

Chulalongkorn University

Chula Digital Collections

Chulalongkorn University Theses and Dissertations (Chula ETD)

2022

การรับรู้ และทัศนคติของผู้ที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงต่อภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล : กรณีศึกษา การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย

ณิโรจ ศรีวชิรวัฒน์
บัณฑิตวิทยาลัย

Follow this and additional works at: <https://digital.car.chula.ac.th/chulaetd>

Recommended Citation

ศรีวชิรวัฒน์, ณิโรจ, "การรับรู้ และทัศนคติของผู้ที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงต่อภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล : กรณีศึกษา การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย" (2022). *Chulalongkorn University Theses and Dissertations (Chula ETD)*. 8305.

<https://digital.car.chula.ac.th/chulaetd/8305>

This Independent Study is brought to you for free and open access by Chula Digital Collections. It has been accepted for inclusion in Chulalongkorn University Theses and Dissertations (Chula ETD) by an authorized administrator of Chula Digital Collections. For more information, please contact ChulaDC@car.chula.ac.th.

การรับรู้ และทัศนคติของผู้ที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงต่อภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล :
กรณีศึกษา การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการบริหารกิจการทางทะเล (สหสาขาวิชา) สหสาขาวิชาการบริหารทางทะเล

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2565

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE NAVAL PERCEPTION AND ATTITUDE ON THE MISSION OF MARINE
INTEREST PROTECTION BY THAI LAW ENFORCEMENT OFFICERS:
A CASE STUDY IN ILLEGAL SMUGGLING AND FISHING



An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Science in Maritime Administration
Inter-Department of Maritime Administration
GRADUATE SCHOOL
Chulalongkorn University
Academic Year 2022
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อสารนิพนธ์

การรับรู้ และทัศนคติของผู้ที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงต่อ
ภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล : กรณีศึกษา
การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และ
การทำประมงผิดกฎหมาย

โดย

น.ต.ณโรจ ศรีวิชัยวัฒน์

สาขาวิชา

การบริหารกิจการทางทะเล (สหสาขาวิชา)

อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

รองศาสตราจารย์ ดร.เอก ตั้งทรัพย์วัฒนา

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับสารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

คณะกรรมการสอบสารนิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.อัจฉราภรณ์ เปี่ยมสมบูรณ์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร.เอก ตั้งทรัพย์วัฒนา)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุธรรมา นิตินิเทศสุนทร)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ณโรจ ศรีวิชัยวัฒน์ : การรับรู้ และทัศนคติของผู้ที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงต่อภารกิจรักษา
ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล : กรณีศึกษา การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล
และการทำประมงผิดกฎหมาย. (THE NAVAL PERCEPTION AND ATTITUDE ON
THE MISSION OF MARINE INTEREST PROTECTION BY THAI LAW
ENFORCEMENT OFFICERS: A CASE STUDY IN ILLEGAL SMUGGLING AND
FISHING) อ.ที่ปรึกษาหลัก : รศ. ดร.เอก ตั้งทรัพย์วัฒนา

การศึกษา “การรับรู้ และทัศนคติของผู้ที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงต่อภารกิจรักษา
ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล : กรณีศึกษา การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และ
การทำประมงผิดกฎหมาย” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา ความสัมพันธ์ของลักษณะส่วนบุคคลกับ
การรับรู้และทัศนคติ ที่เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และภารกิจในการรักษา
ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และความคิดเห็นในการปฏิบัติภารกิจ ด้านการรักษากฎหมาย
ในทะเล ในเรื่องการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย
การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ โดยกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามคือนายทหารสัญญาบัตร
ที่สำเร็จการศึกษา จากโรงเรียนนายเรือ ที่มีระยะเวลาปฏิบัติงานในเรือหลวงตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป
จำนวน 135 คน โดยใช้แบบสอบถามอิเล็กทรอนิกส์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนาและ
สถิติไคสแควร์ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงมีความคิดเห็น
ต่อการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลโดยรวมอยู่ในระดับสูง และลักษณะส่วนบุคคล
ไม่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล สำหรับระดับทัศนคติเกี่ยวกับ
การปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง
รวมอยู่ในระดับสูง ในส่วนของชั้นยศและระยะเวลาปฏิบัติงาน มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับ
ภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สาขาวิชา การบริหารกิจการทางทะเล ลายมือชื่อนิสิต

(สหสาขาวิชา)

ปีการศึกษา 2565 ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

6382011620 : MAJOR MARITIME ADMINISTRATION

KEYWORD: Perception, Attitude, The Naval officer, The Mission of Marine
Interest Protection

Narote Sriwachirawat : THE NAVAL PERCEPTION AND ATTITUDE ON THE
MISSION OF MARINE INTEREST PROTECTION BY THAI LAW ENFORCEMENT
OFFICERS: A CASE STUDY IN ILLEGAL SMUGGLING AND FISHING. Advisor:
Assoc. Prof. AKE TANGSUPVATTANA, Ph.D.

The study "The Naval Perception and Attitude on The Mission of Marine Interest Protection by Thai Law Enforcement Officers: A Case Study in Illegal Smuggling and Fishing," has significant objectives. The first purpose is to study the relationship between the perception and the attitude of each person involved and responsible for protecting the marine interest at sea. Also, another aim is to determine the perspectives of implementation from naval officers in order to enforce the law for marine interest protection, regarding illegal smuggling and fishing. This study uses the samples the survey research involving of 135 naval officers who graduated from Royal Thai Naval Academy and had experience of at least 1 year. This study also uses electronic questionnaires regarding descriptive and chi-square statistics analysis. The results showed that the naval officers on board had the points of view of the perceptive in case of marine interest at the high standard deviation values However, there is no relation between a person's characteristics that affect the perception of marine interest. In addition, the relation of the attitude on the mission of marine interest protection has the statistical significance.

Field of Study: Maritime Administration

Student's Signature

Academic Year: 2022

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาเรื่อง การรับรู้ และทัศนคติของผู้ที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงต่อภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล : กรณีศึกษา การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี จากความกรุณาของ ตัวแทนนายทหารสัญญาบัตรจากกองทัพเรือที่ให้ความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และแสดงความคิดเห็น ผู้ศึกษาขอขอบคุณไว้ ณ โอกาสนี้

ทั้งนี้ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.เอก ตั้งทรัพย์วัฒนา อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์หลัก ที่กรุณาให้คำปรึกษา ชี้แนะแนวทาง ตลอดจนให้ความช่วยเหลือในการทำการศึกษาค้างนี้มาโดยตลอด รวมทั้งขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ประจำหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารทางทะเล ทุกท่าน ที่ได้ให้ความรู้ ต่าง ๆ ตลอดการศึกษา และเจ้าหน้าที่ธุรการของหลักสูตรสาขาวิชาการบริหารทางทะเลทุกท่าน ที่ให้ความช่วยเหลือมาเป็นอย่างดี

สำหรับความสำเร็จนี้จะเกิดขึ้นมิได้โดยหากขาดการสนับสนุนจาก คุณพ่อ คุณแม่ และครอบครัวสุดท้ายนี้ผู้ศึกษาขอขอบคุณภรรยาและบุตรอันเป็นที่รักยิ่งที่คอยช่วยเหลือและเป็นกำลังใจให้กับผู้ศึกษาเสมอมา

ณโรจ ศรีวิจิวัฒน์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สารบัญ

| | หน้า |
|---|------|
| บทคัดย่อภาษาไทย..... | ค |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... | ง |
| กิตติกรรมประกาศ..... | จ |
| สารบัญ..... | ฉ |
| สารบัญตาราง..... | ช |
| สารบัญรูปภาพ..... | ฌ |
| บทที่ 1 บทนำ | 1 |
| 1.1 ที่มาและความสำคัญ..... | 1 |
| 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา..... | 3 |
| 1.3 คำถามการศึกษา..... | 3 |
| 1.4 ขอบเขตของการศึกษา..... | 3 |
| 1.5 วิธีดำเนินการศึกษา..... | 4 |
| 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ..... | 5 |
| 1.7 กรอบแนวคิดการศึกษา (conceptual Framework)..... | 6 |
| บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม..... | 7 |
| 2.1 แนวคิดและทฤษฎีด้านการรับรู้..... | 7 |
| 2.2 แนวคิดและทฤษฎีด้านทัศนคติ..... | 10 |
| 2.3 แนวคิดและทฤษฎีด้านผลประโยชน์ของชาติทางทะเล..... | 14 |
| 2.4 ภารกิจกองทัพเรือ และการแบ่งประเภทการปฏิบัติหน้าที่ในเรือหลวง..... | 21 |
| บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย..... | 26 |
| 3.1 ประชากรและการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง..... | 26 |

| | |
|---|----|
| 3.2 การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง..... | 26 |
| 3.3 การสุ่มตัวอย่าง..... | 27 |
| 3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการการวิจัย | 27 |
| 3.5 การแปลผลคะแนน | 30 |
| 3.6 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ | 31 |
| 3.7 การเก็บรวบรวมข้อมูล | 32 |
| 3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล | 32 |
| บทที่ 4 ผลการศึกษาและการอภิปรายผล..... | 33 |
| 4.1 ลักษณะส่วนบุคคลของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง อายุ ชั้นยศ ระยะเวลา ปฏิบัติงานใน และพื้นที่ปฏิบัติงาน | 33 |
| 4.2 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล | 35 |
| 4.3 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล | 41 |
| 4.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้านการรักษา กฎหมายในทะเล ในเรื่องการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย และการทำประมงผิดกฎหมาย . | 45 |
| 4.5 การตอบคำถามการศึกษาและการอภิปรายผล | 47 |
| บทที่ 5 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ | 50 |
| 5.1 ผลการการศึกษา..... | 50 |
| 5.2 ข้อเสนอแนะ | 54 |
| 5.3 ข้อเสนอแนะในการทำการศึกษารั้งต่อไป | 56 |
| บรรณานุกรม..... | 58 |
| ประวัติผู้เขียน..... | 60 |

สารบัญตาราง

| | หน้า |
|--|------|
| ตารางที่ 1.1 แผนดำเนินการศึกษา..... | 4 |
| ตารางที่ 3.1 เกณฑ์ในการประมาณขนาดกลุ่มตัวอย่างจากจำนวนประชากร..... | 27 |
| ตารางที่ 4.1 จำนวน ร้อยละ ลักษณะส่วนบุคคล (อายุ, ชั้นยศ, ระยะเวลาปฏิบัติงาน, พื้นที่ปฏิบัติงาน) ของข้าราชการที่ปฏิบัติงานในเรือหลวง..... | 34 |
| ตารางที่ 4.2 ร้อยละของระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง..... | 35 |
| ตารางที่ 4.3 ร้อยละของระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง..... | 36 |
| ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของมิติการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล..... | 39 |
| ตารางที่ 4.5 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล..... | 40 |
| ตารางที่ 4.6 ร้อยละของทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล..... | 42 |
| ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล..... | 43 |
| ตารางที่ 4.8 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล..... | 44 |
| ตารางที่ 4.9 ร้อยละของระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเลไทย | 46 |
| ตารางที่ 4.10 ร้อยละของระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการทำประมงผิดกฎหมายของประเทศไทย | 47 |

สารบัญรูปภาพ

| | หน้า |
|---|------|
| ภาพที่ 2.1 กระบวนการรับรู้..... | 9 |
| ภาพที่ 2.2 ภาพตัดขวางแสดงเขตทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982.... | 16 |
| ภาพที่ 2.3 มูลค่าการใช้ประโยชน์จากทะเลของไทย..... | 19 |
| ภาพที่ 2.4 การแบ่งพื้นที่รับผิดชอบของทัพเรือภาคแต่ละภาค | 25 |



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

จากพระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562 มาตรา 3 ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หมายความว่า ผลประโยชน์ของประเทศไทยอันพึงได้รับจากกิจกรรมทางทะเล หรือประโยชน์อื่นใดในเขตทางทะเล ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อม เพื่อให้เกิดประโยชน์ในทุก ๆ ด้าน เช่น ด้านความมั่นคง ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านทรัพยากร หรือด้านสิ่งแวดล้อม และจากแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ.2558 – 2564 ประเทศไทยมีพื้นที่เขตทางทะเลประมาณ 320,000 ตารางกิโลเมตร มีความยาวชายฝั่งทะเล 3,010 กิโลเมตร รวมทั้งมีการประเมินมูลค่าของผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยมีไม่ต่ำกว่า 17.9 ล้านล้านบาทต่อปี

จากแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ.2558 – 2564 ประเทศไทยมีพื้นที่เขตทางทะเลประมาณ 320,000 ตารางกิโลเมตร มีความยาวชายฝั่งทะเล 3,010 กิโลเมตร และเนื่องจากประเทศไทยมีผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่มีมูลค่ามหาศาล มีการประเมินว่าผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยมีไม่ต่ำกว่า 17.9 ล้านล้านบาทต่อปี (ข้อมูลตัวเลข ณ ปี 2555 และในปี 2557 ประมาณ 24 ล้านล้านบาทต่อปี และแนวโน้ม เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นการรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเลจึงมีความสำคัญ อย่างมาก อีกทั้งในปัจจุบันสิ่งที่ส่งผลกระทบต่อการรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ ของชาติทางทะเล ได้สร้างผลกระทบโดยตรงต่อชีวิตทรัพย์สิน และกิจกรรมของประชาชนที่อยู่ในประเทศ อย่างกว้างขวาง และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน ทั้งนี้รัฐบาล จึงมีการจัดตั้ง ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) (ตาม พ.ร.บ.การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลพ.ศ. 2562) เพื่อรับผิดชอบในการ บูรณาการ การปฏิบัติของหน่วยงานที่มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ซึ่งกองทัพเรือเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในด้านการใช้กำลัง และยุทธโศปกรณ์ โดยผ่าน กองเรือยุทธการ (สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ [สมช.] (2558)

ภารกิจของกองทัพเรือมีที่มาจากการพิจารณาสาระสำคัญของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560 มาตรา 52 “รัฐต้องพิทักษ์รักษาไว้ซึ่งสถาบันพระมหากษัตริย์ เอกราช อธิปไตย บูรณภาพ แห่งอาณาเขตและเขตที่ประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตย เกียรติภูมิและผลประโยชน์ของชาติ ความมั่นคงของรัฐ และความสงบเรียบร้อยของประชาชน เพื่อประโยชน์แห่งการนี้ รัฐต้องจัดให้มีการทหาร การทูต และการข่าวกรองที่มีประสิทธิภาพ พระราชบัญญัติจัดระเบียบราชการ

กระทรวงกลาโหม พ.ศ.2551 มาตรา 20 กองทัพเรือมีหน้าที่เตรียมกำลังกองทัพเรือ การป้องกันราชอาณาจักร และดำเนินการเกี่ยวกับการใช้กำลังกองทัพเรือตามอำนาจหน้าที่ของกระทรวงกลาโหม มีผู้บัญชาการทหารเรือเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ” นโยบายและยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงของรัฐบาล หน่วยเหนือที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถสรุปเป็นภารกิจของกองทัพเรือ ได้แก่

1. เตรียมกำลังกองทัพเรือและป้องกันราชอาณาจักร
2. รักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล
3. พิทักษ์รักษาสถาบันพระมหากษัตริย์
4. สนับสนุนการรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ
5. สนับสนุนการพัฒนาประเทศ และช่วยเหลือประชาชน

กองเรือยุทธการเป็นหน่วยกำลังรบหลักของกองทัพเรือ ประกอบด้วยเรือที่ปฏิบัติการในทะเลและปฏิบัติการในลำน้ำ อากาศยาน ทั้งเครื่องบินโจมตี เครื่องบินลาดตระเวน เครื่องบินลำเลียง เฮลิคอปเตอร์แบบต่างๆ และมีกำลังพลมากกว่า 10,000 คน กองเรือยุทธการได้เตรียมกำลังเหล่านี้ ให้พร้อมที่จะปฏิบัติงานตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายตลอดเวลา และได้จัดกำลังทางเรือ อากาศยาน และกำลังพลปฏิบัติงานในทะเลทั้งในอ่าวไทย และทะเลอันดามัน ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อทำหน้าที่ปกป้องอธิปไตยของชาติ รักษาผลประโยชน์ของชาติ ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดในทะเล คุ่มครองและช่วยเหลือเรือ ประมง ค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย (กองเรือยุทธการ, 2560)

เรือหลวงหรือเรือรบถือเป็นเครื่องมือหลักที่กองทัพเรือใช้ในการปฏิบัติการตามภารกิจในด้านการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล อีกทั้งข้าราชการกองทัพเรือ ที่ปฏิบัติงานในเรือหลวง (สังกัดกองเรือยุทธการ) ถือเป็นปัจจัยสำคัญ ในการขับเคลื่อนเรือหลวงให้สามารถทำตามภารกิจได้ ฉะนั้น กำลังพลที่ปฏิบัติงานในเรือหลวงจึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องรับรู้ เรียนรู้ ทำความเข้าใจ และมีทัศนคติ ต่อการปฏิบัติการในด้านการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ที่ในปัจจุบันมีมูลค่ามหาศาลและยังมีการพื้นที่ทับซ้อน และการแย่งชิงผลประโยชน์ของชาติทางทะเลจำนวนมาก

การรับรู้ ของข้าราชการกองทัพเรือ ที่มีผลต่อความคิดเห็นในการปฏิบัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล คือ การที่ข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานในเรือหลวงทราบถึงความสำคัญของผลประโยชน์ของชาติทะเล มูลค่า กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล การบริหารจัดการ การพัฒนาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการการสูญเสียผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

ทัศนคติ ของข้าราชการกองทัพเรือ ที่มีผลต่อความคิดเห็นในการปฏิบัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล คือ การที่ข้าราชการกองทัพเรือสัมผัส รับรู้ และตระหนักถึงการดำเนินการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยจะแสดงความรู้สึกนึกคิดออกมา ที่มีผลต่อ

อารมณ์ความรู้สึก ซึ่งมีผลต่อการพัฒนา ปรับปรุงการฝึกอบรม และปลูกฝัง กำลังพลที่ปฏิบัติงานในเรือของกองทัพเรือต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาลักษณะส่วนบุคคลข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติบนเรือหลวง
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของลักษณะส่วนบุคคลกับการรับรู้และทัศนคติ ที่เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติบนเรือหลวง
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้และทัศนคติกับความคิดเห็นในการปฏิบัติภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้านการรักษากฎหมายในทะเล ในเรื่องการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย

1.3 คำถามการศึกษา

1. การรับรู้ และทัศนคติของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เป็นอย่างไร
2. ลักษณะส่วนบุคคลของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง มีความสัมพันธ์กับการรับรู้และทัศนคติ ที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หรือไม่ อย่างไร
3. การรับรู้ และทัศนคติของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นในการปฏิบัติภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้านการรักษากฎหมายในทะเล ในเรื่องการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย หรือไม่ อย่างไร

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

1. ขอบเขตด้านเวลา ตั้งแต่ เดือนกรกฎาคม ถึง เดือนกันยายน พ.ศ.2565
2. ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษาถึงการรับรู้และทัศนคติของข้าราชการกองทัพเรือ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เช่น ด้านความสำคัญ ด้านการบริหารจัดการ และด้านการพัฒนาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และ ทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ในเชิงของความรู้สึกนึกคิดทางอารมณ์ที่มีความสัมพันธ์กับลักษณะส่วนบุคคลข้าราชการกองทัพเรือ และความคิดเห็นในการปฏิบัติภารกิจ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

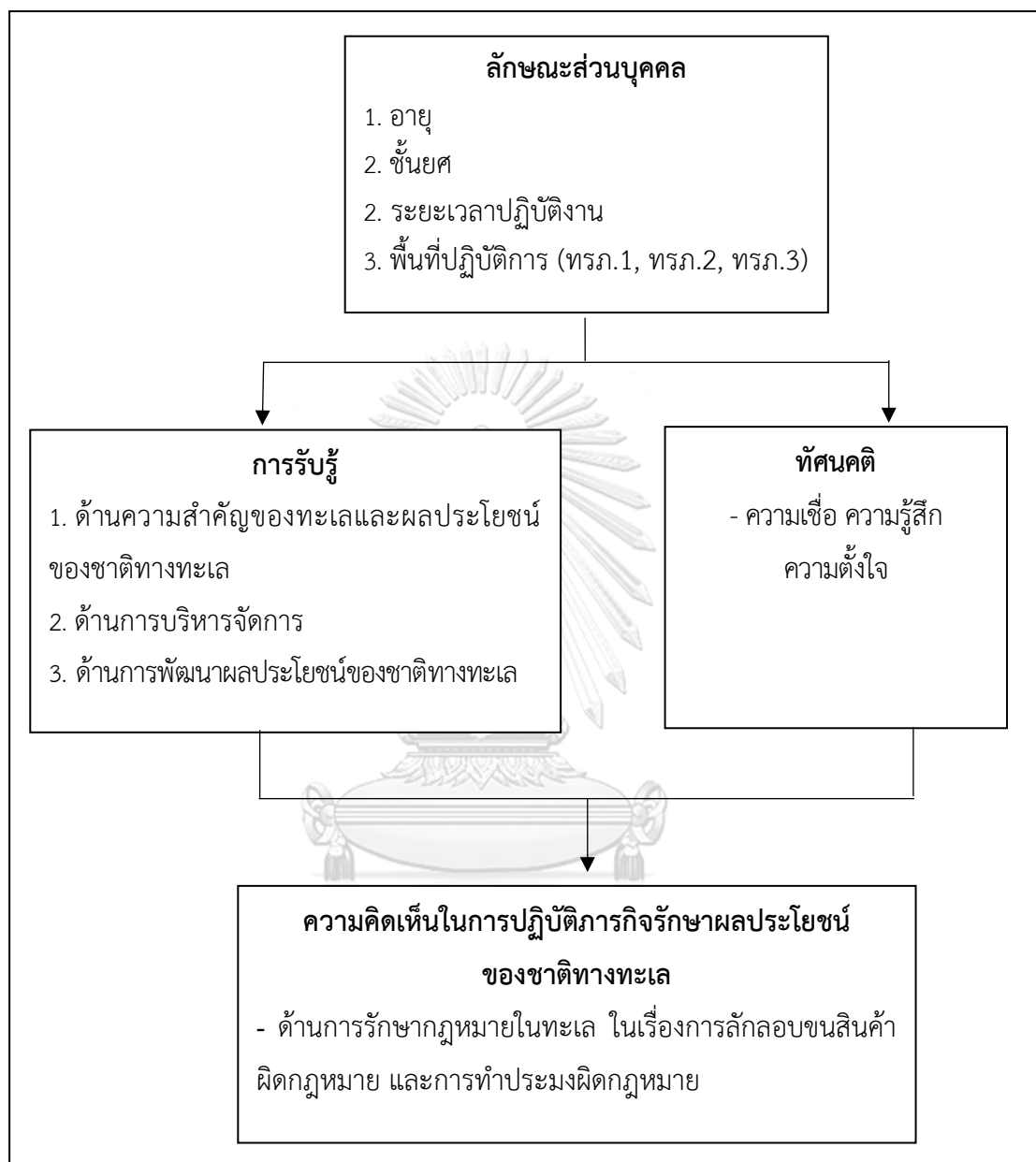
1. ทำให้ทราบถึงลักษณะส่วนบุคคลของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงที่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้และทัศนคติในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

2. ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ของการรับรู้และทัศนคติของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ในเรื่องเกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ซึ่งส่งผลต่อความคิดเห็นในการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้านการรักษากฎหมายในทะเล ในเรื่องการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย

3. นำไปสู่การพัฒน่องค์ความรู้ของข้าราชการกองทัพเรือและหลักนิยมที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภารกิจด้านการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล



1.7 กรอบแนวคิดการศึกษา (conceptual Framework)



บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาเรื่อง “การรับรู้ และทัศนคติของผู้ที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงต่อภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล : กรณีศึกษา การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล ” เป็นการศึกษาเกี่ยวกับ การรับรู้ และทัศนคติของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานในเรือหลวงที่มีผลต่อความคิดเห็นในการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้านการรักษากฎหมายในทะเล ในเรื่องการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษา ดังนี้

- 2.1 แนวคิดและทฤษฎีด้านการรับรู้
- 2.2 แนวคิดและทฤษฎีด้านทัศนคติ
- 2.3 แนวคิดและทฤษฎีด้านผลประโยชน์ของชาติทางทะเล
- 2.4 ภารกิจกองทัพเรือ และการแบ่งประเภทการปฏิบัติหน้าที่ในเรือหลวง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีด้านการรับรู้

2.1.1 ความหมายของการรับรู้ (The Perception)

การรับรู้ คือ กระบวนการที่บุคคลแต่ละคนมีการเลือก ประมวลผล จัดระเบียบ และอนุมานสิ่งต่าง ๆ เข้ามาในจิตใจก่อนที่จะตัดสินใจ ตีความให้ความหมายของสิ่งต่าง ๆ และมีผลอย่างมากในกระบวนการตัดสินใจ (Schiffman and Kanuk, 2007: 236)

การรับรู้ คือ ประสบการณ์ทางประสาทสัมผัส ทั้ง 5 (รูป รส กลิ่น เสียง สัมผัส) เกี่ยวข้องกับการตระหนักต่อสิ่งเร้าต่าง ๆ และการกระทำต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อตามสนองสิ่งเร้านั้น ๆ และยังเกี่ยวข้องกับกระบวนการทางปัญญาที่จำเป็นในการประมวลผลข้อมูล (Kendra Cherry, 2022: ออนไลน์)

