

MARINE RESOURCES CONSERVATION AWARENESS AMONG THE BARGES CREWMEN AROUND PORT OF KOH SICHANG, CHONBURI PROVINCE

Kaninsak Chanpasit ¹, Gullaya Wattayakorn ¹

¹ Maritime Administration Program, Graduate School, Chulalongkorn University, Bangkok 10330,
Thailand

ABSTRACT

This research is survey research to study the awareness of marine resource conservation among barges crewmen at Koh Sichang Port, Chonburi Province. Factors affecting the awareness of marine resource conservation such as media exposure, knowledge, understanding, and attitudes on the awareness of marine resource conservation were collected by using questionnaires from 400 respondents. Inferential statistics were used to test the hypotheses and analyze the relationship between factors affecting the awareness of marine resource conservation by multiple regression analysis at the significant level of 0.05.

The results revealed that most of the barges crewmen were between 35-40 years of age (51%), with work experience between 6-15 years (64.75%) and income range from 20,000 to over 25,000 baht (72.75%). Most of the crewmen were domiciled in the central and north-eastern parts of the country. The majority of the crewmen neither separate their food wastes (79.20%) nor recyclable wastes (57.30%). Most of the barge owners (81.9%) did not provide either trash bags or bins for the barge crewmen. Personal factors, such as age, work experience, income status, and domicile had no effects on marine resource conservation awareness of the crewmen. The awareness of marine resource conservation among the barge crewmen was positively correlated with knowledge, understanding, as well as their attitudes towards the marine resource conservation. Recommendations for relevant agencies are regarding measures to solves resource degradation problems and pollution prevention.

ARTICLE INFO

Article history:

Received 12 December 2019

Accepted 19 December 2019

Available online

15 June 2020

Keyword:

Awareness of
Conservation (ความ
ตระหนักในการอนุรักษ์),
Barges Crewmen
(คนประจำเรือลำเลียงสินค้า),
Maritime Industry (การ
ขนส่งสินค้าทางทะเล),
Koh Sichang (เกาะสีชัง)

*Author e-Mail address: Kaninsak.c@gmail.com, Gullaya@gmail.com

ความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า บริเวณท่าเรือเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี

คณิตศักดิ์ จันทร์ประสิทธิ์¹, กัลยา วัฒนยากร¹

¹สาขาวิชาการบริหารกิจการทางทะเล, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
กรุงเทพมหานครฯ 10330, ประเทศไทย

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ เพื่อศึกษาความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของคนประจำเรือลำเลียงสินค้าที่ทำเรือเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี และศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า ได้แก่ การรับสื่อข่าวสารด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ความรู้ความเข้าใจต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล และทัศนคติต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากผู้ตอบแบบสอบถาม 400 คน ใช้สถิติเชิงอนุมานเพื่อทดสอบสมมติฐานและวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลโดยการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ผลการศึกษาพบว่า คนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 35-40 ปี ร้อยละ 51 มีประสบการณ์ทำงานระหว่าง 6-15 ปี ร้อยละ 64.75 มีรายได้ 20,001-25,000 บาท ขึ้นไป ร้อยละ 72.75 และคนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ทางภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่ไม่แยกขยะอาหาร (79.20%) และขยะรีไซเคิล (57.30%) ผู้ประกอบการเรือลำเลียงส่วนใหญ่ (81.9%) ไม่มีถุงขยะหรือถังขยะสำหรับลูกเรือ ปัจจัยส่วนบุคคล เช่น อายุ ประสบการณ์ทำงาน สถานภาพรายได้และภูมิลำเนา ไม่ส่งผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า ทั้งนี้ความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของคนประจำเรือลำเลียงสินค้ามีความสัมพันธ์เชิงบวกกับปัจจัยด้านความรู้ความเข้าใจต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและปัจจัยด้านทัศนคติต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากร และการป้องกันมลพิษ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งสินค้าทางทะเลนับเป็นส่วนประกอบสำคัญของระบบการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย เพราะเป็นเพียงการขนส่งรูปแบบเดียวที่ขนส่งได้ปริมาณที่มากต่อการขนส่งในแต่ละครั้ง และมีต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ และด้วยลักษณะภูมิประเทศที่มีภูมิศาสตร์อยู่

ติดกับทะเลใหญ่ จึงส่งผลให้มีการพัฒนาประเทศโดยอาศัยการค้าทางทะเลมาโดยตลอด แต่เนื่องจากข้อจำกัดของลักษณะโครงสร้างพื้นฐานของร่องน้ำภายในทำให้เรือที่มีขนาด 20,000 ตันขึ้นไป ไม่สามารถเข้ามาในร่องน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อมาเทียบท่าเรือคลองเตยได้ ด้วยเหตุนี้จึงมีการขนถ่าย

สินค้ากันบริเวณพื้นที่รอบๆเกาะสีชัง ซึ่งมีความลึกเหมาะสมกับเรือสินค้าใหญ่ และเป็นทางผ่านของสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกเพื่อที่จะส่งต่อสินค้าไปยังภายในประเทศ ทั้งยังเป็นบริเวณที่มีเกาะคอยก้ำบังคลื่นลมทำให้สะดวกต่อการขนถ่ายสินค้า จึงทำให้บริเวณทะเลรอบๆเกาะสีชังเป็นพื้นที่ที่มีการขนถ่ายสินค้าประเภทเทกองมากที่สุดในประเทศไทย

เนื่องจากเรือสินค้าที่เข้ามาขนถ่ายสินค้ากลางทะเล บริเวณจุดจอดเรือรอบๆ เกาะสีชัง เป็นเรือสินค้าประเภทเทกองจึงต้องอาศัยการขนถ่ายสินค้าช่วงลาระหว่างเรือสินค้ากับเรือลำเลียงสินค้า จึงทำให้จำนวนเรือสินค้าที่เข้าและออกเป็นปัจจัยที่กำหนดจำนวนเรือลำเลียงสินค้า เมื่อใดที่จำนวนเรือสินค้าเพิ่มมากขึ้น จำนวนของเรือลำเลียงสินค้าก็จะเพิ่มขึ้นตามไปด้วย เพื่อที่จะสามารถทำรอบในการลำเลียงสินค้าส่งให้กับผู้ซื้อและผู้ขายให้ได้ทันเวลา จากข้อมูลการแจ้งเรือเข้าออกของกรมเจ้าท่าพบว่า มีจำนวนเรือสินค้าระหว่างประเทศรวมเฉลี่ย 247 ลำต่อเดือน หรือประมาณ 3,000 ลำต่อปี (กรมเจ้าท่า, 2562) และเรือลำเลียงสินค้าเฉลี่ยทั้งขาส่งและขาขึ้นมีจำนวนเฉลี่ย 10,000 เที่ยวลำต่อปี (กรมเจ้าท่า, 2561) และยังมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นจากการขยายตัวเร่งขึ้นของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าและเศรษฐกิจโลก ทั้งนี้เมื่อมีจำนวนเรือเพิ่มมากขึ้นก็จะเกิดปัญหาด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเลตามมา ทั้งการทิ้งขยะมูลฝอยจากผู้ที่ย้ายอยู่บนเรือลำเลียงสินค้า การปล่อยน้ำเสียหรือของเสียอันตราย การล้างระวางเรือ สินค้าตกค้างจากการขนถ่าย เศษสินค้าที่ฟุ้งกระจายและร่วงหล่นลงสู่ทะเลในระหว่างการขนถ่ายข้างลำ น้ำมันรั่วไหลจากอุบัติเหตุจากเรือล่ม เรือชนกัน เป็นต้น

จากการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับขยะและสิ่งปฏิกูลที่เกิดจากเรือลำเลียงสินค้าบริเวณเกาะสีชังพบว่า มีขยะทั่วไป จำพวกเศษอาหารและพวกมูลฝอยจากเรือลำเลียงสินค้าเฉลี่ย 0.89 กิโลกรัม ต่อลำ

ต่อวัน ขวดพลาสติก ถูพลาสติก กระดาษ กระป๋อง 0.65 กิโลกรัม ต่อลำต่อวัน ของเสียอันตราย เช่น หลอดฟลูออเรสเซนต์ ถ่านไฟฉาย 1 ชิ้น ต่อลำต่อเดือน น้ำล้างระวางเรือ 1,000 ลิตร ต่อลำต่อครั้ง น้ำมันจากการทำอาหาร 200 มิลลิลิตร ต่อลำต่อ 3 วัน และน้ำจากการอาบน้ำ ชัก ลำ 15 ลิตร ต่อลำต่อวัน สิ่งปฏิกูล 1.1 ลิตร ต่อลำต่อวัน และของเหลือทิ้งจากการขนถ่ายสินค้าและของเสียที่เกิดขึ้น 5 กิโลกรัม ต่อลำ (กรมควบคุมมลพิษ, 2557)

ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลรอบๆ เกาะสีชัง คนประจำเรือลำเลียงสินค้านับว่าเป็นส่วนหนึ่งของผู้ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเล จึงถูกจัดให้เป็นกลุ่มตัวอย่างเพื่อศึกษาถึงความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล เพราะเป็นบุคลากรที่อยู่ในกระบวนการการขนถ่ายสินค้าทางทะเล ซึ่งมีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ที่ใกล้ชิดกับทะเล เนื่องจากลักษณะงานที่จะต้องลำเลียงสินค้าลงผ่านเข้าออกระหว่างแม่น้ำกับทะเลในแต่ละวัน และในปัจจุบันยังไม่มีเครื่องมือที่ช่วยในเรื่องของการบำบัดน้ำเสียและของเสียอันตรายบนเรือลำเลียงสินค้า เนื่องจากข้อจำกัดของพื้นที่บนเรือลำเลียงสินค้าและต้นทุนในการติดตั้งเครื่องบำบัดของเสีย รวมถึงข้อจำกัดของกฎหมายและเทศบัญญัติที่ไม่สามารถเอาผิดต่อผู้กระทำความผิดได้หากไม่ใช้ความผิดซึ่งหน้า (กรมควบคุมมลพิษ, 2557)

ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยในฐานะตัวแทนเจ้าของเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับเรือลำเลียงสินค้า จึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า เนื่องจากได้เล็งเห็นถึงปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรทางทะเล ที่ล้วนแล้วเกิดจากการดำเนินกิจกรรมทั้งหลายของมนุษย์ โดยเฉพาะจากกิจกรรมขนถ่ายสินค้าทางทะเล เพื่อให้ทราบถึงความรู้สึกนึกคิดของคนประจำเรือลำเลียงสินค้าที่มีต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทาง

ทะเล พร้อมทั้งเป็นข้อมูลและข้อเสนอแนะ รวมถึงแนวทางในการบริหารจัดการคนประจำเรือลำเลียงสินค้าเพื่อที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางความคิดและการแสดงออกทางพฤติกรรมในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลต่อไป

วัตถุประสงค์

1. ศึกษาความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของคนประจำเรือลำเลียงสินค้าบริเวณท่าเรือเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี
2. ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของคนประจำเรือลำเลียงสินค้าบริเวณท่าเรือเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี

สมมติฐาน

1. คนประจำเรือลำเลียงสินค้าที่มีอายุแตกต่างกันมีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลแตกต่างกัน
2. คนประจำเรือลำเลียงสินค้าที่มีประสบการณ์ทำงานแตกต่างกันมีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลแตกต่างกัน
3. คนประจำเรือลำเลียงสินค้าที่มีรายได้แตกต่างกันมีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลแตกต่างกัน
4. คนประจำเรือลำเลียงสินค้าที่มีภูมิลำเนาแตกต่างกันมีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลแตกต่างกัน
5. ปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ได้แก่ การรับสื่อข่าวสารด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ความรู้ความเข้าใจต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล และทัศนคติต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลมีผลต่อการเกิดความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล

การทบทวนแนวคิด ทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

1. ความตระหนัก ผู้วิจัยได้นำแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความตระหนักมาประยุกต์ใช้ได้แก่ ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2520); มนัส สุวรรณ (2537); เจริญ โนภิระ (2553) เป็นต้น โดยสามารถกล่าวได้ว่า ความตระหนัก หมายถึง การที่บุคคลถูกคิดได้ รับรู้ เข้าใจ และสำนึกได้ถึงการทำผิดและการกระทำใดถูกมีความรู้สึกหวงแหนห่วงใยและวิตกกังวล ในเหตุการณ์หรือสถานการณ์ต่างๆ ต่อสิ่งที่เป็นประโยชน์ว่าจะมีผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของตนเองและส่วนรวม ซึ่ง รัชนก ทุมชาติ (2551) กล่าวว่า ความตระหนักเป็นผลของกระบวนการทางปัญญา เมื่อบุคคลถูกกระตุ้นหรือได้สัมผัสกับสิ่งเร้าก็จะทำให้เกิดการรับรู้ หลังจากนั้นจะเกิดความเข้าใจในสิ่งเร้านั้น คือ ทำให้บุคคลเกิดความคิดรวบยอดต่อสิ่งเร้านั้น จึงนำไปสู่การเรียนรู้ เมื่อบุคคลเกิดการเรียนรู้และทำให้เกิดเป็นความรู้ หลังจากนั้นจึงนำไปสู่การเกิดความตระหนักท้ายที่สุดแล้วทั้งความรู้และความตระหนักจะนำไปสู่การแสดงออกทางพฤติกรรมของบุคคล จึงสามารถสรุปได้ว่า ความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของงานวิจัยนี้ หมายถึง การรับรู้การคิดได้หรือการสำนึกได้ของคนประจำเรือลำเลียงสินค้าถึงคุณค่าของทรัพยากรทางทะเลที่ควรค่าต่อการอนุรักษ์ เพราะเมื่อบุคคลได้รับรู้และสัมผัสถึงสิ่งเร้าที่มากระตุ้นต่อตัวบุคคลให้เกิดความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล โดยองค์ประกอบทางอารมณ์และความรู้สึกจะเป็นตัวประเมินในการยอมรับ และให้ความสำคัญต่อสิ่งเร้ามากหรือน้อย รวมทั้งองค์ประกอบที่กล่าวมาจะทำให้เกิดความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ซึ่งจะนำไปสู่การแสดงออกทางพฤติกรรมในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลต่อไป

2. ปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนัก จากแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของงานวิจัยนี้ ได้แก่

(2.1) ปัจจัยการรับสื่อข่าวสารด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล โดย Atkin (1973); พรหม สตะเวทิน (2541) ให้ความหมายเกี่ยวกับการรับสื่อข่าวสาร คือ การรับสื่อข่าวสารจากเหตุการณ์จากบุคคล รวมถึงจากสื่อต่างๆ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ ความคิด ความเข้าใจในสภาพแวดล้อมรอบๆ ตัว เพื่อให้เกิดการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงในระดับ ความรู้ ความคิด ทักษะ และพฤติกรรม ซึ่งในการเปิดรับสื่อข่าวสารของแต่ละบุคคล จะมีพฤติกรรมในการเปิดรับสื่อข่าวสารที่แตกต่างกัน และจะเลือกรับสื่อที่มีความเกี่ยวข้องกับบทบาทและสถานภาพทางสังคมของตนเอง โดย ญัฐธัญชา วรวรรณเศรษฐ์ (2546) ได้จำแนกแนวคิดโดยทั่วไปของบุคคลต่อการเปิดรับสื่อข่าวสารเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตน ได้แก่ เพื่อให้รับรู้เกี่ยวกับเหตุการณ์ เพื่อการตัดสินใจ เพื่อการพูดคุยสนทนา และเพื่อการมีส่วนร่วม เป็นต้น ทั้งนี้การเปิดรับสื่อข่าวสารเป็นส่วนหนึ่งซึ่งช่วยในการตัดสินใจของมนุษย์ ซึ่งแต่ละคนจะมีพฤติกรรมในการเปิดรับข่าวสารที่แตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อม สถานภาพทางสังคมหรือองค์กรที่กลุ่มตัวอย่างสังกัดอยู่ เพื่อให้เกิดเป็นความรู้ ความเข้าใจ และความตระหนักในปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อที่จะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาต่อไป

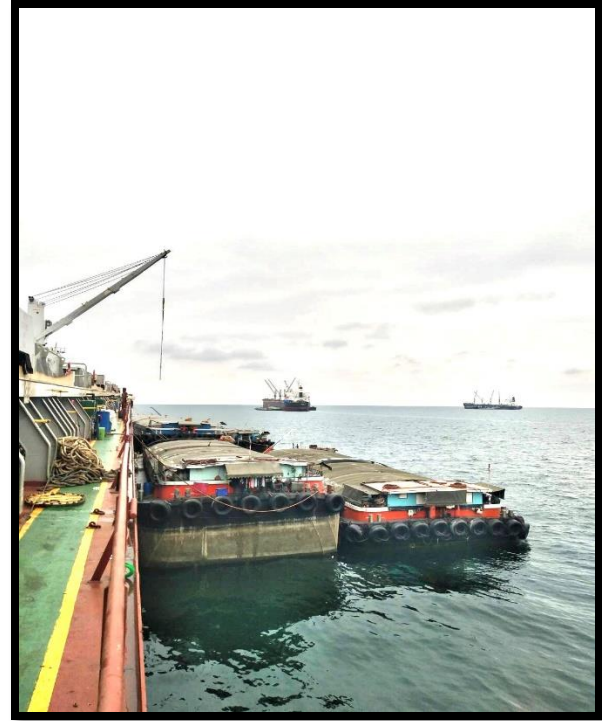
(2.2) ปัจจัยความรู้ความเข้าใจต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล โดยจำเนียร ใหมปิยะ (2543); ราชบัณฑิตยสถาน (2542) ให้ความหมายเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจ คือ เป็นการรับรู้ถึงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเรื่องราวต่างๆ ที่มนุษย์ได้รับรู้และเก็บสะสมมาจากประสบการณ์ด้วยประสาทสัมผัสทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมถึงสามารถนำความรู้ที่

ได้มาขยายความเพื่อให้เข้าใจถึงสิ่งๆ นั้นได้อย่างสมเหตุสมผลที่สุด และสามารถที่จะตีความแปลความ และประเมินค่าเกี่ยวกับสิ่งต่างๆ ได้ โดยชนาธิป อ่อนหวาน (2553) อธิบายโครงสร้างความรู้ว่ามี 6 ขั้นตอน ได้แก่ 1.ความรู้ ความจำ 2. ความเข้าใจ 3.การนำไปใช้ 4.การวิเคราะห์ 5.การสังเคราะห์ 6.การประเมินผล ซึ่งจากโครงสร้างนั้นความรู้และความจำเป็นพื้นฐานพาไปสู่ความเข้าใจ หากไม่มีความรู้และความจำเป็นไม่สามารถเกิดเป็นความเข้าใจต่อไปได้ และในทำนองเดียวกันการนำความรู้ไปใช้จะเกิดไม่ได้ ถ้าไม่มีความเข้าใจ ตลอดไปจนถึงขั้นของการวิเคราะห์ สังเคราะห์ และประเมินผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(2.3) ปัจจัยทัศนคติต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล โดย Allport (1976); พยอม วงศ์สารศรี (2526) ให้ความหมายเกี่ยวกับทัศนคติ คือ สภาวะทางจิตใจ อารมณ์ ความรู้สึก ที่ไม่ได้มีติดตัวมาตั้งแต่กำเนิด แต่เกิดจากประสบการณ์ การเรียนรู้ ซึ่งทัศนคติดีมีอิทธิพลต่อการแสดงออกทางความคิด วาจา และพฤติกรรมทั้งในทางที่สนับสนุนหรือต่อต้าน ต่อบุคคล สถานการณ์ แนวคิด หรือค่านิยมต่างๆ โดย ณิชชารีย์ ชัยศิริจิรสิน (2560) กล่าวถึง องค์ประกอบของทัศนคติ ได้แก่ 1. องค์ประกอบทางการรู้เชิงประเมินคุณค่า นั่นคือความเชื่อเชิงประเมินค่าว่าสิ่งไหนดีหรือเลว มีประโยชน์หรือให้โทษต่อบุคคลนั้น 2.องค์ประกอบทางความรู้สึก คือ อารมณ์ของตัวบุคคลที่บ่งบอกถึงความชอบหรือไม่ชอบต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งเมื่อบุคคลมีความเชื่อต่อสิ่งหนึ่งที่ดีและมีประโยชน์ ก็จะทำให้ชอบ แต่ถ้าบุคคลนั้นเชื่อว่าสิ่งนั้นไม่ดีและให้โทษก็จะไม่ชอบต่อสิ่งนั้น และ 3.องค์ประกอบทางการมุ่งกระทำ เป็นการตอบสนองด้วยการกระทำจากความคิดและความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งเร้าด้วยการประเมินว่าสิ่งใดที่กระทำแล้วดีต่อตนเองก็จะมีแนวโน้มไปในทางที่ดี หรือสิ่งใดที่กระทำแล้วส่งผล

