ | S.D. | ความหมาย |
|-----------------------------------------|-----------|------|----------|
| 1. ด้านนโยบายและการบริหารงาน            | 3.31      | 0.45 | ไม่แน่ใจ |
| 2. ด้านแผนการการรักษาความปลอดภัย        | 3.35      | 0.39 | ไม่แน่ใจ |
| 3. ด้านการปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติ | 3.00      | 0.38 | ไม่แน่ใจ |
| รวม                                     | 3.23      | 0.35 | ไม่แน่ใจ |

จากตารางที่ 4-2 พบว่า คนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ มีทักษะต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ โดยภาพรวมและรายด้าน อยู่ในระดับไม่แน่ใจ โดยเรียงอันดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ดังนี้ ด้านแผนการการรักษาความปลอดภัย ด้านนโยบายและการบริหารงาน และด้านการปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติ โดยมีค่าเฉลี่ย 3.35 3.31 และ 3.00 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-3 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทศนคติของคนประจำเรือต่อมาตรการการ  
รักษาความปลอดภัยทางเรือในด้านนโยบายและการบริหารงานเป็นรายชื่อ

| ทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัย                                                                                                                      | $\bar{X}$ | S.D. | ความ<br>หมาย |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------|--------------|
| 1. นโยบายและการบริหารงานของบริษัทฯ ตรงตามวัตถุประสงค์<br>ของมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code)                                                 | 3.83      | 0.81 | เห็นด้วย     |
| 2. แผนการรักษาความปลอดภัย ตามมาตรการรักษาความปลอดภัย<br>ทางเรือ (ISPS Code) ของบริษัทเรือฯ จัดทำเพื่อความปลอดภัย และ<br>ป้องกันการก่อการร้ายสำหรับเรือ | 3.92      | 0.70 | เห็นด้วย     |
| 3. บริษัทกำหนดความรับผิดชอบและอำนาจหน้าที่ของบริษัทใน<br>นโยบายและการบริหารงานตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทาง<br>เรือ (ISPS Code) อย่างเด่นชัด           | 3.78      | 0.78 | เห็นด้วย     |
| 4. SSO มีการปฏิบัติงานตามนโยบายและการบริหารงานของ<br>มาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code)                                                        | 3.81      | 0.79 | เห็นด้วย     |
| 5. บริษัทเรือฯ มีการกำหนดคนนโยบายและการบริหารงานในเรื่อง<br>ความรับผิดชอบและหน้าที่ของนายเรือ และเจ้าหน้าที่รักษาความ<br>ปลอดภัยประจำเรือเป็นอย่างดี   | 3.97      | 0.76 | เห็นด้วย     |
| 6. ความเป็นจริงในการปฏิบัติงาน ไม่สามารถปฏิบัติได้ตามแผนการ<br>รักษาความปลอดภัยของเรือฯ                                                                | 3.46      | 1.11 | ไม่แน่ใจ     |
| 7. แผนการการรักษาความปลอดภัยของเรือฯ ทำให้คนประจำเรือ<br>รู้สึกว่าเป็นการเพิ่มงาน                                                                      | 3.51      | 0.98 | เห็นด้วย     |
| 8. บริษัทเรือฯ ขาดระบบการติดตามผล                                                                                                                      | 3.08      | 0.83 | ไม่แน่ใจ     |
| 9. คนประจำเรือมีความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติการเพราะ ไม่มี<br>ความรู้ความเข้าใจในแผนการรักษาความปลอดภัยทางเรือฯ                                    | 3.42      | 0.89 | ไม่แน่ใจ     |

จากตารางที่ 4-3 พบว่า คนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย  
ประจำเรือ มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ ด้านนโยบายและการบริหารงานเป็น  
รายชื่ออยู่ในระดับเห็นด้วย จำนวน 6 ข้อ เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย 3 ข้อแรก ดังนี้ ข้อ 5  
บริษัทเรือฯ มีการกำหนดคนนโยบายและการบริหารงานในเรื่องความรับผิดชอบและหน้าที่ของนาย  
เรือ และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือเป็นอย่างดี ข้อ 2 แผนการรักษาความปลอดภัย

ตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) ของบริษัทเรือฯ จัดทำเพื่อความปลอดภัย และป้องกันการก่อการร้ายสำหรับเรือ และข้อ 1 นโยบายและการบริหารงานของบริษัทฯ ตรงตาม วัตถุประสงค์ของมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) โดยมีค่าเฉลี่ย 3.97 3.92 และ 3.83 ตามลำดับ