การรับรู้ คือ การที่มนุษย์นำข้อมูลที่ได้จากความรู้สึกสัมผัส (Sensation) ซึ่งเป็นข้อมูลดิบ (Raw Data) จากประสาทสัมผัสทั้ง 5 อันประกอบด้วย ตา หู จมูก ลิ้น และกายสัมผัสมาจำแนก แยกแยะ คัดเลือก วิเคราะห์ด้วยกระบวนการทำงานของสมอง แล้วแปลสิ่งที่ได้ออกเป็นสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่มีความหมายเพื่อนำไปใช้ในการเรียนรู้ต่อไป (แสงเดือน ทวีสิน, 2545: 95)

การรับรู้ คือ การแปลความหมายของสิ่งเร้า และการตอบสนองของร่างกายของมนุษย์ต่อสิ่งเร้าจะแตกต่างกันในแต่ละบุคคล ขึ้นอยู่กับประสบการณ์เดิม และมีผลทำให้บุคคลที่รับสัมผัสสิ่งเร้ามีพฤติกรรมที่แตกต่างกัน แต่ละบุคคลจะเลือกที่จะรับรู้เฉพาะข้อมูล หรือสิ่งเร้าที่ตรงกับ

ความต้องการของตนเอง อย่างไรก็ตาม ยังขึ้นกับปัจจัยพื้นฐานของกระบวนการรู้คิดของแต่ละบุคคลเกี่ยวกับ ความต้องการ ค่านิยม ความคาดหวัง และปัจจัยอื่น ๆ (วิทยา พยัคฆ์พันธ์ และ เสรี ชัดรัมย์, 2564: 146)

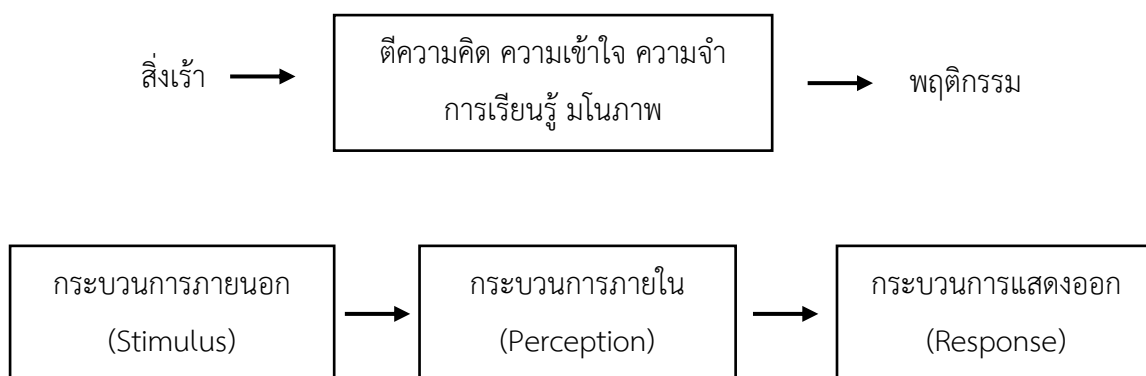
จากแนวคิดข้างต้นจึงสรุปได้ว่า การรับรู้ (The Perception) คือกระบวนการที่บุคคลแต่ละบุคคล ทำการประมวลผลต่อสิ่งเร้ารอบตัว จากประสาทสัมผัส ประกอบกับ ความรู้ และประสบการณ์เฉพาะบุคคล มาตีความหมายเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการตัดสินใจ เรียนรู้ และดำเนินชีวิตต่อไป

2.1.2 กระบวนการของการรับรู้

กระบวนการรับรู้ หมายถึง การรับรู้เป็นขั้นตอนที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันได้เตรียมตัว หรืออาจด้วยความตั้งใจ และมักจะเกิดขึ้นตามประสบการณ์และการสะสม และถ่ายทอดทางสังคม โดยที่เราไม่สามารถสนใจกับสิ่งต่าง ๆ รอบตัวต่างกัน เมื่อได้รับข้อมูลเดียวกัน ผู้รับข้อมูลสองคนอาจให้ความสนใจ รับรู้ และตีความ ข้อมูลเดียวกันแตกต่างกันออกไป โดยทั่วไปการรับรู้ที่แตกต่างกันเกิดจากผล หรือปัจจัย ดังนี้ (พัชนี เขยจรรรยา และคณะ, 2543: 110)

1. แรงผลักดันหรือการโน้มน้าวใจ (Motives) โดยปกติคนเรามักจะพบเห็นในสิ่งที่เราปรารถนาจะเห็น และได้ยินในสิ่งที่เราปรารถนาจะได้ยินเพื่อตอบสนองความปรารถนาของตนเอง
2. สภาพแวดล้อม (Environment) เช่น คนที่อยู่ในสภาพแวดล้อมต่างกัน อุณหภูมิ บรรยากาศ สถานที่ เป็นต้น จะตีความสารที่ได้รับนั้นต่างกัน
3. ประสบการณ์ดั้งเดิม (Past Experiences) ประชาชนแต่ละคนจะเติบโตในสภาพแวดล้อมที่ต่างกัน ด้วยวิธีการที่ต่างกัน และรวมกลุ่มตั้งสมาคมกับกลุ่มของสังคมที่ต่างกันจึงมีการรับรู้ที่แตกต่างกันไปตามประสบการณ์ดั้งเดิมที่ต่างกัน
4. สภาพจิตใจและอารมณ์ (Mental and Emotional) ความโกรธ ความกลัว ฯลฯ คนเราที่มีสภาพจิตใจและอารมณ์ที่ต่างกัน ก็จะมีมุมมองที่จะรับรู้สารแตกต่างกัน
5. กรอบอ้างอิง (Frame of reference) ซึ่งกำหนดจากการอบรม และการถ่ายทอดทางครอบครัว สังคม และสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน เช่น ศาสนาที่ต่างกัน มีความเชื่อ ที่ศนคติต่อเรื่องราวความเชื่อที่ต่างกัน

กระบวนการของการรับรู้ หมายถึง กระบวนการที่คาบเกี่ยวระหว่างความรู้สึก ความเข้าใจ การเรียนรู้ การคิด การตัดสินใจและเป็นการแสดงพฤติกรรม (สมภาพ สุขกลัด, 2543: 24)



ภาพที่ 2.1 กระบวนการรับรู้

การรับรู้ มีลำดับขั้นของกระบวนการที่นำไปสู่การรับรู้ โดยแบ่งออกได้เป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้ (Schermerhorn et.al, 2005: 72-74)

1. ขั้นตอนการพิจารณาและคัดเลือกข้อมูล (Attention and Selection) เนื่องจากในสภาพแวดล้อมรอบตัวมีข้อมูล (Information) หรือสิ่งเร้า (Stimuli) ที่บุคคลได้รับรู้ผ่านประสาทสัมผัสมากมาย ดังนั้นบุคคลจำเป็นต้องเลือกที่จะรับรู้ (Selective Screening) โดยการเลือกที่จะรับข้อมูลหรือเพิกเฉยต่อข้อมูลใด ๆ เป็นผลมาจากจิตใต้สำนึกของบุคคลนั้น

2. ขั้นตอนการจัดระบบข้อมูล (Organization) หลังจากที่บุคคลพิจารณาเลือกข้อมูลแล้ว บุคคลก็จะทำการจัดระบบข้อมูลนั้น โดยมีแบบแผนการจัดระบบข้อมูล (Schemas) ซึ่งจะมีส่วนช่วยในการทำความเข้าใจและตีความต่อข้อมูลที่รับรู้

3. ขั้นตอนการตีความข้อมูล (Interpretation) เป็นการให้เหตุผลต่อข้อมูลที่ผ่านการคัดเลือกและจัดระเบียบแล้ว การที่บุคคลที่เลือกรับรู้สิ่งเดียวกันมีระบบการจัดข้อมูลแบบเดียวกัน บุคคลแต่ละคนก็อาจจะตีความแตกต่างกันออกไป

4. ขั้นตอนการนำข้อมูลที่รับรู้มาใช้ (Retrieval) เป็นขั้นตอนที่เกิดจากการที่บุคคลเลือกนำเอาข้อมูลที่เคยรับรู้ซึ่งอยู่ในความทรงจำ (Memory) ของบุคคลออกมาใช้หรือแสดงเป็นพฤติกรรมของบุคคลในสถานการณ์ต่าง ๆ

โดยสรุปกระบวนการรับรู้ของแต่ละบุคคลนั้นจะมีความแตกต่างกัน ตามปัจจัยต่าง ๆ เช่น ประสบการณ์ สภาพแวดล้อม ความเชื่อ การเลี้ยงดูจากครอบครัว และสิ่งเร้าต่าง ๆ ที่เข้ามาสู่ประสาทสัมผัสของแต่ละบุคคล จึงทำให้การรับรู้ของแต่ละบุคคลนั้นไม่เท่ากัน

2.2 แนวคิดและทฤษฎีด้านทัศนคติ

2.2.1 ความหมายของทัศนคติ (Attitude)

ศักดิ์ไทย สุรกิจบวร (2545: 138) ให้ความหมายของทัศนคติไว้ว่า ทัศนคติ คือ สภาวะความพร้อมทางจิตที่เกี่ยวข้องกับความคิด ความรู้สึก และแนวโน้มของพฤติกรรมบุคคลที่มีต่อบุคคล สิ่งของ สถานการณ์ต่าง ๆ ไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง และสภาวะความพร้อมทางจิตนี้จะต้องอยู่นานพอสมควร

Schermerhorn (2000: 76) ให้ความหมายของทัศนคติไว้ว่า ทัศนคติ คือ การวางแนวความคิด ความรู้สึก ให้ตอบสนองในเชิงบวกหรือเชิงลบต่อคนหรือต่อสิ่งของ ในสภาวะแวดล้อมของบุคคลนั้น ๆ และทัศนคตินั้นสามารถที่จะรู้หรือถูกตีความได้จากสิ่งที่คนพูดออกมาอย่างไม่เป็นทางการ หรือจากการสำรวจที่เป็นทางการ หรือจากพฤติกรรมของบุคคลเหล่านั้น

สร้อยตระกูล อรรถมานะ (2541: 64) ให้ความหมายของทัศนคติไว้ว่า ทัศนคติ คือ ผลผสมผสานระหว่างความนึกคิด ความเชื่อ ความคิดเห็น ความรู้ และความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด คนใดคนหนึ่ง สถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง ๆ ซึ่งออกมาในทางประเมินค่าอันอาจเป็นไปได้ ในทางยอมรับหรือปฏิเสธก็ได้ และความรู้สึกเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดพฤติกรรมใดพฤติกรรมหนึ่งขึ้น

อนันต์ชัย คงจันทร์ (2529: 46) ให้ความหมายของทัศนคติไว้ว่า ทัศนคติ เป็นความเห็น ในลักษณะการประเมินเชิงบวกหรือลบเป็นการสะท้อนความรู้สึกในเรื่องความพอใจหรือไม่พอใจ ความชอบหรือไม่ชอบที่มีต่องาน บุคคล วัตถุ หรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ซึ่งทัศนคติเป็นปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม

Gibson (2000: 103) ให้ความหมายของทัศนคติไว้ว่า ทัศนคติ คือ ตัวตัดสินพฤติกรรมเป็นความรู้สึกเชิงบวกหรือเชิงลบ เป็นสภาวะจิตใจในการพร้อมที่จะส่งผลกระทบต่อ การตอบสนองของบุคคลนั้น ๆ ต่อบุคคลอื่น ๆ ต่อวัตถุหรือต่อสถานการณ์ โดยที่ทัศนคตินี้สามารถเรียนรู้หรือจัดการได้โดยใช้ประสบการณ์

จากแนวคิดข้างต้นจึงสรุปได้ว่า ทัศนคติ (Attitude) คือ ความรู้สึก นึกคิด ความเชื่อ ที่แสดงออกมาเป็นเชิงบวก หรือเชิงลบ ยอมรับ หรือ ปฏิเสธ ของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ต่อ บุคคล สิ่งของ และ สถานการณ์ต่าง ๆ โดยมีผลโดยตรงต่อการแสดงออกด้านพฤติกรรมของบุคคลนั้น ๆ

ทัศนคติสามารถแยกองค์ประกอบได้ 3 ประการ คือ Gibson (2000: 103)

1. ความรู้สึก (Affective) องค์ประกอบด้านอารมณ์หรือความรู้สึกของทัศนคติ คือ การได้รับการถ่ายทอด การเรียนรู้มาจากพ่อ แม่ ครู หรือกลุ่มของเพื่อน ๆ

2. ความรู้ ความเข้าใจ (Cognitive) องค์ประกอบด้านความรู้ ความเข้าใจของทัศนคติจะประกอบด้วย การรับรู้ของบุคคล ความคิดเห็น และความเชื่อของบุคคล หมายถึง กระบวนการคิด ซึ่ง

เน้นไปที่การใช้เหตุผล และตรรกะ องค์ประกอบที่สำคัญของความรู้ ความเข้าใจ คือ ความเชื่อ ในการประเมินผลหรือความเชื่อที่ถูกประเมินผลไว้แล้วโดยตัวเองประเมิน ซึ่งความเชื่อเหล่านี้จะแสดง ออกมาจากความประทับใจในการชอบหรือไม่ชอบ ซึ่งบุคคลเหล่านี้รู้สึกต่อสิ่งของ หรือบุคคลใด บุคคลหนึ่ง