เสียต่อตัวเองก็จะมีแนวโน้มไปในทางที่ต่อต้าน โดยทั้งสามส่วนเป็นองค์ประกอบสำคัญของการเกิดทัศนคติมีส่วนประกอบจากความรู้และความเข้าใจ โดยจะต้องมีความสัมพันธ์กับความรู้สึกของแต่ละบุคคลที่มีความแตกต่างกันของทัศนคติเชิงบวกและเชิงลบซึ่งจะส่งผลต่อการแสดงออกทางพฤติกรรมของตัวบุคคลต่อไป

3. นิยามความหมายของคนประจำเรือลำเลียงสินค้าและเรือลำเลียงสินค้า ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 3 นิยามความหมายของ “คนประจำเรือ” หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ และมาตรา 278 นิยามความหมายของ “สร้างเรือ” หมายความว่า ผู้ทำการควบคุมเรือลำเลียง และตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 3 กล่าวว่า “เรือลำเลียง” หมายความว่า เรือที่มีใช้เรือกลและใช้สำหรับลำเลียง หรือขนถ่ายสินค้าจากเรือกำปั่น หรือบรรทุกสินค้าส่งเรือกำปั่น สอดคล้องกับกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ หมวด ก. ข้อบังคับทั่วไป ในกฎข้อบังคับที่ 6 กล่าวว่า “เรือเดินทะเลที่มีใช้เรือกล” หมายความว่า เรือที่มีได้ขับเคลื่อนโดยเครื่องจักรกลแต่อย่างใด มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลและมีเขตการเดินเรือในทะเลตามที่เจ้าพนักงานตรวจเรือกำหนด (กรมเจ้าท่า, 2560) ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 เรือลำเลียงสินค้า
ที่มา: คณิศศักดิ์ จันทรประสิทธิ์ ถ่ายเมื่อวันที่ 23
พฤษภาคม พ.ศ. 2562

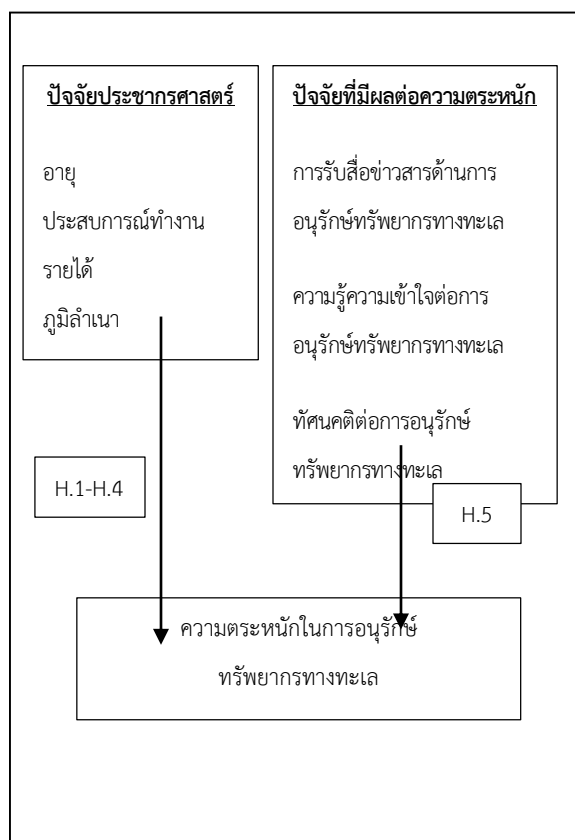
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2557) จัดทำรายงาน เรื่องโครงการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและภาวะมลพิษ: กรณีการขนส่งสินค้าบริเวณเกาะสีชังเพื่อประเมินศักยภาพและผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการเป็นเขตขนส่งสินค้าระดับภูมิภาคเพื่อรองรับการขยายตัวของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับขยะมูลฝอยของเรือลำเลียงสินค้าบริเวณเกาะสีชัง พบว่ามีขยะที่เกิดจากกลุ่มคนประจำเรือลำเลียงสินค้า ได้แก่ ขยะทั่วไป เฉลี่ย 0.89 กิโลกรัม ต่อลำต่อวัน และขยะรีไซเคิล เฉลี่ย 0.65 กิโลกรัม ต่อลำต่อวัน ทั้งนี้ในส่วนขยะทั่วไปจำพวกเศษอาหารจะไม่ได้ทำการคัดแยกโดยให้เหตุผลว่าขยะมีการเน่าเสียไว และบนเรือมีพื้นที่จำกัดจึงเลือกที่จะทิ้งลงทะเลโดยตรง ส่วนขยะรี

ไซเคิลจะมีการคัดแยกจำพวก ขวดพลาสติกที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ใหม่ เช่น เป็นขวดใส่น้ำดื่ม หรือสามารถนำไปขายบนฝั่งต้นทางที่รับสินค้ามา เช่น จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามพบว่ายังมีเรือลำเลียงสินค้าบางส่วนที่ไม่ได้คัดแยกขยะรีไซเคิล แต่จะใช้วิธีการกำจัดโดยทิ้งลงทะเลโดยตรง ซึ่งขยะเหล่านี้จะถูกกระแสน้ำและลมพัดเข้ามาติดบริเวณชายฝั่งเกาะสีชัง และก่อให้เกิดปัญหาความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมบริเวณนั้นได้

กรอบแนวคิดในการวิจัย

กรอบแนวคิดของงานวิจัยนี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมกรรมการจัดการขยะ และข้อคิดเห็นเกี่ยวกับความตระหนักและทัศนคติของคนประจำเรือลำเลียงสินค้าในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล โดยมีตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ดังภาพที่ 2



วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากร

กลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยนี้ได้แก่ คนประจำเรือลำเลียงสินค้า บริเวณเกาะสีชัง โดยแทนจำนวนเรือลำเลียงสินค้า 1 ลำ เท่ากับจำนวนคนประจำเรือ 1 คน ซึ่งตามรายงานจำนวนเรือจดทะเบียนกับกรมเจ้าท่า ตั้งแต่ วันที่ 1 มกราคม 2561 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวนเรือลำเลียงสินค้า 2,614 ลำ (กรมเจ้าท่า, 2562) ดังนั้นจำนวนประชากรที่ใช้ในการศึกษาเท่ากับ 2,614 คน

กลุ่มตัวอย่าง

จากจำนวนคนประจำเรือลำเลียงสินค้า บริเวณเกาะสีชัง จำนวน 2,614 คน ผู้วิจัยจึงกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่จะใช้ในการศึกษาจากการคำนวณสูตรของ Yamane (Yamane, 1973) และกำหนดให้ค่าความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างเท่ากับ 0.05 ซึ่งได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 346 ตัวอย่าง ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยเก็บแบบสอบถามเพิ่มเป็นจำนวน 400 ตัวอย่าง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ ผู้วิจัยจึงใช้แบบสอบถาม เพื่อเป็นเครื่องมือในการวัดความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า บริเวณพื้นที่เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี โดยแบบสอบถามที่จัดทำขึ้น แบ่งออกเป็น 4 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลพื้นฐานของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า ได้แก่ อายุ รายได้ ประสบการณ์ทำงาน และภูมิลำเนา