นอกจากนี้ยังพบว่า มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือด้านนโยบายและการบริหารงานอยู่ในระดับไม่แน่ใจ จำนวน 3 ข้อ โดยเรียงอันดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ดังนี้ ข้อ 6 ความเป็นจริงในการปฏิบัติงานไม่สามารถปฏิบัติได้ตามแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ ข้อ 9 คนประจำเรือมีความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติการเพราะไม่มีความรู้ความเข้าใจใน แผนการรักษาความปลอดภัยทางเรือ และข้อ 8 บริษัทเรือฯ ขาดระบบการติดตามผล โดยมีค่าเฉลี่ย 3.46 3.42 และ 3.08 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-4 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทัศนคติของคนประจำเรือต่อมาตรการ การรักษาความปลอดภัยทางเรือด้านแผนการรักษาความปลอดภัยเป็นรายข้อ

| ทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัย                                                                                                            | $\bar{X}$ | S.D. | ความหมาย |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------|----------|
| 1. แผนการรักษาความปลอดภัยตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) ของเรือฯ มีเนื้อหาและข้อมูลครบ สามารถใช้เป็นแนวทางปฏิบัติงานได้       | 3.64      | 0.71 | เห็นด้วย |
| 2. แผนการรักษาความปลอดภัย ตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) มีการระบุแผนการรักษาความปลอดภัยอย่างชัดเจน                           | 3.73      | 0.69 | เห็นด้วย |
| 3. แผนการรักษาความปลอดภัยตามตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) มีการระบุการเตรียมการในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินอย่างชัดเจน              | 3.69      | 0.65 | เห็นด้วย |
| 4. ไม่มีการนำแผนการรักษาความปลอดภัยมาใช้เพื่อให้เกิดความปลอดภัย                                                                              | 2.90      | 0.97 | ไม่แน่ใจ |
| 5. ไม่มีการให้คำแนะนำ ในการใช้แผนการรักษาความปลอดภัยด้านประโยชน์ในการใช้แผนการรักษาความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางเรือ | 3.03      | 1.01 | ไม่แน่ใจ |

ตารางที่ 4-4 (ต่อ)

| ทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัย                                                                                                         | $\bar{X}$ | S.D. | ความหมาย |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------|----------|
| 6. คนประจำเรือ ไม่เข้าใจในแผนการรักษาความปลอดภัยในการปฏิบัติ เนื่องจากการขาดฝึกอบรม                                                       | 3.68      | 0.89 | เห็นด้วย |
| 7. แผนการรักษาความปลอดภัยตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) มีการระบุนายงาน วิเคราะห์ข้อผิดพลาดและเหตุการณ์                    | 3.71      | 0.67 | เห็นด้วย |
| 8. แผนการรักษาความปลอดภัยในการปฏิบัติงานตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) มีการจัดการอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยของเรือที่เหมาะสม | 3.61      | 0.67 | เห็นด้วย |

จากตารางที่ 4-4 พบว่า คนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือด้านแผนการรักษาความปลอดภัยเป็นรายข้ออยู่ในระดับเห็นด้วย จำนวน 6 ข้อ เรียงลำดับค่าเฉลี่ยค่าจากมากไปหาน้อย 3 ข้อแรก ดังนี้ ข้อ 2 แผนการรักษาความปลอดภัย ตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) มีการระบุแผนการรักษาความปลอดภัยอย่างชัดเจน ข้อ 7 แผนการรักษาความปลอดภัยตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) มีการระบุนายงาน วิเคราะห์ข้อผิดพลาดและเหตุการณ์ และข้อ 3 แผนการรักษาความปลอดภัยตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) มีการระบุนายงานการเตรียมการในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินอย่างชัดเจน โดยมีค่าเฉลี่ย 3.73 3.71 และ 3.69 ตามลำดับ