3. พฤติกรรม (Behavioral) หมายถึง แนวโน้มหรือความตั้งใจ (intention) ของคนที่จะ แสดงบางสิ่งบางอย่างหรือที่จะกระทำ (ประพฤติ) บางสิ่งบางอย่างต่อคนใดคนหนึ่ง สิ่งใดสิ่งหนึ่ง ในทางใดทางหนึ่ง เช่น เป็นมิตร ให้ความอบอุ่น ก้าวร้าว เป็นศัตรู เป็นต้น โดยที่ความตั้งใจนี้อาจจะ ถูกวัด หรือประเมินออกมาได้ จากการพิจารณาองค์ประกอบทางด้านพฤติกรรมของทัศนคติ

2.2.2 องค์ประกอบของทัศนคติ

Sharon และ Saul (1996: 370) ได้กล่าวไว้ว่า ทัศนคติ สามารถแยกองค์ประกอบได้ 3 ประการ คือ

1. องค์ประกอบด้านอารมณ์ ความรู้สึก (Affective) คือ การที่บุคคล คนหนึ่งตัดสินสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยใช้อารมณ์ ความรู้สึก ในการตัดสินสิ่งเหล่านั้น
2. องค์ประกอบด้านพฤติกรรม (Behavior) คือ พฤติกรรมมีผลต่อการตัดสิน และทัศนคติต่อ สิ่งใดสิ่งหนึ่ง
3. องค์ประกอบด้านความรู้ (Cognitive (Thinking/Knowledge)) คือ ความเชื่อเชิงการ ประเมินต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยอยู่บนพื้นฐานของความเชื่อจินตนาการและการจำ

ทิตยา (อ้างโดยรุ่งนภา (2536: 10) ได้กล่าวไว้ว่า ทัศนคติ สามารถแยกองค์ประกอบได้ 3 ประการ คือ

1. ส่วนของสติและเหตุผล (Cognitive Component) ในส่วนนี้เป็นเรื่องของการใช้เหตุผล ของบุคคลในการจำแนกแยกแยะความแตกต่าง ตลอดจนผลต่อเนื่อง ผลได้ผลเสีย กล่าวคือ การที่ บุคคลจะสามารถนำเอาคุณค่าทางสังคมที่ได้รับจากการอบรมสั่งสอนและถ่ายทอดมาใช้ในการ วิเคราะห์พิจารณาประกอบเหตุผลของการที่ตนจะประเมินข้อแตกต่างระหว่างส่วนนี้กับความรู้สึก คือการพิจารณาของบุคคลในส่วนที่จะมีลักษณะปลอดภัยจากอารมณ์ แต่จะเป็นเรื่องของเหตุผลอัน สืบเนื่องมาจากความเชื่อของบุคคล

2. ส่วนของความรู้สึก (Affective Component) หมายถึงบรรดาความรู้สึกที่ชอบ ไม่ชอบ รัก หรือเกลียด หรือกลัว ซึ่งเป็นเรื่องของอารมณ์ของบุคคล

3. ส่วนของแบบพฤติกรรม (Behavioral Component) หมายถึง แนวโน้มอันที่จะมี พฤติกรรม (Action tendency) แนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมนี้จะมีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกับส่วนของ ความรู้สึก ตลอดจนส่วนของสติและเหตุผล ส่วนของแบบพฤติกรรมนี้จะเป็นส่วนที่บุคคลพร้อมที่จะมี ปฏิกริยาแสดงออกต่อเหตุการณ์หรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

สามารถสรุปองค์ประกอบของทัศนคติได้ 3 ประการ ดังนี้

1. ความรู้สึก (Affective) การมีความคิด หรือตัดสินสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยใช้ความรู้สึกส่วนบุคคล ที่ได้รับการถ่ายทอดจากครอบครัว ต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ในรูปแบบ ชอบ ไม่ชอบ รักหรือเกลียดหรือกลัว
2. ความรู้ ความเข้าใจ (Cognitive) การมีความคิด หรือตัดสินสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยใช้เหตุผล หรือความรู้ที่ได้การถ่ายทอดมาใช้ในการวิเคราะห์พิจารณา ต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ในรูปแบบความเชื่อส่วนบุคคล
3. พฤติกรรม (Behavioral) การตัดสินสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยแสดงออกมาในรูปแบบความตั้งใจ ในการแสดงออกด้านพฤติกรรม ต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง จะมีความสัมพันธ์ต่อเนื่องจาก ความรู้สึก และความรู้ ในรูปของการยอมรับหรือปฏิเสธ

2.2.3 ประเภทของทัศนคติ

การแสดงออกทางทัศนคติสามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภท คือ (ดารณี พานทอง, 2542: 43)

1. ทัศนคติในทางบวก (Positive Attitude) คือ ความรู้สึกต่อสิ่งแวดล้อมในทางที่ดีหรือยอมรับ ความพอใจ เช่น นักศึกษาที่มีทัศนคติที่ดีต่อการโฆษณา เพราะวิชาการโฆษณาเป็นการให้บุคคลได้มีอิสระทางความคิด
2. ทัศนคติในทางลบ (Negative Attitude) คือ การแสดงออก หรือความรู้สึกต่อสิ่งแวดล้อมในทางที่ไม่พอใจ ไม่ดี ไม่ยอมรับ ไม่เห็นด้วย เช่น นิดไม่ชอบคนเลี้ยงสัตว์ เพราะเห็นว่าทารุณสัตว์
3. การไม่แสดงออกทางทัศนคติ หรือมีทัศนคติเฉย ๆ คือ มีทัศนคติเป็นกลางอาจจะเพราะว่าไม่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องนั้น ๆ หรือในเรื่องนั้น ๆ เราไม่มีแนวโน้มทัศนคติอยู่เดิมหรือไม่มีแนวโน้มทางความรู้ในเรื่องนั้น ๆ มาก่อน เช่น เรามีทัศนคติที่เป็นกลางต่อตู้ไมโครเวฟ เพราะเราไม่มีความรู้เกี่ยวกับโทษหรือคุณของตู้ไมโครเวฟมาก่อน

จะเห็นได้ว่าการแสดงออกของทัศนคตินั้น เกิดจากการก่อตัวของทัศนคติที่สะสมไว้เป็น ความคิดและความรู้สึก จนสามารถแสดงพฤติกรรมต่าง ๆ ออกมาตามทัศนคติต่อสิ่งนั้น

2.2.4 การเกิดทัศนคติ (The Formation of Attitude)

การเกิดทัศนคติแต่ละประเภทยานั้น จะก่อตัวขึ้นมา และเปลี่ยนแปลงไปได้เนื่องจากปัจจัยหลายประการด้วยกัน ซึ่งในความเป็นจริง ปัจจัยต่าง ๆ ของการก่อตัวของทัศนคติ ไม่ได้มีการเรียงลำดับตามความสำคัญแต่อย่างใด ทั้งนี้เพราะแต่ละปัจจัย ปัจจัยใดมีความสำคัญมากกว่าขึ้นอยู่กับ การอ้างอิงเพื่อก่อตัวเป็นทัศนคตินั้น บุคคลดังกล่าวได้เกี่ยวข้องกับสิ่งของ หรือแนวความคิดที่มีลักษณะแตกต่างกันไปอย่างไร ซึ่ง Newsom และ Carrell ได้กล่าวถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดทัศนคติ และอธิบายว่าการเกิดทัศนคติประกอบด้วยองค์ประกอบหลัก ได้แก่ (อ้างอิงในแพรวภัทร ยอดแก้ว, 2555: ออนไลน์)

1. พื้นฐานของแต่ละบุคคลหรือเบื้องหลังทางประวัติศาสตร์ (Historical Setting) หมายถึง ลักษณะทางด้านชีวประวัติของแต่ละคน ได้แก่ สถานที่เกิด สถานที่เจริญเติบโต สถานภาพทาง เศรษฐกิจ สังคม และการเมืองที่ผ่านมาจะเป็นตัวหล่อหลอมบุคลิกภาพของบุคคล และเป็นปัจจัย นำไปสู่การเกิด ทักษะคติของคนนั้น ๆ

2. สิ่งแวดล้อมทางสังคม (Social environment) ได้แก่ การปฏิสัมพันธ์ของมนุษย์ที่มีต่อกัน และกัน เช่น การเปิดรับข่าวสาร กลุ่ม และบรรทัดฐานของกลุ่ม สภาพการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับบุคคล และประสบการณ์

3. กระบวนการสร้างบุคลิกภาพ (Personality Process) และสิ่งที่เกิดขึ้นมาก่อน (Predispositions) เป็นกระบวนการขึ้นพื้นฐานในการสร้างทัศนคติของแต่ละบุคคล ได้แก่ ความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรม

ธงชัย สันติวงษ์ (2539: 166) กล่าวว่าไว้ว่าทัศนคติก่อตัวเกิดขึ้นมา และเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากปัจจัย หลายประการด้วยกัน คือ

1. การจูงใจทางร่างกาย (Biological Motivation) ทัศนคติ จะเกิดขึ้นเมื่อบุคคลใดบุคคล หนึ่ง กำลังดำเนินการตอบสนองตามความต้องการ หรือแรงผลักดันทางร่างกาย ตัวบุคคล จะสร้าง ทัศนคติ ที่ดีต่อบุคคลหรือสิ่งของ ที่สามารถช่วยให้เขามีโอกาสตอบสนองความต้องการ ของตนได้

2. ข่าวสารข้อมูล (Information) ทัศนคติ จะมีพื้นฐานมาจากชนิดและขนาดของข่าวสาร ที่ได้รับรวมทั้งลักษณะของแหล่งที่มาของข่าวสาร ด้วย กลไกของการเลือกเฟ้นในการมองเห็นและ เข้าใจปัญหาต่าง ๆ (Selective Perception) ข่าวสารข้อมูลบางส่วนที่เข้ามาสู่บุคคลนั้น จะทำให้ บุคคลนั้นเก็บไปคิด และสร้างเป็น ทัศนคติ ขึ้นมาได้

3. การเข้าเกี่ยวข้องกับกลุ่ม (Group Affiliation) ทัศนคติ บางอย่างอาจมาจากกลุ่มต่าง ๆ ที่ บุคคลเกี่ยวข้องอยู่ทั้งโดยตรงและทางอ้อม เช่น ครอบครัว ศาสนา กลุ่มเพื่อนร่วมงาน กลุ่มกีฬา กลุ่มสังคมต่าง ๆ โดยกลุ่มเหล่านี้ไม่เพียงแต่เป็นแหล่งรวมของค่านิยมต่าง ๆ แต่ยังมี การถ่ายทอดข้อมูลให้แก่บุคคลในกลุ่ม ซึ่งทำให้สามารถสร้างทัศนคติขึ้นได้ โดยเฉพาะครอบครัว และกลุ่มเพื่อนร่วมงาน เป็นกลุ่มที่สำคัญที่สุด (Primary Group) ที่จะเป็แหล่งสร้างทัศนคติ ให้แก่บุคคลได้

4. ประสบการณ์ (Experience) ประสบการณ์ของคนที่มีต่อวัตถุสิ่งของ ย่อมเป็นส่วนสำคัญ ที่จะทำให้บุคคลต่าง ๆ ตีค่าสิ่งที่เขาได้มี ประสบการณ์มาจนกลายเป็น ทัศนคติได้

5. ลักษณะท่าทาง (Personality) ลักษณะท่าทางหลายประการต่างก็มีส่วนทางอ้อมที่สำคัญ ในการสร้าง ทัศนคติ ให้กับตัวบุคคล

Gordon Allport (1975) ได้ให้ความเห็นเรื่อง ทัศนคติว่าอาจเกิดขึ้นจากสิ่งต่าง ๆ ดังนี้

1. เกิดจากการเรียนรู้ เด็กเกิดใหม่จะได้รับการอบรมสั่งสอนเกี่ยวกับ วัฒนธรรม และ ประเพณีจากบิดามารดา ทั้งโดยทางตรง และทางอ้อม ตลอดจนได้เห็นแนวการปฏิบัติของพ่อแม่แล้ว รับมาปฏิบัติตามต่อไป

2. เกิดจากความสามารถในการแยกแยะความแตกต่าง คือ แยกสิ่งใดดี ไม่ดี เช่น ผู้ใหญ่กับ เด็กจะมีการกระทำที่แตกต่างกัน

3. เกิดจากประสบการณ์ของแต่ละบุคคล ซึ่งแตกต่างกันออกไป เช่น บางคนมีทัศนคติไม่ดี ต่อครู เพราะเคยตำหนิตน แต่บางคนมีทัศนคติ ที่ดีต่อครูคนเดียวกันนั้น เพราะเคยชมเชยตนเสมอ

4. เกิดจากการเลียนแบบ หรือ รับเอา ทัศนคติของผู้อื่นมาเป็นของตน เช่น เด็กอาจรับ ทัศนคติของบิดามารดา หรือครูที่ตนนิยมชมชอบมาเป็นทัศนคติของตนได้