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับ พฤติกรรมทั่วไปในการจัดการขยะและของเสียของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า

ตอนที่ 3 ปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ประกอบด้วย การรับสื่อข่าวสารด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ความรู้ความเข้าใจต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล และทัศนคติต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล

ตอนที่ 4 ความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม โดยการแจกแบบสอบถามแก่คนประจำเรือลำเลียงสินค้า ที่จอดเรืออยู่บริเวณรอบท่าเรือเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยได้ชี้แจงให้ผู้ตอบแบบสอบถามทราบและเข้าใจถึงวัตถุประสงค์ของการวิจัยแล้วจึงให้ทำแบบสอบถามตามขนาดของกลุ่มตัวอย่างทางประชากรที่กำหนดไว้ โดยกำหนดระยะเวลาการแจกแบบสอบถามและเก็บรวบรวม ในช่วงกลางเดือนมิถุนายน-สิงหาคม 2562 รวมระยะเวลาเก็บข้อมูล 8 สัปดาห์ สัปดาห์ละ 2 วัน (วันเสาร์-วันอาทิตย์) โดยแบ่งเก็บแบบสอบถาม วันละ 35 ชุด จนครบตามกลุ่มตัวอย่างประชากรที่กำหนดเป็นจำนวน 400 ชุด

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างจะนำมาวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS ซึ่งมีการประมวลข้อมูลเป็นขั้นตอนดังนี้

ตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพื้นฐาน การแจกแจงความถี่ (Frequency) หาค่าร้อยละ (Percentage) หาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ตอนที่ 2 วิเคราะห์ความตระหนักและปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล โดยนำข้อมูลมาแจกแจงความถี่ (Frequency) หาค่าร้อยละ (Percentage) หาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ตอนที่ 3 วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน โดยนำข้อมูลมาวิเคราะห์ความแปรปรวน (Analysis of Variance: ANOVA) และวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า ได้แก่ อายุ ประสบการณ์ทำงาน รายได้ ภูมิภานา อธิบายได้ดังต่อไปนี้

อายุ คนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 35-44 ปี จำนวน 204 คน คิดเป็นร้อยละ 51.00 และรองลงมาคือ ช่วงอายุ 45-54 ปี จำนวน 119 คน คิดเป็นร้อยละ 29.75 และช่วงอายุ 25-34 ปี จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 13.50 ช่วงอายุ 55-60 ปี จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.50 และช่วงอายุที่น้อยที่สุด 18-24 ปี จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25 ตามลำดับ

ประสบการณ์ทำงาน คนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่มีประสบการณ์ทำงาน 6-10 ปี จำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 33.50 รองลงมา มีประสบการณ์ทำงาน 11-15 ปี จำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 31.25 ลำดับต่อมามีประสบการณ์ 16-20 ปี จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 17.75 มีประสบการณ์ทำงาน 1-5 ปี จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7.00 มีประสบการณ์ทำงาน 21-25 ปี จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 6.50 มีประสบการณ์ทำงาน 26-30 ปี จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.00 มีประสบการณ์ทำงานมากกว่า 30 ปี จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75 และที่น้อยที่สุดมีประสบการณ์ทำงานต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25 ตามลำดับ

รายได้ คนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน มากกว่า 25,000 บาท จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 37.00 รองลงมา มีรายได้ 20,001–25,000 บาท จำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 35.75 รายได้ 15,001–20,000 บาท จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 14.25 รายได้ 10,001–15,000 บาท จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 8.75 รายได้ 8,001–10,000 บาท จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.00 และส่วนน้อยที่สุดมีรายได้ต่ำกว่า 8,000 บาท จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25 ตามลำดับ

ภูมิสำเนา คนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในภาคกลาง จำนวน 163 คน คิดเป็นร้อยละ 44.41 รองลงมาคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 39.51 ภาคตะวันออก จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 13.35 ภาคเหนือ จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.18 และภาคใต้ 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.54 ตามลำดับ

ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมทั่วไปในการจัดการขยะของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า ได้แก่ การคัดแยกขยะ และวิธีการจัดการขยะแต่ละประเภท โดยอธิบายได้ดังต่อไปนี้

กลุ่มของขยะทั่วไปและเศษอาหาร

คนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่ไม่มีการคัดแยกขยะ จำนวน 298 คน คิดเป็นร้อยละ 79.70 มีการคัดแยกขยะ จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 20.30 ทั้งนี้คนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่มีวิธีการจัดการในกลุ่มของขยะทั่วไปและเศษอาหาร ด้วยการทิ้งลงทะเลโดยไม่ใส่ถุงขยะ จำนวน 312 คน คิดเป็นร้อยละ 78.40 ใส่ถุงขยะและนำมาทิ้งบนฝั่ง จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 12.10 อื่นๆ (เช่น ทิ้งกับเรือขยะที่มากับขยะ) จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.00 ใส่ถุงขยะและทิ้งลงทะเล จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.50 ตามลำดับ

กลุ่มของขยะรีไซเคิล

คนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่ไม่มีการคัดแยกขยะรีไซเคิล จำนวน 212 คน คิดเป็นร้อยละ 57.30 มีการคัดแยกขยะ จำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 42.70 ทั้งนี้คนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่มีวิธีการจัดการในกลุ่มของขยะรีไซเคิล ด้วยการใส่ถุงขยะและนำมาทิ้งบนฝั่งหรือนำมาขายให้กับร้านรับซื้อ(ขวดพลาสติก) จำนวน 213 คน คิดเป็นร้อยละ 53.90 อื่นๆ (เช่น ทิ้งกับเรือขยะที่มากับขยะ) จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 41.00 ทิ้งลงทะเลโดยไม่ใส่ถุงขยะ จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 3.30 ใส่ถุงขยะและทิ้งลงทะเล จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.80 ตามลำดับ

กลุ่มของขยะอันตราย

คนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่ไม่มีการคัดแยกขยะอันตราย จำนวน 203 คน คิดเป็นร้อยละ 60.80 มีการคัดแยกขยะ จำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 39.20 ทั้งนี้คนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่มีวิธีการจัดการในกลุ่มของขยะอันตราย ด้วยการใส่ถุงขยะและนำมาทิ้งบนฝั่ง จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 52.30 อื่นๆ (เช่น ทิ้งกับเรือขยะที่มากับขยะ) จำนวน 151 คน คิดเป็นร้อยละ 42.70 ใส่ถุงขยะและทิ้งลงทะเล จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.80 และทิ้งลงทะเลโดยไม่ใส่ถุงขยะ จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.30 ตามลำดับ