นอกจากนี้ยังพบว่า มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรืออยู่ในระดับอยู่ในระดับไม่แน่ใจ มีจำนวน 2 ข้อ โดยเรียงอันดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ดังนี้ ข้อ 5 ไม่มีการให้คำแนะนำ ในการใช้แผนการรักษาความปลอดภัยด้านประโยชน์ในการใช้แผนการรักษาความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางเรือ และข้อ 4 ไม่มีการนำแผนการรักษาความปลอดภัยมาใช้เพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยมีค่าเฉลี่ย 3.03 และ 2.90 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทศนคติของคนประจำเรือต่อมาตรการ  
การรักษาความปลอดภัยทางเรือด้านการปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติเป็นรายชื่อ

| ทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัย                                                                                                                   | $\bar{X}$ | S.D. | ความหมาย |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------|----------|
| 1. มีการแบ่งหัวข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติงานตาม<br>มาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) อย่างชัดเจน                                     | 3.68      | 0.73 | เห็นด้วย |
| 2. ข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรการรักษาความ<br>ปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) สามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงาน<br>ของท่านได้เป็นอย่างดี          | 3.54      | 0.70 | เห็นด้วย |
| 3. ข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรการรักษาความ<br>ปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) ทำให้ท่านปฏิบัติงานได้ดีกว่าการ<br>ปฏิบัติงานเดิม              | 3.37      | 0.80 | ไม่แน่ใจ |
| 4. คนประจำเรือยังใช้ความเคยชินในการปฏิบัติมากกว่าการปฏิบัติ<br>ตามข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรการรักษาความ<br>ปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) | 3.85      | 0.78 | เห็นด้วย |
| 5. คนประจำเรือมีความรู้สึกถูกบังคับให้ปฏิบัติตามข้อปฏิบัติและ<br>คำแนะนำในการปฏิบัติงานตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทาง<br>เรือ (ISPS Code)            | 3.71      | 0.85 | เห็นด้วย |
| 6. ข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติงานตามมาตรการรักษา<br>ความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) บางข้อไม่เหมาะสมกับ<br>สถานการณ์ที่เกิดขึ้นในการทำงาน       | 3.85      | 0.96 | เห็นด้วย |
| 7. ข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติงานตามมาตรการรักษา<br>ความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) ให้เกิดความรู้สึกปลอดภัยใน<br>การเส้นทางเดินเรือของท่าน     | 3.83      | 0.64 | เห็นด้วย |

จากตารางที่ 4-5 พบว่า คนประจำเรือที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย  
ประจำเรือ มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือด้านการปฏิบัติและคำแนะนำในการ  
ปฏิบัติเป็นรายชื่ออยู่ในระดับเห็นด้วย จำนวน 6 ข้อ เรียงลำดับค่าเฉลี่ยค่าจากมากไปหาน้อย 3 ข้อแรก  
ดังนี้ ข้อ 4 คนประจำเรือยังใช้ความเคยชินในการปฏิบัติมากกว่าการปฏิบัติตามข้อปฏิบัติและคำแนะนำ  
ในการปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) ข้อ 6 ข้อปฏิบัติและคำแนะนำใน

การปฏิบัติงานตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) บางข้อไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในการทำงาน ข้อ 7 ข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติงานตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) ให้เกิดความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทางเดินเรือของท่าน และข้อ 5 คนประจำเรือมีความรู้สึกถูกบังคับให้ปฏิบัติตามข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติงานตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) โดยมีค่าเฉลี่ย 3.85 3.85 3.83 และ 3.71 ตามลำดับ

นอกจากนี้ยังพบว่า มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรืออยู่ในระดับอยู่ในระดับไม่แน่ใจ มีจำนวน 12 ข้อ คือ ข้อ 3 ข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ (ISPS Code) ทำให้ท่านปฏิบัติงานได้ดีกว่าการปฏิบัติงานเดิม โดยมีค่าเฉลี่ย 3.37

### ส่วนที่ 3 ผลการทดสอบสมมติฐาน

#### 3.1 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1

สมมติฐานที่ 1: คนประจำเรือที่มีอายุต่างกัน มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือแตกต่างกัน

ตารางที่ 4-6 ผลการเปรียบเทียบทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือของคนประจำเรือที่มีอายุแตกต่างกัน