จากข้อมูลแนวคิดเรื่องการเกิดทัศนคติ สรุปได้ว่าทัศนคติเกิดขึ้นได้จากหลายปัจจัย ขึ้นอยู่กับ พื้นฐานของแต่ละบุคคล เช่น การดำเนินชีวิต การเรียนรู้ ประสบการณ์ และการรับข่าว เป็นต้น ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้ เกิดทัศนคติที่แตกต่างกันเป็นแบบเฉพาะบุคคล

2.3 แนวคิดและทฤษฎีด้านผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

2.3.1 ความหมายของผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หมายความว่า ผลประโยชน์ของประเทศไทยอันพึงได้รับจาก กิจกรรมทางทะเล หรือประโยชน์อื่นใดในเขตทางทะเล ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อม เพื่อให้เกิด ประโยชน์ในทุก ๆ ด้าน เช่น ด้านความมั่นคง ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี ด้านทรัพยากร หรือด้านสิ่งแวดล้อม (พ.ร.บ.การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562, 2562: 2)

กิจกรรมทางทะเล หมายความว่า การดำเนินการเพื่อใช้ประโยชน์ในเขตทางทะเล ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การพาณิชย์นาวี การประมง การท่องเที่ยว การแสวงประโยชน์จากทรัพยากร ที่ไม่มีชีวิต การวางสายเคเบิลหรือท่อใต้ทะเล การอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย หรือการสำรวจและวิจัย วิทยาศาสตร์ทางทะเล

ผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยหรือผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หมายถึง ผลประโยชน์ที่ประเทศไทย (คนไทยทุกคน) พึงได้รับจากทะเลหรือเกี่ยวเนื่องกับทะเลทั้งภายใน น่านน้ำไทย หรือน่านน้ำอื่น ๆ รวมถึง ชายฝั่งทะเล เกาะ พื้นดินท้องทะเลหรือใต้พื้นดินท้องทะเล หรืออากาศเหนือท้องทะเลด้วย ทั้งนี้ไม่ว่ากิจกรรมใดในทุก ๆ ด้าน เช่น ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมทางทะเล การขนส่งและพาณิชย์นาวี การท่องเที่ยว การแสวงหาพลังงาน ความมั่นคง ความสงบเรียบร้อย การสำรวจวิจัยทางวิทยาศาสตร์ทางทะเล หรืออื่น ๆ โดยที่มูลค่าผลประโยชน์

แห่งชาติทางทะเล ก็น่าจะหมายถึงคุณค่าของผลประโยชน์จากทะเลในมิติที่สามารถประเมินออกมา ในรูปตัวเงินและไม่ใช้ตัวเงิน (เผด็จศึกดี จารยะพันธุ์ และคณะ 2565: ออนไลน์)

ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (Maritime National Interests) หมายถึง ผลประโยชน์ของประเทศอันพึงได้รับโดยการแสวงหาและการใช้ทรัพยากรต่างๆ จากทะเล หรือใต้ดินท้องทะเล หรือ อากาศเหนือท้องทะเลโดยตรงและโดยทางอ้อมในการดำเนินการใด ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์แห่งชาติ ขึ้นมา เพื่อการดำรงคงอยู่ของประเทศที่จะใช้ทะเลได้อย่างอิสระ ปลอดภัย และสามารถสร้างความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ [สมช.], 2558: 4)

2.3.2 เขตทางทะเล

เขตทางทะเล หมายความว่า ชายฝั่งทะเลและพื้นที่ทางทะเลที่ประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตย หรือสิทธิอธิปไตย หรือมีสิทธิหรือเสรีภาพในการใช้หรือจะใช้ หรือมีหน้าที่รับผิดชอบตามกฎหมาย ระหว่างประเทศหรือตามสนธิสัญญาหรือด้วยประการใด ๆ ได้แก่ น่านน้ำภายในทะเลอาณาเขตเขต ต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ไหล่ทวีป และทะเลหลวง และให้หมายความรวมถึงเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง และสิ่งปลูกสร้างในทะเล รวมทั้งห้วงอากาศเหนือทะเล พื้นดินท้องทะเล ใต้พื้นดินท้องทะเล และพื้นที่ทางทะเลอื่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา (พ.ร.บ.การรักษา ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562, 2562: 2)

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ได้กำหนดเขตน่านน้ำทางทะเล ออกเป็น 7 เขต ดังนี้

1. น่านน้ำภายใน (Internal Waters) คือ น่านน้ำที่อยู่ภายในเส้นฐาน เช่น อ่าว ปากแม่น้ำ ทะเลสาบ รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตย เหนือน่านน้ำภายใน ทำนองเดียวกันกับที่มีเหนือดินแดน ซึ่งเป็นพื้นแผ่นดิน

2. ทะเลอาณาเขต (Territorial Waters) คือ อาณาเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่ง ที่วัดความ กว้างออกจากเส้นฐาน ตามที่รัฐชายฝั่งได้กำหนดขึ้น ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล โดยรัฐชายฝั่ง มีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตของตน และอำนาจอธิปไตยนี้ ครอบคลุมไปถึงห้วงอากาศ เหนือพื้นท้องทะเล และได้ผิวพื้นท้องทะเลของทะเลอาณาเขตนั้นๆ ด้วย

3. เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) คือ เป็นเขตที่อยู่ต่อเนื่องจากเส้นขอบนอกของ ทะเลอาณาเขต ออกไปอีก 12 ไมล์ทะเล ในเขตต่อเนื่องนี้ รัฐชายฝั่งมีอำนาจในการควบคุมเพื่อ วัตถุประสงค์ต่างๆ ดังนี้

3.1 ป้องกันมิให้มีการฝ่าฝืนกฎหมาย และข้อบังคับว่าด้วยศุลกากร การเข้าเมือง ราชการ และสุขภาพ อันจะทำให้เกิดในดินแดน หรือในทะเลอาณาเขตของตน และลงโทษผู้กระทำ ฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับดังกล่าว

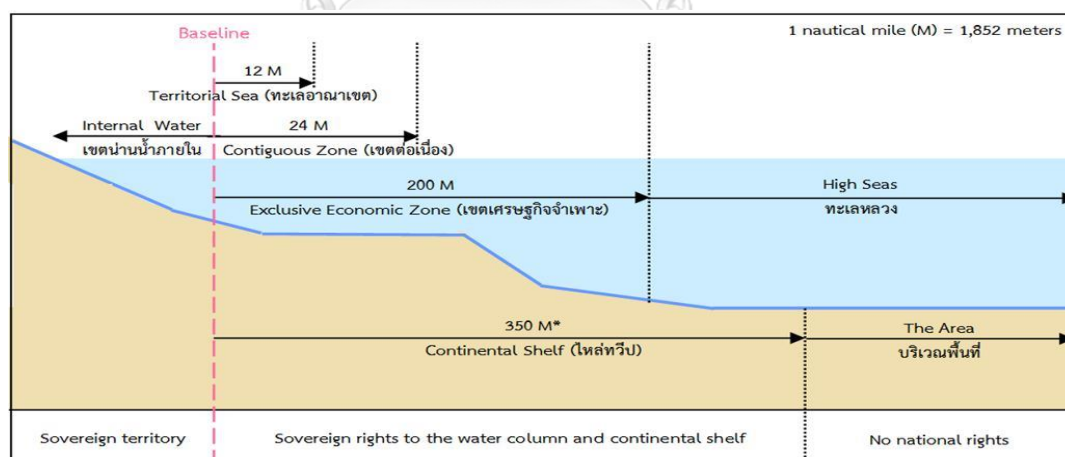
3.2 คุ้มครองวัตถุโบราณหรือวัตถุทางประวัติศาสตร์ที่อยู่บนพื้นทะเลในเขตต่อเนื่อง

4. เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zones) คือ มีความกว้างไม่เกิน 200 ไมล์ทะเลจากเส้นฐาน ซึ่งรัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยในการสำรวจ แสวงประโยชน์ อนุรักษ์ และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต ส่วนกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับทางเศรษฐกิจ เช่น การเดินเรือ การบิน ไม่ตกอยู่ในสิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง

5. ไหล่ทวีป (Continental Shelf) คือ พื้นทะเล และใต้ผิวน้ำของพื้นที่ใต้น้ำ ซึ่งยึดขยายจากทะเลอาณาเขตไปจนถึงขอบ ที่ด้านนอกสุดของทวีปที่มีน้ำลึกไม่เกิน 200 เมตร หรือที่ระยะ 200 ไมล์ทะเลจากเส้นฐาน ซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ในกรณีที่ยื่นขอบของทวีปยึดขยายออกไป ไม่ถึงระยะดังกล่าว ตามกฎหมายทะเล รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งบน และใต้ผิวน้ำไหล่ทวีป ไม่ว่าจะมีความลึกหรือไม่มีความลึก ส่วนรัฐอื่น ๆ ยังมีสิทธิ ที่จะวางสายเคเบิลหรือท่อทางใต้ทะเลบนไหล่ทวีปนั้นได้ โดยต้องได้รับความยินยอมจากรัฐชายฝั่งก่อน

6. ทะเลหลวง (High Seas) คือ ส่วนของทะเลที่ไม่มีใช้ส่วนหนึ่งของเขตเศรษฐกิจจำเพาะทะเลอาณาเขต หรือน่านน้ำภายใน โดยทุกรัฐมีเสรีภาพในการใช้ทะเลหลวง เพื่อการเดินเรือ การบิน การวางสายเคเบิลและท่อทางใต้ทะเล การประมง การสร้างเกาะเทียม และสิ่งติดตั้งอื่น ๆ รวมทั้งการค้นคว้าวิจัยทางวิทยาศาสตร์

7. บริเวณพื้นน้ำ (The area) คือ พื้นทะเลก้นทะเล (seabed) และพื้นผิวดิน (subsoil) ซึ่งอยู่นอกเหนือเขตอำนาจของประเทศทรัพยากรในบริเวณดังกล่าวเป็นมรดกร่วมของมนุษยชาติ



ภาพที่ 2.2 ภาพตัดขวางแสดงเขตทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982

2.3.3 ความสำคัญและผลประโยชน์ของทะเลในประเทศไทย

ทะเลยังเป็นแหล่งอาหารที่สำคัญของคนไทย โดยประเทศไทยสามารถทำการประมงได้เป็นมูลค่ามหาศาล จนกลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญอย่างหนึ่งของประเทศ (กองเรือประมงไทยเคยติดอันดับ 8 ของโลก) น่านน้ำไทยยังมีทรัพยากรทั้งน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติและแร่ธาตุ อีกทั้งทะเลยังเป็นเส้นทางลำเลียงขนส่งสินค้า ประมาณร้อยละ 90 ของการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าพลังงานอันได้แก่ น้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ ที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศเป็นหลัก ซึ่งประเทศไทยจะสามารถใช้เส้นทางคมนาคมทางทะเลได้อย่างสะดวกและปลอดภัยก็ต่อเมื่อพื้นที่เขตทางทะเลของไทยและบริเวณใกล้เคียงปราศจากความขัดแย้งและภัยคุกคาม ตลอดจนทะเลไทยและบริเวณชายฝั่งยังมีภูมิประเทศที่สวยงาม เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล นอกจากนี้ ผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยไม่จำกัดอยู่เฉพาะภายในพื้นที่เขตทางทะเลของประเทศไทยเท่านั้น หากยังรวมถึงทะเลหลวง และเขตทางทะเลของประเทศอื่นทั่วโลก ที่สามารถทำความเข้าใจความตกลงกันได้ นับได้ว่าทะเลเป็นแหล่งที่มาของกำลังอำนาจทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม จิตวิทยา ทหาร วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี พลังงานและสิ่งแวดล้อม ที่ส่งเสริมความมั่นคงและความมั่งคั่งของชาติ ซึ่งในอนาคตพลังอำนาจของชาติที่มาจากทะเลจะยิ่งทวีความสำคัญมากขึ้น (สมช., 2558: 2)

ความสำคัญของทะเลในปัจจุบันจึงมีความสำคัญกับมวลมนุษยชาติเป็นอย่างมาก ถึงแม้ว่ามนุษย์จะยังใช้ประโยชน์จากทะเลไม่ได้อย่างเต็มที่ก็ตาม แต่ก็สามารถจะสรุปถึงความสำคัญและประโยชน์ของทะเลในภาพรวมได้ดังนี้ (ชายชาติ ศรีวรรณ, 2560: 65)

1. ทะเลเป็นแหล่งอาหารที่สำคัญเพราะในทะเลมีสัตว์น้ำที่มากมายมหาศาล อาทิเช่น ประเทศไทยได้ประโยชน์จากการประมงปีหนึ่งๆประมาณ 118,000 ล้านบาท ประเทศไทยไอร์แลนด์ มีรายได้ร้อยละ 65 ของ GDP มาจากการประมง หรือประเทศนอร์เวย์มีรายได้ร้อยละ 25 ของ GDP ก็มาจากการประมงเช่นเดียวกัน