กลุ่มน้ำเสีย

คนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่ไม่มีการคัดแยกน้ำเสีย จำนวน 352 คน คิดเป็นร้อยละ 94.10 และมีการคัดแยกน้ำเสีย จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.90 ทั้งนี้คนประจำเรือลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่มีวิธีการจัดการในกลุ่มของน้ำเสีย ด้วยการทิ้งลงทะเลโดยตรง จำนวน 388 คน คิดเป็นร้อยละ 98.20 ใส่ภาชนะบรรจุและนำมาทิ้งบนฝั่งจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.80 ใส่ภาชนะบรรจุและทิ้งลง

ทะเล จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.80 อื่นๆ จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.30 ตามลำดับ

กลุ่มของเหลือทิ้งจากการขนถ่ายสินค้า

คนประจำเรือลำเลียงสินค้า มีการคัดแยก วัสดุตกหล่นและของเหลือทิ้งจากการขนถ่ายสินค้า จำนวน 144 คน คิดเป็นร้อยละ 90.00 และไม่ได้คัด แยกของเหลือทิ้งจากการขนถ่ายสินค้า จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 10.00 ทั้งนี้คนประจำเรือลำเลียง สินค้าส่วนใหญ่มีวิธีการจัดการในกลุ่มของเหลือทิ้ง จากการขนถ่ายสินค้า อื่นๆ เช่น ส่งคืนโกดัง และ โรงงานจำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 81.40 ใส่ ภาชนะบรรจุและนำมาทิ้งบนฝั่ง จำนวน 20 คน คิด เป็นร้อยละ 12.00 ทิ้งลงทะเลโดยตรง จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 5.40 ใส่ภาชนะบรรจุและทิ้งลงทะเล จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.20 ทั้งนี้โดยส่วน ใหญ่ของการขนถ่ายสินค้าจะไม่ค่อยมีของเหลือทิ้ง จากการขนถ่ายสินค้า

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการจัดเตรียมถังขยะ หรือภาชนะใส่ขยะของผู้ประกอบการเรือลำเลียง สินค้าต่อคนประจำเรือลำเลียงสินค้า โดยส่วนใหญ่ไม่ มีการจัดเตรียมไว้ให้ จำนวน 308 คน คิดเป็นร้อยละ 81.90 มีการจัดเตรียมให้ จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อย ละ 18.10 ตามลำดับ และผลการวิเคราะห์ข้อมูลการ มีการจัดการคัดแยกขยะของผู้ประกอบการต่อคน ประจำเรือลำเลียงสินค้า โดยส่วนใหญ่ไม่มีการ จัดการคัดแยกขยะให้ จำนวน 342 คน คิดเป็นร้อย ละ 90.50 มีการจัดเตรียมให้ จำนวน 36 คน คิดเป็น ร้อยละ 9.50 ตามลำดับ

ผลการวิเคราะห์แสดงค่าคะแนนเฉลี่ยและ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีผลต่อความ ตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล และ ความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของ คนประจำเรือลำเลียงสินค้า พบว่า คนประจำเรือ ลำเลียงสินค้าส่วนใหญ่มีการรับสื่อข่าวสารในระดับ ปานกลาง มีความรู้ความเข้าใจ และทัศนคติต่อการ

อนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลในระดับมาก และมีความ ตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลในระดับ มาก ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยที่มีผล ต่อความตระหนักและความตระหนักในการอนุรักษ์ ทรัพยากรทางทะเลของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า

ปัจจัยและความ ตระหนักในการ อนุรักษ์ทรัพยากร ทางทะเล	MEAN	SD	ระดับ
การรับสื่อข่าวสาร	2.74	0.82	ปานกลาง
ความรู้ความเข้าใจ	3.54	0.61	มาก
ทัศนคติ	3.58	0.60	มาก
ความตระหนัก	3.83	0.45	มาก

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน การวิจัย โดยการนำข้อมูลลักษณะทางประชากรมา วิเคราะห์ความแปรปรวน (Analysis of Variance: ANOVA) พบว่า ลักษณะทางประชากรของคน ประจำเรือลำเลียงสินค้า ได้แก่ อายุ ประสบการณ์ ทำงาน รายได้ และภูมิลำเนาที่แตกต่างกัน มีความ ตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลที่ไม่ แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน (Analysis of Variance: ANOVA) ลักษณะทางประชากร ของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า

ลักษณะทางประชากร	F	Sig.
อายุ	1.44	0.23
ประสบการณ์ทำงาน	1.42	0.20
รายได้	1.44	0.22
ภูมิลำเนา	2.65	0.05

เมื่อนำข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลมาวิเคราะห์ความถดถอยพหุ (Multiple Regression Analysis) พบว่า ความรู้ความเข้าใจ และทัศนคติในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลมีความสัมพันธ์ต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 (Sig. = 0.00) อย่างไรก็ตาม พบว่า ตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายความผันแปรความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลได้ 30% ($R^2_{\text{adjust}} = 0.30$) ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยพหุ (Multiple Regression Analysis) ของความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของประชาชนประจำเรือลำเลียงสินค้า

ปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล	B	T	Sig.
ทัศนคติต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล	0.28	6.33	0.00
ความรู้ความเข้าใจต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล	0.16	3.77	0.00

*ระดับนัยสำคัญ 0.05, $F=86.10$, $R=0.55$, $R^2=0.31$, $R^2_{\text{adjust}}=0.30$, $SE=0.38$

สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

ผลการศึกษาของงานวิจัยนี้ พบว่า กลุ่มคนประจำเรือลำเลียงสินค้าที่มี อายุ ประสบการณ์ทำงาน รายได้ และภูมิฐานะที่แตกต่างกันมีความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลที่ไม่แตกต่างกัน เหตุเพราะความตระหนักนั้นเป็นสภาวะภายในของจิตใจ ไม่ว่าบุคคลจะมีลักษณะทางประชากรที่แตกต่างกัน ก็สามารถที่จะมีความตระหนักได้ด้วยกันทั้งนั้น รวมถึงข้อจำกัดของการใช้ชีวิตบนเรือลำเลียงสินค้าทำให้คนประจำเรือลำเลียงสินค้ามีวิถีชีวิตที่ไม่แตกต่างกัน ทั้งลักษณะของงาน ขนาดพื้นที่ที่อยู่อาศัย สภาพแวดล้อมที่ต้องพบเจอ

ซ้ำๆในแต่ละวัน ทำให้ความแตกต่างของทั้ง อายุ ประสบการณ์ทำงาน รายได้ และภูมิฐานะ ไม่ได้เป็นตัวกำหนดความแตกต่างของความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า ผลการวิจัยสอดคล้องกับทฤษฎีการแบ่งกลุ่มทางสังคมของ De Fleur (1975) ซึ่งได้อธิบายไว้ว่า บุคคลที่มีลักษณะทางสังคมคล้ายกัน จะมีพฤติกรรม การสื่อสารที่คล้ายกันไปด้วย เช่น เพศ การศึกษา รายได้ ความเป็นอยู่ มักมีรูปแบบการสื่อสาร ความสนใจและพฤติกรรมไปในแนวทางเดียวกัน

นอกจากนี้ ยังพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล และทัศนคติต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล เป็นตัวแปรสำคัญที่มีผลต่อความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า