| ทัศนคติ                                 | แหล่งความแปรปรวน | SS    | df | MS   | F    | Sig. |
|-----------------------------------------|------------------|-------|----|------|------|------|
| 1. ด้านนโยบายและการบริหารงาน            | ระหว่างกลุ่ม     | 0.69  | 2  | 0.34 | 1.74 | 0.18 |
|                                         | ภายในกลุ่ม       | 11.12 | 56 | 0.20 |      |      |
|                                         | รวม              | 11.81 | 58 |      |      |      |
| 2. ด้านแผนการรักษาความปลอดภัย           | ระหว่างกลุ่ม     | 0.51  | 2  | 0.25 | 1.74 | 0.18 |
|                                         | ภายในกลุ่ม       | 8.18  | 56 | 0.15 |      |      |
|                                         | รวม              | 8.69  | 58 |      |      |      |
| 3. ด้านการปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติ | ระหว่างกลุ่ม     | 0.73  | 2  | 0.37 | 2.60 | 0.08 |
|                                         | ภายในกลุ่ม       | 7.86  | 56 | 0.14 |      |      |
|                                         | รวม              | 8.59  | 58 |      |      |      |
| รวม                                     | ระหว่างกลุ่ม     | 0.62  | 2  | 0.31 | 2.71 | .07  |
|                                         | ภายในกลุ่ม       | 6.45  | 56 | 0.11 |      |      |
|                                         | รวม              | 7.07  | 58 |      |      |      |



จากตารางที่ 4-6 พบว่า คนประจำเรือที่มีอายุต่างกัน มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ โดยภาพรวมและรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

### 3.2 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2

**สมมติฐานที่ 2:** คนประจำเรือที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือแตกต่างกัน

ตารางที่ 4-7 ผลการเปรียบเทียบทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือของคนประจำเรือที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน

| ทัศนคติ                                         | แหล่งความแปรปรวน | SS    | df | MS   | F    | Sig. |
|-------------------------------------------------|------------------|-------|----|------|------|------|
| 1. ด้านนโยบายและ<br>การบริหารงาน                | ระหว่างกลุ่ม     | 0.43  | 2  | 0.21 | 1.05 | 0.35 |
|                                                 | ภายในกลุ่ม       | 11.37 | 56 | 0.20 |      |      |
|                                                 | รวม              | 11.80 | 58 |      |      |      |
| 2. ด้านแผนการรักษา<br>ความปลอดภัย               | ระหว่างกลุ่ม     | 0.06  | 2  | 0.03 | 0.20 | 0.81 |
|                                                 | ภายในกลุ่ม       | 8.62  | 56 | 0.15 |      |      |
|                                                 | รวม              | 8.69  | 58 |      |      |      |
| 3. ด้านการปฏิบัติและ<br>คำแนะนำในการ<br>ปฏิบัติ | ระหว่างกลุ่ม     | 0.11  | 2  | 0.05 | 0.37 | 0.69 |
|                                                 | ภายในกลุ่ม       | 8.48  | 56 | 0.15 |      |      |
|                                                 | รวม              | 8.59  | 58 |      |      |      |
| รวม                                             | ระหว่างกลุ่ม     | 0.15  | 2  | 0.08 | 0.64 | 0.53 |
|                                                 | ภายในกลุ่ม       | 6.91  | 56 | 0.12 |      |      |
|                                                 | รวม              | 7.06  | 58 |      |      |      |

จากตารางที่ 4-7 พบว่า คนประจำเรือที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ โดยภาพรวมและรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

### 3.3 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 3

**สมมติฐานที่ 3:** คนประจำเรือที่มีระยะเวลาหรือประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรือต่างกัน มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือแตกต่างกัน

ตารางที่ 4-8 ผลการเปรียบเทียบทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือของคนประจำเรือที่มีระยะเวลาหรือประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรือแตกต่างกัน

| ทัศนคติ                                         | แหล่งความแปรปรวน | SS    | df | MS   | F    | Sig.  |
|-------------------------------------------------|------------------|-------|----|------|------|-------|
| 1. ด้านนโยบายและ<br>การบริหารงาน                | ระหว่างกลุ่ม     | 1.13  | 2  | 0.56 | 2.97 | 0.06  |
|                                                 | ภายในกลุ่ม       | 10.67 | 56 | 0.19 |      |       |
|                                                 | รวม              | 11.80 | 58 |      |      |       |
| 2. ด้านแผนการรักษา<br>ความปลอดภัย               | ระหว่างกลุ่ม     | 0.42  | 2  | 0.21 | 1.43 | 0.25  |
|                                                 | ภายในกลุ่ม       | 8.27  | 56 | 0.15 |      |       |
|                                                 | รวม              | 8.69  | 58 |      |      |       |
| 3. ด้านการปฏิบัติและ<br>คำแนะนำในการ<br>ปฏิบัติ | ระหว่างกลุ่ม     | 0.98  | 2  | 0.49 | 3.60 | 0.03* |
|                                                 | ภายในกลุ่ม       | 7.61  | 56 | 0.14 |      |       |
|                                                 | รวม              | 8.59  | 58 |      |      |       |
| รวม                                             | ระหว่างกลุ่ม     | 0.78  | 2  | 0.39 | 3.52 | 0.04* |
|                                                 | ภายในกลุ่ม       | 6.28  | 56 | 0.11 |      |       |
|                                                 | รวม              | 7.06  | 58 |      |      |       |

\* มีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4-8 พบว่า คนประจำเรือที่มีระยะเวลาหรือประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรือแตกต่างกัน มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือโดยภาพรวมและในด้านการปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 และผู้วิจัยได้เปรียบเทียบผลต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายอยู่ในตารางที่ 4-9 ถึง 4-10

ตารางที่ 4-9 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ ที่สนใจคือต่อมาตรการการรักษาปลอดภัยทางเรือ โดยภาพรวมของคนประจำเรือที่มีระยะเวลาหรือประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับเรือแตกต่างกัน

| ประสบการณ์ทำงาน | $\bar{X}$ | น้อยกว่า 2 ปี | 2- 10 ปี | มากกว่า 10 ปี |
|-----------------|-----------|---------------|----------|---------------|
|                 |           | 3.52          | 3.27     | 3.11          |
| น้อยกว่า 2 ปี   | 3.52      |               | 0.25     | -0.41*        |
| 2- 10 ปี        | 3.27      |               |          | 0.16          |
| มากกว่า 10 ปี   | 3.11      |               |          |               |

\* ผลต่างค่าเฉลี่ยโดยรวมมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4-9 พบว่า คนประจำเรือที่มีระยะเวลาหรือประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรือน้อยกว่า 2 ปี มีทัศนคติโดยภาพรวมต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือสูงกว่าคนประจำเรือที่มีระยะเวลาหรือประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรือมากกว่า 10 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4-10 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ ที่สนใจคือต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือด้านการปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติของคนประจำเรือที่มีระยะเวลาหรือประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับเรือแตกต่างกัน

| ประสบการณ์ทำงาน | $\bar{X}$ | น้อยกว่า 2 ปี | 2- 10 ปี | มากกว่า 10 ปี |
|-----------------|-----------|---------------|----------|---------------|
|                 |           | 3.31          | 3.05     | 2.86          |
| น้อยกว่า 2 ปี   | 3.31      |               | 0.26     | -0.45*        |
| 2- 10 ปี        | 3.05      |               |          | 0.19          |
| มากกว่า 10 ปี   | 2.86      |               |          |               |

\* ผลต่างค่าเฉลี่ยรายด้านมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4-10 พบว่า คนประจำเรือที่มีระยะเวลาหรือประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรือน้อยกว่า 2 ปี มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือด้านการปฏิบัติและ

คำแนะนำในการปฏิบัติสูงกว่าคนประจำเรือที่มีระยะเวลาหรือประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรือมากกว่า 10 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05

### 3.4 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 4

**สมมติฐานที่ 4 :** คนประจำเรือที่มีตำแหน่งต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือแตกต่างกัน

ตารางที่ 4-11 ผลการเปรียบเทียบทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือของคนประจำเรือที่มีตำแหน่งงานรับผิดชอบแตกต่างกัน

| ตำแหน่ง                                 | $\bar{X}$ | S.D. | t     | Sig. |
|-----------------------------------------|-----------|------|-------|------|
| 1. ด้านนโยบายและการบริหารงาน            |           |      |       |      |
| นายเรือ                                 | 3.28      | 0.56 | -0.57 | 0.57 |
| นายประจำเรือ                            | 3.35      | 0.32 |       |      |
| 2. ด้านแผนการรักษาความปลอดภัย           |           |      |       |      |
| นายเรือ                                 | 3.31      | 0.47 | -0.65 | 0.51 |
| นายประจำเรือ                            | 3.38      | 0.29 |       |      |
| 3. ด้านการปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติ |           |      |       |      |
| นายเรือ                                 | 2.99      | 0.48 | 0.23  | 0.82 |
| นายประจำเรือ                            | 3.01      | 0.27 |       |      |
| โดยรวม                                  |           |      |       |      |
| นายเรือ                                 | 3.20      | 0.45 | -0.58 | 0.56 |
| นายประจำเรือ                            | 3.26      | 0.22 |       |      |

จากตารางที่ 4-11 พบว่า คนประจำเรือที่มีตำแหน่งงานรับผิดชอบต่างกัน มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ โดยภาพรวมและรายด้านไม่แตกต่างกัน

#### ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะหรือข้อคิดเห็นอื่น

4.1 ความคิดเห็นในการนำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยเรื่องมาตรการการรักษาความปลอดภัยบังคับใช้กับเรือไทย

ตารางที่ 4-12 ความคิดเห็นในการนำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยเรื่องมาตรการการรักษาความปลอดภัยบังคับใช้กับเรือไทย

| ความคิดเห็น | จำนวน | ร้อยละ |
|-------------|-------|--------|
| เห็นด้วย    | 23    | 92.00  |
| ไม่เห็นด้วย | 2     | 8.00   |
| รวม         | 25    | 100.00 |

จากตารางที่ 4-12 พบว่า คนประจำเรือเห็นด้วยในการนำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยเรื่องมาตรการรักษาความปลอดภัยบังคับใช้กับเรือไทย (ร้อยละ 92.00)

เหตุผลที่เห็นด้วย คือ

- เพื่อป้องกันการก่อการร้ายและเพื่อความปลอดภัยของประเทศ
- ทำให้คนเรือมีความปลอดภัยมากขึ้นในการเดินทาง และเจ้าของเรือเกิดความรู้สึก

มั่นใจมากขึ้น

- ถ้าหากปฏิบัติได้จริงตามมาตรการรักษาความปลอดภัย ก็จะทำให้มีความมั่นใจได้ว่าการเกิดความเสี่ยงต่าง ๆ จะลดน้อยลง ก่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน

- ถ้าหากปฏิบัติได้จริง ๆ จะทำให้ลดความเสี่ยงได้มาก

- ช่วยให้เพิ่มความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน

- รู้สึกปลอดภัยและเป็นระเบียบมากขึ้น

- ทำให้คนเรือระมัดระวังเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือและมีประสบการณ์

- ระบบความปลอดภัยมีความจำเป็นต่อการปฏิบัติงาน เพื่อความปลอดภัยต่อ

ทรัพย์สินและคนที่ปฏิบัติงาน

- มีความปลอดภัยมากขึ้น แต่ปฏิบัติยากโดยเฉพาะที่เมืองไทย

- ระบบการทำงานจะได้มีระบบระเบียบและมีแผนการปฏิบัติการ เมื่อเกิดสถานการณ์

จริงขึ้น และมีความปลอดภัย แต่ค่อนข้างยุ่งยากและน่าเบื่อ

- ยกระดับความปลอดภัยทางเรือ

- จะได้มีมาตรการปกป้อง และป้องกันพวกโจรสลัดในช่องแคบต่าง ๆ ในระหว่างเรือเดินทาง ซึ่งมาตรการ ISPS Code นี้ จะทำให้เกิดความมั่นคงและปลอดภัยกับคนประจำเรือ อีกทั้งจะทำให้คนประจำเรือรู้จักวางแผนในการทำงานด้านต่าง ๆ

- เพื่อให้ได้ตามมาตรฐานสากล และจะได้ความเชื่อถือจากต่างประเทศ
- ช่วยให้เกิดความปลอดภัย และเป็นที่ยอมรับของนานาชาติ
- เป็นการสร้างระบบมาตรฐานให้เกิดขึ้นในระบบสากล ซึ่งเป็นการยกระดับวงการเดินเรือไทยด้วย

- เพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญาที่กำหนดไว้
- เรือที่มีการปฏิบัติตาม ISPS Code เป็นเรือที่ได้รับการยอมรับจากหลาย ๆ ประเทศ และในหลาย ๆ ประเทศมีการกีดกันเรือที่ไม่มีระบบ ISPS Code

ส่วนเหตุผลที่ไม่เห็นด้วย คือ

- เมื่อ IMO ประกาศใช้ก็ถูกบังคับใช้ทั้งหมด การปฏิบัติตาม ISPS Code นั้นอาจมีความจำเป็นในพื้นที่อื่นที่ไม่ตกอยู่ในภาวะที่เกิดสงครามหรือความไม่สงบ
- ครอบงำเรือในประเทศ – โกลีฟิง ในอ่าวไทย
- เนื่องจากค่อนข้างยาก เมื่อนำมาปฏิบัติจริง ทำให้เกิดความยุ่งยากในเรื่องเอกสารการดำเนินงาน ซึ่งคนเรือไม่คุ้นเคย ทำให้การผ่านท่าเรือเข้า-ออกเป็นไปด้วยความลำบากมากขึ้น บางท่าเรือ ไม่ยอมให้ผ่านท่า