2. ทะเลเป็นแหล่งพลังงานคลื่นและลมทะเล ซึ่งสามารถนำมาผลิตกระแสไฟฟ้าตลอดจนได้พลังงานจากก๊าซธรรมชาติและน้ำมันในทะเลก็มีมากมาย อาทิเช่น ประเทศไทยได้ประโยชน์จากพลังงานก๊าซธรรมชาติและน้ำมันดิบในอ่าวไทยคิดเป็นมูลค่าถึง 200,000 ล้านบาทต่อปี

3. ทะเลเป็นเส้นทางคมนาคม (Sea lines of Communications: SLOC) ซึ่งในอดีตก็ได้พิสูจน์มาแล้วว่า ประเทศที่เป็นมหาอำนาจมักจะมีกองเรือรบและกองเรือค้าขายที่ยิ่งใหญ่ อาศัยเส้นทางคมนาคมทางทะเลล่าอาณานิคมและค้าขาย อาทิเช่น โปรตุเกส สเปน ฮอลันดา อังกฤษ และสหรัฐฯ ปัจจุบันการคมนาคมทางทะเลมีการขนส่งสูงถึงร้อยละ 90 และมีแนวโน้มแสดงให้เห็นว่าการคมนาคมทางทะเลในอนาคตจะยิ่งมีความสำคัญเพิ่มมากยิ่งขึ้นตามลำดับ

4. ทะเลเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีว่าทะเลนั้น มีแหล่งท่องเที่ยวมากมาย ทั้งการดำน้ำ การพักผ่อนชายหาด การตกปลาทะเล จึงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและ

สามารถนำรายได้มาสู่ประเทศต่าง ๆ ได้อย่างมากมาย อาทิเช่น ประเทศไทยได้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวทางทะเลปีละประมาณ 150,000 ล้านบาท

5. ทะเลเป็นเขตแดนทางทะเล ในอดีตรัฐต่าง ๆ ไม่ค่อยสนใจเขตแดนทางทะเลมากนัก การกำหนดเขตแดนก็ไม่มีแต่เมื่อมีการแสวงประโยชน์จากทะเลมากขึ้น ก็มีการกำหนดอาณาเขตทางทะเลขึ้นตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1958 อย่างไรก็ตามความต้องการของแต่ละรัฐที่จะแสวงหาผลประโยชน์นั้นมีมากขึ้นอีก จึงได้มีการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับอาณาเขตทางทะเลจนถึงปัจจุบัน โดยได้แบ่งอาณาเขตทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลค.ศ.1982 (United Nations Conventional Law of the Sea: UNCLOS 1982)

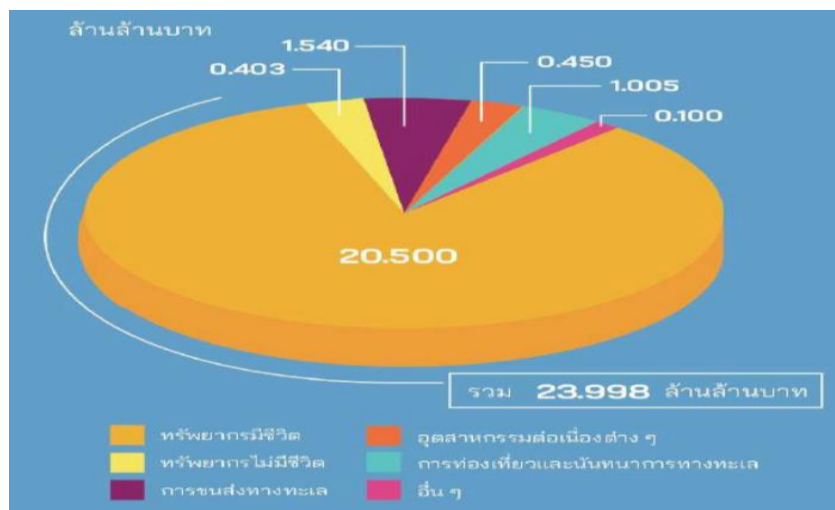
6. เป็นแหล่งที่อยู่อาศัย ทั้งนี้พบว่าประชากรในประเทศต่าง ๆ ที่อยู่บริเวณชายทะเล เช่น สหรัฐฯ และบราซิล ประมาณร้อยละ 80 อาศัยอยู่บริเวณชายฝั่งทะเล ดังนั้น เมืองใหญ่ ๆ ของโลกที่มีประชากรหนาแน่นล้วนแต่อยู่ในบริเวณดังกล่าว ดังนั้นความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security) และความมั่นคง (Security) จึงเป็นความต้องการของมนุษย์ทุกคนมาตั้งแต่แรกเกิด เริ่มตั้งแต่ความต้องการความมั่นคงแบบส่วนตัว พัฒนาไปสู่ความต้องการความมั่นคงในสังคม และขยายไปสู่ความต้องการความมั่นคงระดับชาติ จนกระทั่งอาจไปสู่ความต้องการความมั่นคงระดับโลก อย่างที่สหรัฐฯ กำลังพยายามทำอยู่ในขณะนี้

คณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล [อจชล.], 2563: 33) กล่าวไว้ว่า ประโยชน์จากทะเล ทำให้เกิดกิจกรรมการใช้ประโยชน์ทางทะเล โดยทะเลไทย ถือเป็นแหล่งทรัพยากรที่มีความอุดมสมบูรณ์อย่างยิ่ง ทั้งทรัพยากรที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต และด้วยความอุดมสมบูรณ์นี้เอง ทำให้ทะเลไทยเป็นแหล่งอาหารที่สำคัญของคนไทยและคนทั่วโลก ทั้งนี้ประเทศไทยใช้ประโยชน์จากการดำเนินกิจกรรมทางทะเล ดังนี้

1. ด้านการประมง เช่น การประมงชายฝั่ง (Inshore Fisheries) หรือประมงพื้นบ้าน (Artisanal Fisheries) และการประมงพาณิชย์ (commercial Fisheries)
2. ด้านการขนส่งและพาณิชย์ เช่น การพาณิชย์ การขนส่งทางทะเล
3. ด้านการท่องเที่ยวและนันทนาการทางทะเล เช่น กิจกรรมดำน้ำดูปะการัง กิจกรรมการแข่งขันกีฬาทางทะเล กิจกรรมพักผ่อนและการชมทิวทัศน์ชายหาด
4. ด้านพลังงาน เช่น น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ
5. ด้านอื่น ๆ เช่น อุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือ การผลิตน้ำจืดจากทะเล การทำนาเกลือ เป็นต้น

มูลค่าการใช้ประโยชน์จากทะเลของไทย การใช้ประโยชน์จากทะเลของไทย นำไปสู่ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลอย่างมหาศาล ทั้งที่ได้จากทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต รวมถึงที่ได้จากกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทะเลที่ก่อให้เกิดมูลค่า ซึ่งประเมินว่า ผลประโยชน์

ทางทะเลของประเทศไทยมีมูลค่าประมาณ 24 ล้านล้านบาทต่อปี โดยกิจกรรมที่ทำให้เกิดมูลค่ามากที่สุด คือ การขนส่งทางทะเล และในท้วง 10 ปีข้างหน้า ผลประโยชน์ทางทะเลของไทยมีแนวโน้มมูลค่าเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง (อจชล., 2563: 53)



ภาพที่ 2.3 มูลค่าการใช้ประโยชน์จากทะเลของไทย

2.3.4 การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้านการรักษากฎหมายในทะเล เรื่อง การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย

การศึกษาในเรื่องของการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของประเทศไทยนั้นมีความจำเป็นจะต้องมีการศึกษาภาวะแวดล้อมความมั่นคงทางทะเลในหลากหลายมิติ ทั้งนี้ส่วนใหญ่แล้วจะมุ่งให้ความสำคัญไปที่เรื่องของสถานการณ์ที่ผ่านมาว่าเกิดอะไรขึ้นบ้างอย่างไรในอดีต และนำมาวิเคราะห์ร่วมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน เพื่อนำไปสู่การประเมินภาพสถานการณ์ด้านความมั่นคงทางทะเลในอนาคต ซึ่งจะมีผลกระทบโดยตรง ต่อการจัดการในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่มีประสิทธิภาพต่อไป และจากความสำคัญของทะเลตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น ซึ่งเป็นทั้งแหล่งอาหาร แหล่งพลังงาน เป็นเส้นทางคมนาคม เป็นแหล่งท่องเที่ยวเป็นเขตแดนทางทะเลและเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย จึงเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหา และความขัดแย้งจากการแก่งแย่งผลประโยชน์ทางทะเล (ชายชาติ ศรีวรรณ, 2560: 59)

โลกยุคปัจจุบันภัยคุกคามรูปแบบเดิม โดยเฉพาะการคุกคามจากกำลังทหาร และการเกิดสงครามขนาดใหญ่มีแนวโน้มลดลง อย่างไรก็ตามปัญหาความขัดแย้งด้านเศรษฐกิจที่ทุกประเทศต่างต้องการทรัพยากรที่มีอยู่จำกัด มาหล่อเลี้ยงการเติบโตทาง เศรษฐกิจของตนเพื่อแข่งขันกับประเทศ

อื่น ทำให้เกิดการแย่งชิง ทรัพยากรในทะเล จนอาจนำไปสู่การกระทบกระทั่งกันระหว่างรัฐและเกิดสถานการณ์ที่กระทบต่อความมั่นคงในบางพื้นที่ได้ เช่น ข้อพิพาทเกี่ยวกับเขตแดนทางทะเล การอ้างสิทธิเหนือเกาะและพื้นที่ทางทะเล ขณะที่ภัยคุกคามรูปแบบใหม่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นซึ่งมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกระแสโลกาภิวัตน์ การพัฒนาอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยีการเดินทางและการติดต่อสื่อสาร ทำให้รัฐต่างๆ มีศักยภาพลดลงในการบริหารจัดการความมั่นคงของประเทศ รวมไปถึงการเกิดขึ้นของปัญหาภัยคุกคามด้านความมั่นคงทางทะเลรูปแบบใหม่ ซึ่งสามารถแบ่งได้ 8 ด้าน ดังนี้ (สมช., 2558: 10)

1. โจรสลัดและกองกำลังติดอาวุธ (Piracy and Armed Robbery)
2. การทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (Illegal Unreported and Unregulated Fishing)
3. การลักลอบเข้าเมืองและการค้ามนุษย์ (Human Trafficking & Illegal Migrants)
4. การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย (Illegal Smuggling)
5. สถานการณ์รุนแรงทางทะเล (Disaster at sea)
6. ภัยพิบัติธรรมชาติ (Natural Disaster)
7. การก่อการร้ายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล (Terrorism)
8. การทำลายสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Environment Pollution)

จากภัยคุกคามด้านความมั่นคงทางทะเลรูปแบบใหม่ ทั้ง 8 ด้านที่เกิดขึ้นในปัจจุบันที่กองทัพเรือหรือหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลกำลังเผชิญอยู่ โดยปัญหาที่พบการกระทำผิดมากที่สุด ได้แก่ ด้าน การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย (Illegal Smuggling) และ ด้านการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (IUU Fishing) ซึ่งปัญหาทั้ง 2 ด้านปัญหาที่รัฐบาลกำลังให้ความสนใจและมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม

2.3.4.1 การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย (Illegal Smuggling) หมายถึง การนำสินค้าที่ไม่สามารถนำเข้ามาในประเทศได้โดยเด็ดขาด ซึ่งหากมีการขนส่งนำสินค้าเข้ามาในประเทศแล้วนั้น ไซ้เพียงสินค้าจะไม่ผ่านพิธีการศุลกากรแล้ว จะมีความผิดต้องรับโทษตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและเป็นความผิดตามมาตรา 244 และ มาตรา 246 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ด้วย เช่น ยาเสพติด วัตถุลามก สินค้าละเมิดลิขสิทธิ์ เป็นต้น หรือ สินค้าที่ไม่เสียภาษีสรรพสามิต เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น

2.3.4.2 การทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม IUU Fishing (Illegal Unreported and Unregulated Fishing) ดังนี้ (อริยพร โพธิ์ใส, 2560: 149)

1. การทำประมงที่ผิดกฎหมาย (Illegal fishing) หมายถึง การทำประมงโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือขัดต่อกฎหมาย การทำประมงโดยเรือของรัฐชายฝั่งหรือรัฐเจ้าของแหล่งทำการประมง

เอง หรือโดยเรือต่างชาติในเขตอำนาจของรัฐใด ๆ โดยไม่ได้รับอนุญาต หรือขัดต่อกฎหมาย หรือระเบียบของรัฐ เจ้าของแหล่งประมง หรือการทำประมงโดยเรือของประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกขององค์การจัดการประมงระดับภูมิภาค (Regional Fisheries Management Organization : RFMO) แต่ขัดต่อมาตรการอนุรักษ์และการจัดการตามมติขององค์การจัดการประมงระดับภูมิภาค (RFMO) ซึ่งประเทศนั้นมีข้อผูกพัน หรือขัดต่อกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง หรือการทำประมงที่ฝ่าฝืนกฎหมายของประเทศหรือข้อผูกพันระหว่างประเทศ โดยครอบคลุมถึงการกระทำของรัฐที่ให้ความร่วมมือกับองค์การจัดการประมงระดับภูมิภาค (RFMO) ที่เกี่ยวข้อง