ผลการศึกษาพบว่า คนประจำเรือลำเลียงสินค้ามีความรู้ความเข้าใจต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลในระดับมาก ซึ่งคนประจำเรือลำเลียงสินค้าทราบและสามารถแยกขยะและของเสียบางส่วนได้ เช่น ขยะประเภทโฟมสามารถย่อยสลายได้ช้ากว่าขยะทั่วไป และน้ำทะเลไม่สามารถดูดซับน้ำมันได้ รวมถึงทราบผลกระทบบางส่วนของขยะและของเสียที่ทำให้เกิดปัญหาต่อทรัพยากรทางทะเล ได้จากการพบเห็นขยะและของเสียที่ลอยอยู่ตามทะเลในแต่ละวันของการทำงาน สอดคล้องกับแนวคิดของ จำเริญร ใหม่ปิยะ (2543) ที่สรุปเกี่ยวกับความรู้ว่าเป็นการรับรู้ข้อเท็จจริงจากเรื่องราวต่างๆ ทั้งที่เป็นเฉพาะเรื่องหรือเรื่องทั่วๆ ไปที่มนุษย์รับรู้จากประสาทสัมผัสทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อสิ่งเร้า และการรับรู้เหล่านั้นต้องมีความชัดเจนและต้องอาศัยเวลา

ซึ่งคนประจำเรือลำเลียงสินค้าในภาพรวมมีทัศนคติต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลในระดับมาก โดยสามารถประเมินถึงการกระทำใดที่เป็นการ

ทำลายทรัพยากรทางทะเล เช่น การทิ้งหรือทิ้งลง
ปฏิภูลงทะเลและการกระทำใดเป็นตัวช่วยในการ
อนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล เช่น คนประจำเรือลำเลียง
สินค้ามีการคัดแยกขยะจำพวกขวดพลาสติกเพื่อนำ
กลับมาใช้เป็นภาชนะใส่น้ำเพื่ออุปโภคบริโภค หรือ
นำไปขายที่ร้านขายของเก่า รวมถึงคุณค่าที่ควร
อนุรักษ์ไว้ของทรัพยากรทางทะเล เช่น คนประจำ
เรือลำเลียงสินค้ามีทัศนคติที่ดีต่อการได้รับความรู้
จากการอบรมเกี่ยวกับเรื่องทรัพยากรทางทะเล
เพื่อให้คนรู้สึกตระหนักและมีการอนุรักษ์ทรัพยากร
ทางทะเลมากขึ้น สอดคล้องกับแนวคิดของพยอม
วงศ์สารศรี (2526) ที่กล่าวว่า ทัศนคติไม่ใช่สิ่งที่ติด
ตัวมาตั้งแต่กำเนิด แต่เป็นสิ่งที่เกิดจากประสบการณ์
การเรียนรู้ ซึ่งทัศนคติเป็นสภาพทางจิตใจที่มีอิทธิพล
ต่อความรู้สึกนึกคิดเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการกระทำ
โดยทั่วไปทัศนคติมีผลต่อการกระทำของบุคคล

ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ
ณัชชาธิ์ ชัยศิริจิรสิน (2560) ที่ศึกษาเรื่องพฤติกรรม
การอนุรักษ์ทรัพยากรชายฝั่งทะเลของนักศึกษา
ระดับปริญญาตรีในเขตพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก
ของประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยการ
อนุรักษ์ ได้แก่ ความรู้ การรับข่าวสารเฉพาะกิจ การ
รับข่าวสารมวลชน การเห็นแบบอย่าง ทัศนคติและ
ความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรชายฝั่ง มีผล
ต่อพฤติกรรมการอนุรักษ์ทรัพยากรชายฝั่งทะเล และ
จุฑามาศ อ่อนวงศ์ (2554) ซึ่งศึกษาเรื่อง ความรู้
ความตระหนักและการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น
ในการอนุรักษ์ป่าชายเลน กรณีศึกษาบ้านธารน้ำร้อน
ตำบลเขาถ่าน อำเภอลำลูกเกด จังหวัดสุราษฎร์ธานี
พบว่าคนที่ชุมชนได้รับความรู้เกี่ยวกับการอนุรักษ์
ป่าชายเลน ทำให้เกิดความตระหนักกับป่าชายเลน
เพิ่มมากขึ้น และการศึกษาของ ชลดา ทองสุกนอก
(2540) ซึ่งศึกษาเรื่อง การเปิดรับสื่อ ความรู้ ทัศนคติ
ความตระหนัก และการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์
พลังงานของเจ้าของอาคารและโรงงานควบคุม

พบว่าทัศนคติต่อการอนุรักษ์พลังงานมีความสัมพันธ์
เชิงบวกกับความตระหนักและการมีส่วนร่วมในการ
อนุรักษ์พลังงาน

ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานภาครัฐ

ข้อที่ 1 กรมเจ้าท่า: ออกกฎหมายเพิ่มเติม
เพื่อควบคุม เช่น การตรวจเรือลำเลียงสินค้า
มาตรฐานของเรือลำเลียงสินค้า การจดทะเบียนเรือ
ลำเลียงสินค้า และการตรวจสอบใบอนุญาตของคน
ประจำเรือลำเลียงสินค้า เป็นต้น รวมถึงบังคับใช้กฎ
ข้อบังคับเฉพาะกับเรือลำเลียงสินค้า ทั้งข้อห้ามและ
บทลงโทษที่ชัดเจนเพื่อให้ทั้งผู้ประกอบการและคน
ประจำเรือลำเลียงสินค้าได้ตระหนักถึงบทลงโทษ
หากมีผู้ฝ่าฝืนหรือกระทำความผิด

ข้อที่ 2 กรมแรงงาน: ควรมีการตรวจสอบผู้
ที่จะปฏิบัติงานบนเรือลำเลียงสินค้าต้องมีใบอนุญาต
ผ่านการฝึกอบรมและมีความรู้พื้นฐานในเรื่องของ
ทรัพยากรทางทะเล เป็นต้น

**ข้อที่ 3 กรมทรัพยากรทางทะเลและ
ชายฝั่ง และกรมเจ้าท่า:** ควรที่จะมีการส่งเสริมและ
ให้ความสำคัญในเรื่องของการอบรมเพื่อพัฒนา
ความรู้ของกลุ่มคนประจำเรือลำเลียงสินค้า และ
สร้างความเข้าใจให้ตรงกันเกี่ยวกับสถานการณ์
ปัญหาทรัพยากรทางทะเลในปัจจุบัน รวมถึงการ
อนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลเพื่อให้เกิดเป็นความ
ตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลมากขึ้น

ข้อที่ 4 กรมควบคุมมลพิษ: ควรมีการ
ตรวจสอบผู้ประกอบการเรือลำเลียงสินค้าเกี่ยวกับ
การสนับสนุนหรือจัดสรรสิ่งอำนวยความสะดวก
ให้กับคนประจำเรือลำเลียงสินค้า เช่น ถังขยะที่
สามารถคัดแยกขยะได้ทั้งสองประเภท คือ ขยะแห้ง
และขยะเปียก และมีขนาดที่เหมาะสมกับพื้นที่บน
เรือลำเลียงสินค้า โดยไม่ไปรบกวนพื้นที่ใช้สอยใน
ส่วนอื่นๆ เป็นต้น ทั้งนี้รวมถึงกรมควบคุมมลพิษควร
มีแผนภาพโปสเตอร์แสดงวิธีการคัดแยกขยะที่เป็น