4.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับหน่วยงานของรัฐควรมีบทบาทต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรืออย่างไร เพื่อให้มาตรการดังกล่าวมีประสิทธิภาพและเพิ่มประสิทธิผลในการปฏิบัติมากยิ่งขึ้น

- ควรมีการฝึกอบรมให้ความรู้ ความเข้าใจ และสนับสนุนช่วยเหลือ เมื่อมีเหตุร้ายได้ทันที

- ควรมีการฝึกอบรม ชี้นำ หรือร่วมมือกันระหว่างบริษัทกับหน่วยงานของรัฐ
- ต้องมีการกระตือรือร้น และจริงจัง พัฒนาในด้านบุคลากร
- ควรจัดให้มีการอบรมเพิ่มเติม ให้ข้อมูลต่าง ๆ เพิ่มขึ้นตามช่วงเวลาที่เหมาะสม
- ควรจัดทำเอกสารที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยทางเรือที่เป็นมาตรฐานเดียวกันให้กับทางบริษัทเรือ

- จัดให้มีการอบรมต่อคนประจำเรือทุกคนไม่ใช่เฉพาะแต่คนนายประจำเรือ
- ออกเป็นกฎบังคับใช้ เพื่อสร้างมาตรฐานและแนวปฏิบัติเพื่อที่จะทำให้เราเป็นประเทศที่น่าเชื่อถือและดีขึ้นต่อไป

- ในเรื่องให้ข่าวสาร การประเมินข่าวสารและสถานการณ์ต่อ CSO
- มีมาตรการด้านขนส่งทางเรือที่รัดกุมและชัดเจนในเชิง Business Terms
- ส่งเสริมด้านการขนส่งทางน้ำให้มากกว่านี้ และร่วมสัมมนากับประเทศที่ทำการค้า

ร่วมกันในเรื่องของมาตรการด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ

- หน่วยงานที่รับผิดชอบต้องมีวิสัยทัศน์ที่ดี โดยเฉพาะกรมขนส่งทางน้ำ
- จัดเจ้าหน้าที่ของรัฐให้ความช่วยเหลืออย่างทันท่วงที ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่

คาดฝัน

- รัฐควรร่วมมือกับประเทศที่เรือเดินทางผ่าน เพื่อขอกำลังคุ้มกัน หรือรัฐจัดกำลังไป

ช่วยเป็นกำลังผสม

- กำหนดหน่วยงานในการประสานงานและรับผิดชอบในการช่วยเหลือให้ชัดเจน เมื่อมีการร้องขอความช่วยเหลือ ควรมีแผนรับมือ

- รัฐควรเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติตาม ISPS Code

- มีการจัดการติดต่อ/ การช่วยเหลือให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ส่วนมากกว่าจะเตรียมการออกไปช่วยเหลือจริงใช้เวลานาน แต่กว่าเวลาที่มีการจัดซ้อม

- หน่วยงานของรัฐจะต้องมีความรับผิดชอบอย่างชัดเจนและสามารถทำให้เป็นแนวทางและนำไปปฏิบัติได้จริง

- หน่วยงานของรัฐยังไม่ประสบผลสำเร็จในเรื่องดังกล่าว

- รัฐบาลควรเพิ่มความสนใจในการวัดความปลอดภัยทางเรือให้มากขึ้น

- ควรมีการตอบสนองและปฏิบัติตามอนุสัญญาอย่างแท้จริง

- ควรให้การสนับสนุนและเอาใจใส่ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรืออย่าง

จริงจัง

- รัฐควรสนใจมากกว่านี้

- ควรเป็นตัวเชื่อมต่อระหว่างรัฐต่อรัฐ และนำความเข้าใจมาให้บริษัทเรือได้ทราบ

- ต้องจัดหน่วยงานให้เป็นกิจจะลักษณะกว่านี้ มีหน่วยงานที่มั่นคงและต้องมีเลื่อน

ตำแหน่งในด้านความปลอดภัย

- ควรมีบทบาทมาก โดยให้เล็งเห็นถึงความสำคัญต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอาจมีความ

รุนแรงได้ โดยอีกทั้งยังเป็นเหตุผลทางอ้อมในการดูแลระบบความปลอดภัยของประเทศได้อีกด้วย

- อยากให้ทางภาครัฐมีบทบาทและความรับผิดชอบให้มากกว่านี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง

ผู้บริหารระดับสูงให้มีวิสัยทัศน์ที่กว้าง ในเมื่อมารับตำแหน่งหน้าที่บริหารด้านนี้แล้วควรตั้งใจพัฒนา