2. การประมงที่ขาดการรายงาน (Unreported Fishing) หมายถึง การทำประมงโดยไม่ได้แจ้ง หรือไม่รายงาน หรือรายงานเท็จต่อหน่วยงานของรัฐอันเป็นการกระทำที่ขัดต่อกฎหมายและระเบียบของรัฐนั้น หรือการทำประมงในพื้นที่ความรับผิดชอบขององค์การจัดการประมงระดับภูมิภาค (RFMO) โดยไม่แจ้ง หรือไม่รายงาน หรือรายงานข้อมูลเท็จ อันเป็นการขัดต่อวิธีปฏิบัติขององค์การจัดการประมงระดับภูมิภาค (RFMO) นั้น

3. การทำประมงที่ไร้การควบคุม (Unregulated fishing) หมายถึง การเข้าทำประมงในเขตพื้นที่ใช้ประโยชน์ขององค์การจัดการประมงระดับภูมิภาค (RFMO) โดยเรือที่ไม่แสดงสัญชาติ (ไม่ชักธง) หรือเรือชักธงของชาติใด ๆ ที่ไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกขององค์การจัดการประมงระดับภูมิภาค (RFMO) หรือการทำประมงในลักษณะที่ไม่สอดคล้อง หรือฝ่าฝืนมาตรการอนุรักษ์และการจัดการขององค์การจัดการประมงระดับภูมิภาค (RFMO) นั้น หรือการเข้าทำประมงในพื้นที่ หรือจับสัตว์น้ำประเภทที่ยังไม่มีมาตรการอนุรักษ์หรือมาตรการในการจัดการรองรับ และการทำกิจกรรมการประมงในลักษณะที่ไม่สอดคล้องกับความรับผิดชอบของรัฐในการอนุรักษ์ทรัพยากรสิ่งมีชีวิตทางทะเล ตามข้อผูกพันภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ

กล่าวโดยสรุป การทำประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (IUU fishing) คือ การทำการประมงที่ฝ่าฝืน หรือละเมิดกฎหมายกฎระเบียบ หรือมาตรการในการอนุรักษ์และจัดการทรัพยากรสัตว์น้ำ ทั้งของรัฐเจ้าของแหล่งประมงและตราสารระหว่างประเทศ ในแหล่งประมงใด ๆ หรือการทำการประมงโดยไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด ในการเก็บรวบรวมข้อมูล และรายงานการทำประมง ทั้งกรณีไม่มีการรายงาน หรือรายงานข้อมูลอันเป็นเท็จแก่หน่วยงานที่รับผิดชอบของรัฐเจ้าของธง รัฐเจ้าของแหล่งประมง และองค์การจัดการประมงระดับภูมิภาค (RFMO)

2.4 การกักกองทัพเรือ และการแบ่งประเภทการปฏิบัติหน้าที่ในเรือหลวง

ภารกิจกองทัพเรือ กองทัพเรือมีที่มาจากการศึกษาสาระสำคัญของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560 มาตรา 52 “รัฐต้องพิทักษ์รักษาไว้ซึ่งสถาบันพระมหากษัตริย์

เอกราช อธิปไตย บูรณภาพ แห่งอาณาเขตและเขตที่ประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตย เกียรติภูมิ และผลประโยชน์ของชาติ ความมั่นคงของรัฐ และความสงบเรียบร้อยของประชาชน เพื่อประโยชน์แห่งการนี้ รัฐต้องจัดให้มีการทหาร การทูต และการข่าวกรองที่มีประสิทธิภาพ” พระราชบัญญัติจัดระเบียบราชการกระทรวงกลาโหม พ.ศ.2551 มาตรา 20 “กองทัพเรือมีหน้าที่เตรียมกำลังกองทัพเรือ การป้องกันราชอาณาจักร และดำเนินการเกี่ยวกับการใช้กำลังกองทัพเรือตามอำนาจหน้าที่ของกระทรวงกลาโหม โดยมีผู้บัญชาการทหารเรือเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ นโยบายและยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงของรัฐบาล หน่วยเหนือที่เกี่ยวข้อง และกฎหมายที่ให้อำนาจทหารเรือจำนวน 29 ฉบับ ซึ่งสามารถสรุปเป็นภารกิจของกองทัพเรือ ได้แก่ (กองทัพเรือ, 2564)

1. เตรียมกำลังกองทัพเรือและป้องกันราชอาณาจักร
2. รักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล
3. พิทักษ์รักษาสถาบันพระมหากษัตริย์
4. สนับสนุนการรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ
5. สนับสนุนการพัฒนาประเทศ และช่วยเหลือประชาชน

จากภารกิจกองทัพเรือ และหลักนิยมของการใช้กำลังทางเรือ สามารถสรุปบทบาทของกองทัพเรือ ได้ 3 บทบาท คือ

1. การปฏิบัติการทางทหาร (Military Role) เป็นบทบาทในการปฏิบัติการทางทหารเรือเพื่อป้องกันประเทศในรูปแบบต่าง ๆ ตามสถานการณ์ที่กระทบต่ออำนาจอธิปไตย และเอกราชของประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องใช้กำลังทางเรือที่เข้มแข็งปฏิบัติการด้วยความเฉียบขาด รุนแรง และเด็ดขาด

2. การรักษากฎหมายและการช่วยเหลือ (Constabulary Role) เป็นบทบาทในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล การรักษาความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ การรักษากฎหมายตามที่รัฐบาลมอบอำนาจให้ทหารเรือเป็นเจ้าหน้าที่ 29 ฉบับ รวมถึงการให้ความช่วยเหลือประชาชนและพัฒนาประเทศ

3. การสนับสนุนกิจการระหว่างประเทศ (Diplomatic Role) เป็นบทบาทในการใช้กำลังทางเรือสนับสนุนการดำเนินนโยบายและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศรัฐบาล และใช้การแสดงกำลังเพื่อสนับสนุนการเจรจาต่อรองเมื่อมีการขัดกันผลประโยชน์ของชาติ หรือเหตุการณ์วิกฤติที่กระทบต่อผลประโยชน์ของชาติโดยตรง

กองเรือยุทธการเป็นหน่วยกำลังรบหลักของกองทัพเรือ ประกอบกำลังด้วยเรือที่ปฏิบัติการในทะเลและปฏิบัติการในลำน้ำ อากาศยาน ทั้งเครื่องบินโจมตี เครื่องบินลาดตระเวน เครื่องบินลำเลียง เฮลิคอปเตอร์แบบต่างๆ และมีกำลังพลมากกว่า 10,000 คน กองเรือยุทธการได้เตรียมกำลังเหล่านี้ให้พร้อมที่จะปฏิบัติงานตามภารกิจที่ ได้รับมอบหมายตลอดเวลา และได้จัดกำลังทางเรือ อากาศยาน

และกำลังพลปฏิบัติงานในทะเลทั้งในอ่าวไทย และทะเลอันดามัน ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อทำหน้าที่ ปกป้องอธิปไตยของชาติ รักษาผลประโยชน์ของชาติ ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดในทะเล คุ่มครองและช่วยเหลือเรือประมง ค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย (กองเรือยุทธการ, 2560: ออนไลน์)

เรือหลวง หมายถึง บรรดาเรือเดินทะเล ทั้งเรือรบและเรือช่วยรบ ที่มีชื่อปรากฏอยู่ในอัตรา กองทัพเรือ ซึ่งเรือรบนั้น จะหมายถึงเรือทั้งมวลที่ใช้ปฏิบัติการยุทธ์เช่น เรือฟริเกต เรือคอร์เวต เรือ เร็วโจมตี เป็นต้น ส่วนเรือช่วยรบนั้นคือเรือจำพวกที่ไม่ได้ใช้การยุทธ์โดยตรง และเรือที่ใช้สำหรับ กิจกรรมพิเศษของกองทัพเรือ เช่น เรือส่งกำลังบำรุงประเภทต่าง ๆ เรือยกพลขึ้นบก เป็นต้น โดยคำว่า เรือหลวงนั้นมีชื่อย่อว่า ร.ล. ตามเอกสารอ้างอิงของกองทัพเรือ หมายเลข 3504 ประเภทเรือใน กองทัพเรือ (กองทัพเรือ, 2541)

1. เรือรบ แบ่งเป็น 11 ประเภท ได้แก่

1.1 เรือบรรทุกเฮลิคอปเตอร์

1.2 เรือพิฆาต

1.3 เรือฟริเกต

1.4 เรือคอร์เวต

1.5 เรือเร็วโจมตี

1.6 เรือดำน้ำ

1.7 เรือทุ่นระเบิด

1.8 เรือยกพลขึ้นบก

1.9 เรือตรวจการณ์

1.10 เรือปฏิบัติการลำน้ำ

1.11 เรือปฏิบัติการพิเศษ

2. เรือช่วยรบ แบ่งเป็น 8 ประเภท ได้แก่

2.1 เรือส่งกำลังบำรุง

2.2 เรือน้ำมัน

2.3 เรือน้ำ



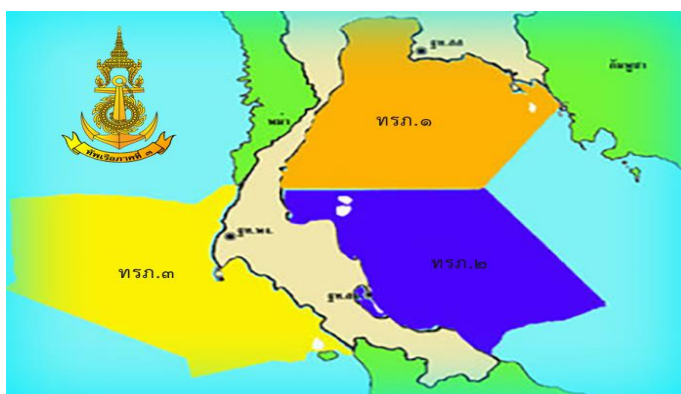
- 2.4 เรือลากจูง
- 2.5 เรือลำเลียง
- 2.6 เรือสำรวจ
- 2.7 เรือพี่เลี้ยงเรือดำน้ำ
- 2.8 เรือใช้กิจการพิเศษอื่นๆ

จากภารกิจของกองทัพเรือในการป้องกันประเทศ และคุ้มครองป้องกันการแสวงประโยชน์จากแหล่ง ทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญในอ่าวไทย และทะเลอันดามัน ทำให้กองทัพเรือจำเป็นต้องจัดตั้ง หน่วยเฉพาะกิจขึ้นมาหลายหน่วยเข้ารับผิดชอบตามพื้นที่ต่าง ๆ โดยใช้กำลังทางเรือจากหน่วยปกติเข้าปฏิบัติหน้าที่ตามพื้นที่ที่ได้รับมอบหมาย ทำให้บางครั้งหน่วยกำลังต่าง ๆ ต้องปฏิบัติภารกิจในพื้นที่ซ้ำซ้อนกัน จึงมักเกิดปัญหาเกี่ยวกับการบังคับบัญชาและการส่งกำลังบำรุงในพื้นที่นั้น ๆ กองทัพเรือจึงแก้ปัญหาดังกล่าว ด้วยการแบ่งพื้นที่และกำหนดขอบเขตรับผิดชอบให้ชัดเจน และมีกองกำลังทางเรือรับผิดชอบในแต่ละพื้นที่โดยใช้ชื่อว่า "กองเรือภาค" ซึ่งกระทรวงกลาโหมได้อนุมัติให้กองทัพเรือแบ่งพื้นที่ปฏิบัติการออกเป็น 3 ภาค ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็น ท้าเรือภาคที่ 1 ท้าเรือภาคที่ 2 และท้าเรือภาคที่ 3 เรียกชื่อย่อว่า “ทรภ.1” “ทรภ.2” และ “ทรภ.3” ตามลำดับ เป็นหน่วยขึ้นตรงกับกองทัพเรือ มีหน้าที่ ป้องกันราชอาณาจักรและรักษาความมั่นคง รวมทั้งผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในพื้นที่รับผิดชอบจากภัยคุกคามต่าง ๆ และดำเนินการเกี่ยวกับการฐานทัพ การป้องกันพื้นที่ การสารวัตรทหาร กิจการพลเรือน และการควบคุมเรือพาณิชย์ตามที่ได้รับมอบหมาย โดยมี ผู้บัญชาการท้าเรือภาค เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ (ท้าเรือภาคที่ 1, 2564: ออนไลน์)

การแบ่งพื้นที่รับผิดชอบของท้าเรือภาค ดังนี้ (ประชาชาติ ศิริสวัสดิ์, 2559: 71)