รูปภาพดูแล้วเข้าใจง่ายเหมาะสมกับกลุ่มคนประจำเรือลำเลียงสินค้า เพื่อที่จะได้นำไปติดบนที่พักรออาศัย และได้ปฏิบัติตามอย่างถูกต้อง โดยส่งมอบให้กับผู้ประกอบการเรือลำเลียงสินค้าเพื่อนำไปแจกให้กับคนประจำเรือลำเลียงสินค้าในเรือบริษัทของตนต่อไป

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในครั้งต่อไป

ข้อที่ 1 ในการศึกษาครั้งต่อไปควรมีการศึกษาถึงพฤติกรรมในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า เช่น การจัดการกับขยะและของเสียแต่ละประเภท เพื่อที่จะได้นำมาเป็นข้อมูลในการทำแบบแผนการจัดการขยะของคนประจำเรือลำเลียงสินค้า

ข้อที่ 2 ในการศึกษาครั้งต่อไปควรมีการศึกษาถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดความตระหนักในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลในด้านอื่นๆมากขึ้น เช่น การเห็นแบบอย่างในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล สำนักรับผิดชอบต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การกระตุ้นจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องให้เห็นความสำคัญต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล เป็นต้น

บรรณานุกรม

- กรมควบคุมมลพิษ. (2557). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและภาวะมลพิษ กรณีการขนส่งสินค้าบริเวณเกาะสีชังเพื่อประเมินศักยภาพและผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการเป็นเขตขนส่งสินค้าระดับภูมิภาคเพื่อรองรับการขยายตัวของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. กรุงเทพฯ: กรมควบคุมมลพิษ.
- กรมเจ้าท่า. (2559). รายงานประจำปีงบประมาณ 2559 ข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำ. วันที่ค้นข้อมูล 1 พฤษภาคม 2562. เข้าถึงจาก https://www.md.go.th/stat/images/pdf_report_stat/2559/year_59.pdf
- กรมเจ้าท่า. (2560). รายงานประจำปีงบประมาณ 2560 ข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำ. วันที่ค้นข้อมูล 1 พฤษภาคม 2562. เข้าถึงจาก https://www.md.go.th/stat/images/pdf_report_stat/2560/year_60.pdf

- กรมเจ้าท่า. (2561). รายงานสถิติข้อมูลการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำ ปี2561ประจำปีงบประมาณ 2562. วันที่ค้นข้อมูล 1 พฤษภาคม 2562. เข้าถึงจาก https://www.md.go.th/stat/images/pdf_report_stat/2561/year_61.pdf
- กรมเจ้าท่า. (2560). พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456. สำนักกฎหมาย.
- กรมเจ้าท่า. (2562). ตารางเรือ ข้อมูลจำนวนเรือสินค้าระหว่างประเทศที่แจ้งเข้ามาในเขตท่าเรือศรีราชา (พื้นที่ จอดทอดสมอบริเวณเกาะสีชัง). วันที่ค้นข้อมูล 30 กันยายน 2562. เข้าถึงจาก <https://nsw.md.go.th/mdportal/Home.aspx>.
- กรมเจ้าท่า. (2562). ข้อมูลจำนวนเรือลำเลียงสินค้าที่จดทะเบียนกับกรมเจ้าท่า ปี พ.ศ. 2561. วันที่ค้นข้อมูล 1 ธันวาคม 2562. เข้าถึงจาก <https://nsw.md.go.th/mdportal/Home.aspx>.
- เจริญ โนภิระ. (2553). ความตระหนักในปัญหาสิ่งแวดล้อมของประชาชนในเขตตำบลหนองแก้ว อำเภอบางยาง จังหวัดเชียงใหม่. ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการปกครองท้องถิ่น วิทยาลัยการ ปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- จำเนียร ใหม่ปิยะ. (2543). ความรู้และการรับรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองสุขภาพของผู้ไม่สูบบุหรี่ พ.ศ. 2535 ของประชากรในเขตจังหวัดนนทบุรี. วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสุศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- จุฑามาศ อ่อนวงศ์. (2554). ความรู้ความตระหนักและการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่นในการอนุรักษ์ป่าชายเลน กรณีศึกษา บ้านธารน้ำร้อน ตำบลเขาถ่าน อำเภอบางยาง จังหวัดสุราษฎร์ธานี. ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ชลลดา ทองสุกนอก. (2540). การเปิดรับสื่อ ความรู้ ทักษะ ทักษะ และ การมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์พลังงานของเจ้าของอาคารและโรงงานควบคุม. ปริญญานิเทศศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชานิเทศศาสตร์ พัฒนาการ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชนาธิป อ่อนหวาน. (2553). ความรู้ความเข้าใจและทัศนคติที่มีผลต่อแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อขายสินค้าที่มีฉลากคาร์บอนของผู้บริโภค ในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาวิชาการตลาด บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- ณัชชาธิ์ ชัยศิริจิรสิน. (2560). พฤติกรรมการอนุรักษ์ทรัพยากรชายฝั่งทะเลของนักศึกษาระดับปริญญาตรีในเขตพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารกิจการทางทะเล บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ณัฐธินิชา วรธรรมเศรษฐ์. (2546). กลยุทธ์การประชาสัมพันธ์โครงการอนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล ความตระหนัก และ การมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์เต่าทะเลของประชาชนในเขตอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ ปริญญา มหาบัณฑิต, สาขาวิชานิเทศศาสตร์พัฒนาการ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. (2520). ทักษะ การวัดและการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอนามัย. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- ประม อดะเวทิน. (2541). การสื่อสารมวลชน: กระบวนการและทฤษฎี. กรุงเทพฯ: ภาพพิมพ์.
- มนัส สุวรรณ. (2537). การสร้างความตระหนักเรื่อง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้แก่เยาวชน.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2542). พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542. กรุงเทพฯ: นานมีบุ๊คพับลิเคชั่นส์.

รัชนก ทุมชาติ. (2551). การศึกษาความตระหนักถึงผลกระทบของวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่มีต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในจังหวัด สมุทรสาคร โดยใช้แบบจำลองความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงเส้น: การวิเคราะห์กลุ่มพหุ. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาการวัดผลการศึกษา ภาค วิชาการวัดผลการศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

พยอม วงศ์สารศรี. (2526). จิตวิทยาการเรียนการสอน. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Atkin, C.K. (1973). New Model for Mass Communication Research. New York: The Free Press.

Allport, G.W. (1976). Attitude: Readings in Attitudes Theory and Measurement. New York: Macmilan.

De Fleur, Melvin L. (1970). Theories of Mass Communication. New York: David Mckay Company.

Taro Yamane. (1973). Statistics: An Introductory Analysis. New York: Harper and Row Publications.