#### 4.3 ปัญหาและอุปสรรคที่พบในการปฏิบัติที่เกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ

- มีความไม่เข้าใจของคนประจำเรือและความล่าช้าในการให้ความช่วยเหลือ  
- มาตรการที่บริษัทฯ ออกมาไม่เป็นจำเพาะกลับเป็นการเขียน โดยกว้างซึ่งทำให้การนำไปใช้ไม่สามารถปฏิบัติได้และไม่เหมาะสม

- คนประจำเรือไม่สนับสนุนต่อการปฏิบัติ
- ในบางประเทศเลย
- ยังไม่มีรูปแบบปฏิบัติที่ชัดเจน
- การรักษาข้อมูลของเรือ
- การตรวจตราคนขึ้นเรือ
- อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยในขณะเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน
- ไม่มีอุปกรณ์สำหรับการฝึก
- ไม่มีผู้ฝึกสอนในด้านต่อต้านการก่อการร้าย
- คนประจำเรือทำงานหลายหน้าที่เกินไป จนเกิดความอ่อนล้าได้
- คนไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน
- ควรให้เจ้าหน้าที่ไปกับเรือในกรณีที่ผ่านพื้นที่อันตรายนั้น หรือ จัดกองกำลังคุ้มกัน

#### ตามสมควร

- คนประจำเรือ ไม่สามารถต่อสู้โจรสลัดได้ เพราะคนเรือไม่ใช่ทหารหรือผู้ที่ได้รับการ

#### ฝึกมา

- ไม่มีอุปกรณ์เพียงพอ
- เวลาบางช่วงไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน เพราะต้องปฏิบัติงานหลายอย่างในเวลา

#### เดียวกัน

- จำนวนคนไม่เพียงพอในการปฏิบัติเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยทางเรือ
- การไม่เข้าใจของเจ้าพนักงานท่า ซึ่งจะทำได้ตรงกับวัตถุประสงค์ของ Code
- ข้อปฏิบัติหรือมาตรการบางอย่างไม่สามารถใช้ได้จริงในสถานการณ์จริง ตลอดจน

ความรู้ความเข้าใจในมาตรการยังมีน้อย หรือไม่เข้าใจและไม่ตระหนักถึงความสำคัญของมาตรการในการรักษาความปลอดภัย

- ความสม่ำเสมอในการปฏิบัติตาม ISPS Code
- คนส่วนมากมักให้ความสำคัญน้อยไม่สนใจหรือใส่ใจเท่าที่ควร



- ทำให้บริษัทเสียค่าใช้จ่ายคุมเรือ ค่าใช้จ่ายในการอบรม เสียเวลาในการอบรม มีปัญหากับเจ้าหน้าที่ PFSO ต้องตรวจยุ่งยากในการตอบคำถามและมีปัญหาตามมา อาจจะโดยกักเรือตอบข้อคำถามและปฏิบัติไม่ถูกต้องตาม ISPS Code ทำให้เรือเสียเวลา

- การเกิดเหตุการณ์แล้วมีการช่วยเหลือล่าช้ามากทั้ง ๆ ที่ติดตั้งระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ เข้าไปในเรือแล้ว

- ความไม่ราบเรียบในการประยุกต์ใช้

- มาตรการบางข้อไม่สามารถปฏิบัติได้จริงตามสถานการณ์นั้น ๆ ตลอดจนคนประจำเรือยังขาดความเข้าใจที่เพียงพอ

- คนไม่พอที่จะแบ่งทำหน้าที่ โดยปกติจะทำการซ่อมเรือบนเรือเป็นส่วนใหญ่

- ในบางครั้งทำให้การขนถ่ายสินค้าเกิดความล่าช้า

- ไม่มีความแน่ใจในการช่วยเหลือของภาครัฐ

- ขาดการฝึกอบรม การฝึกหัด การฝึกปฏิบัติ

- การขาดความรู้ความเข้าใจ ใน ISPS Code

- สถานการณ์ที่เกิดขึ้นกับท่าเรือต่าง ๆ กับการรักษาความปลอดภัยของเรือมักจะสวนทางกัน เช่น การทำการขนถ่ายสินค้าที่อาจใช้คนงานจำนวนมากและยากต่อการควบคุม การเข้ามาปฏิบัติงานบนเรือ

- มีความยุ่งยาก

- เพิ่มปริมาณงานมากขึ้น

- ควรมีความเหมาะสมกับสถานการณ์