1. ท้าเรือภาคที่ 1 พื้นที่ด้านบนของเส้นแบ่งเขตในอ่าวไทยจนถึงทะเลจีนใต้ เว้นทะเลอาณาเขตของประเทศอื่น (เส้นแบ่งเขต คือ เส้นละติจูด 7 องศา 47.5 ลิปดาเหนือ ต่อด้วยเส้นต่อระหว่างจุดละติจูด 9 องศา 47.5 ลิปดาเหนือ ต่อด้วยเส้นต่อระหว่างจุดละติจูด 9 องศา 47.5 ลิปดาเหนือ ลองจิจูด 102 องศาตะวันออก กับ ละติจูด 6 องศาเหนือ ลองจิจูด 104 องศา 35 ลิปดาตะวันออก ต่อด้วยเส้นละติจูด 6 องศาเหนือ จนถึงทะเลจีนใต้ ซึ่งมีใช้อาณาเขตของประเทศอื่น
2. ท้าเรือภาคที่ 2 พื้นที่ทางทะเลบริเวณอ่าวไทยตอนล่าง ตั้งแต่ทางบกบริเวณจตุรรอยต่อบ้านเหนาะ อำเภอละแม จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี และนราธิวาส โดยครอบคลุมถึงพื้นที่ตำบลเกาะเต่า อำเภอกะพะงั่น จังหวัด สุราษฎร์ธานี จากชายฝั่งทะเลไปจนถึงทะเลจีนใต้ที่ไม่ใช่ทะเลอาณาเขตของประเทศอื่น

3. ทัพเรือภาคที่ 3 พื้นที่รับผิดชอบบริเวณชายฝั่ง จังหวัดระนอง จังหวัดพังงา จังหวัดภูเก็ต จังหวัดกระบี่ จังหวัดตรัง และจังหวัดสตูล รวม 6 จังหวัด มีความยาวตามแนวชายฝั่งทะเล ประมาณ 100 ไมล์ทะเล และพื้นที่ในทะเลอันดามัน ซึ่งมีใช้ทะเลอาณาเขตของประเทศอื่น



ภาพที่ 2.4 การแบ่งพื้นที่รับผิดชอบของทัพเรือภาคแต่ละภาค

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional survey research) เพื่อศึกษาการรับรู้ และทัศนคติของผู้ที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงต่อภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล : กรณีศึกษา การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล โดยใช้แบบสอบถามอิเล็กทรอนิกส์เป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล เก็บข้อมูลในช่วงเดือน สิงหาคม ถึง เดือนกันยายน พ.ศ.2565

3.1 ประชากรและการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นายทหารสัญญาบัตรที่ สำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนนายเรือ ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ในพื้นที่ปฏิบัติการของทัพเรือภาคที่ 1 ทัพเรือภาคที่ 2 และทัพเรือภาคที่ 3 มีประสบการณ์ทำงานตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป จำนวนรวมทั้งสิ้น 440 คน (รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1)

2. กลุ่มตัวอย่าง คือ นายทหารสัญญาบัตรบางส่วนที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ในพื้นที่ปฏิบัติการของทัพเรือภาคที่ 1 ทัพเรือภาคที่ 2 และทัพเรือภาคที่ 3 คำนวณกลุ่มตัวอย่างได้จำนวน 132 คน ซึ่งกำหนดคุณสมบัติ ดังนี้

2.1 เกณฑ์การคัดเลือกผู้เข้าร่วมการวิจัยเข้า (Inclusion criteria) คือนายทหารสัญญาบัตรที่สำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนนายเรือ ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ที่มีประสบการณ์ทำงานตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป

2.2 เกณฑ์การคัดเลือกผู้เข้าร่วมการวิจัยออก (Exclusion criteria) คือนายทหารสัญญาบัตรที่อยู่ระหว่าง ลาป่วย ลากิจ ลาช่วยเหลือภรรยาคลอดบุตร หรือลาศึกษาต่อในช่วงที่ดำเนินการเก็บข้อมูล

3.2 การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

1. กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นนายทหารสัญญาบัตรที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง เนื่องจากทราบจำนวนประชากร และประชากรมีจำนวนไม่มาก จึงใช้การคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้เกณฑ์ หรือการประมาณจากจำนวนประชากร (บุญชม ศรีสะอาด, 2535: 38) (รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1)

ตารางที่ 3.1 เกณฑ์ในการประมาณขนาดกลุ่มตัวอย่างจากจำนวนประชากร

| จำนวนประชากร | ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง |
|-----------------------------------|----------------------|
| จำนวนประชากรทั้งหมดเป็นหลักร้อยละ | 15 – 30 % |
| จำนวนประชากรทั้งหมดเป็นหลักพัน | 10 – 15 % |
| จำนวนประชากรทั้งหมดเป็นหลักหมื่น | 5 – 10 % |

2. ในการวิจัยครั้งนี้ ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนก่อนแล้ว ใช้เกณฑ์โดยกำหนดเป็นร้อยละของประชากรในการพิจารณา ดังนี้ (ธีรวิทย์ เอกะกุล, 2543)

ถ้าขนาดประชากรเป็นหลักร้อยละ ควรใช้กลุ่มตัวอย่างอย่างน้อย 25%

ถ้าขนาดประชากรเป็นหลักพัน ควรใช้กลุ่มตัวอย่างอย่างน้อย 10%

ถ้าขนาดประชากรเป็นหลักหมื่น ควรใช้กลุ่มตัวอย่างอย่างน้อย 5%

ถ้าขนาดประชากรเป็นหลักแสน ควรใช้กลุ่มตัวอย่างอย่างน้อย 1%

ผลการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างของนายทหารสัญญาบัตรที่ปฏิบัติงานปฏิบัติงานบนเรือหลวง โดยใช้เกณฑ์ 30 % ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 132 คน เพื่อป้องกันข้อมูลสูญหายหรือไม่สมบูรณ์ จึงสำรองกลุ่มตัวอย่างเพิ่มขึ้น 10% จะได้จำนวนเท่ากับ 132 คน รวมกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 145 คน

3.3 การสุ่มตัวอย่าง

การสุ่มตัวอย่างในแต่ละชั้นภูมิใช้การสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) โดยทำการแจกแบบสอบถามอิเล็กทรอนิกส์ ให้แก่นายทหารสัญญาบัตรที่ปฏิบัติงานปฏิบัติงานบนเรือหลวง มีประสบการณ์ทำงานตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้แบบสอบถามอิเล็กทรอนิกส์ (Online Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นลักษณะเลือกตอบและเติมคำในช่องว่าง จำนวน 4 ข้อ ดังนี้ 1) อายุ 2) ชั้นยศ 3) ระยะเวลาปฏิบัติงาน 4) พื้นที่ปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เป็นลักษณะ
เลือกตอบ จำนวน 23 ข้อ ดังนี้

ด้านที่ 1 ท่านรับรู้เรื่องผลประโยชน์ของชาติทางทะเลจากแหล่งข้อมูลใด เป็นลักษณะ
เลือกตอบ จำนวน 1 ข้อ

ด้านที่ 2 ด้านความสำคัญของทะเลและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล จำนวน 9 ข้อ ดังนี้

ข้อที่ 1 ท่านทราบถึงพื้นที่ทางทะเล และความยาวชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

ข้อที่ 2 ท่านเห็นว่าประเทศไทยควรให้ความสำคัญในเรื่อง ผลประโยชน์ที่ประเทศไทย
พึงได้รับจากทะเล เป็นอันดับแรก ๆ

ข้อที่ 3 ท่านเห็นด้วยว่า ประเทศไทยสามารถทำการประมงได้เป็นมูลค่ามหาศาล
จนกลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญอย่างหนึ่งของประเทศ

ข้อที่ 4 ท่านเห็นว่า หน่วยงานของท่านให้ความสำคัญในเรื่องผลประโยชน์ของชาติทาง
ทะเล

ข้อที่ 5 ท่านเห็นว่า ควรเพิ่มอำนาจทางกฎหมายให้เจ้าพนักงานหรือผู้ปฏิบัติงาน
ด้านการรักษากฎหมายทางทะเล

ข้อที่ 6 ท่านเห็นว่า ควรมีการเพิ่มยุทธโธปกรณ์ เช่น เรือ อากาศยาน เพื่อช่วยเหลือด้าน
การรักษากฎหมายในทะเล

ข้อที่ 7 ท่านเห็นด้วยว่า ประเทศไทยได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์ทางทะเล และต้นทุน
ทางทรัพยากรธรรมชาติ

ข้อที่ 8 ท่านเห็นด้วยว่า ประเทศไทยได้ใช้ประโยชน์จากพลังงานก๊าซธรรมชาติและ
น้ำมันดิบในอ่าวไทย

ข้อที่ 9 ท่านเห็นด้วยว่า การขนส่งทางทะเลคือกิจกรรมที่ทำให้เกิดมูลค่ามากที่สุด

ด้านที่ 3 ด้านการบริหารจัดการ จำนวน 7 ข้อ ดังนี้

ข้อที่ 10 ท่านเห็นด้วยว่า กองทัพเรือเป็นหน่วยงานหลักในการรักษาผลประโยชน์ทาง
ทะเล

ข้อที่ 11 ท่านเห็นด้วยว่า กองทัพเรือควรปรับบทบาทหน้าในการรักษาผลประโยชน์ของ
ชาติทางทะเลเป็นบทบาทหลัก

ข้อที่ 12 ท่านเห็นด้วยว่า ปัจจุบันประเทศไทยกำลังอยู่ในสถานการณ์ “สูญเสียผลประโยชน์ของชาติทางทะเล”

ข้อที่ 13 ท่านเห็นด้วยว่า สูญเสียผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศในภาพรวม

ข้อที่ 14 ท่านเห็นด้วยว่า กองทัพเรือนอกจากจะมีหน้าที่ ดูแล ปกป้อง ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลแล้วยังต้อง รักษา หรืออนุรักษ์ด้วย

ข้อที่ 15 ท่านเห็นด้วยว่า กองทัพเรือมีกำลังพล และยุทธโศปกรณ์เพียงพอ ที่จะสนับสนุนภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

ข้อที่ 16 ท่านเห็นว่า กองทัพเรือมีการส่งเสริมด้านการศึกษา เช่น ทุนการศึกษา ด้านการรักษาผลประโยชน์ทางทะเล และด้านกฎหมายให้กับเจ้าหน้าที่หรือผู้ปฏิบัติงาน

ด้านที่ 4 ด้านการพัฒนาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล จำนวน 6 ข้อ ดังนี้

ข้อที่ 17 ท่านมีความเห็นว่า การท่องเที่ยวทางทะเลสร้างรายได้ให้ประเทศไทยจำนวนมาก

ข้อที่ 18 ท่านมีความเห็นว่า การประสัมพันธ์และการลงทุนด้านการท่องเที่ยวทางทะเล มีไม่เพียงพอ

ข้อที่ 19 ท่านมีความเห็นว่า การลงทุนด้านพลังงานคลื่น ลม ทางทะเล เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า มีความคุ้มค่า และจะเป็นประโยชน์ในอนาคต

ข้อที่ 20 ควรมีการเพิ่ม ส่งเสริม การส่งออก สินค้าจากประมงภายในประเทศให้มากขึ้น

ข้อที่ 21 ท่านมีความเห็นว่า ประเทศไทยควรมีการพัฒนาด้านพาณิชย์นาวีให้มากขึ้น เช่น การจัดตั้งกองเรือพาณิชย์แห่งชาติ

ข้อที่ 22 ท่านเห็นด้วยว่า กองทัพเรือมีส่วนช่วยในการพัฒนาศักยภาพด้านกิจการทางทะเล เช่น ประมง การท่องเที่ยว การพาณิชย์นาวี

ส่วนที่ 3 ทศนคติเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นลักษณะเลือกตอบ จำนวน 7 ข้อ ดังนี้

ข้อที่ 1 ในปัจจุบันภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นภารกิจที่สำคัญอันดับแรก

ข้อที่ 2 ท่านมีความสำคัญที่ส่งผลให้ภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติของกองทัพเรือสำเร็จ

ข้อที่ 3 การเรียนรู้และมีความเข้าใจในด้านความสำคัญของทะเล และผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นสิ่งจำเป็น

ข้อที่ 4 ท่านหมั่นหาความรู้เกี่ยวกับเรื่องผลประโยชน์ของชาติทางทะเลอย่างต่อเนื่อง

ข้อที่ 5 ปัญหาการแย่งชิงพื้นที่ทางทะเลในปัจจุบัน ทำให้ผลกระทบต่อความมั่นคงด้านอื่น ๆ

ข้อที่ 6 ท่านได้รับคำแนะนำและแนวทางการปฏิบัติจากหน่วยเหนือ ก่อนการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลอย่างครบถ้วนและชัดเจน

ข้อที่ 7 ท่านได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานในการปฏิบัติภารกิจด้านการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลตามที่ร้องขอ

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการรักษากฎหมายในทะเล จำนวน 3 ข้อ เป็นลักษณะเลือกตอบ 2 ข้อ และเติมข้อความเพื่อแสดงความคิดเห็น จำนวน 1 ข้อ

ข้อที่ 1 ท่านมีความเห็นว่า การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเลของประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นประเภทใด

ข้อที่ 2 ท่านมีความเห็นว่า การทำประมงผิดกฎหมายของประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นการกระทำใด

ข้อที่ 3 ท่านมีความเห็นว่า ปัจจัยที่ส่งผลทำให้การปฏิบัติภารกิจในการรักษากฎหมายในทะเลสำเร็จได้รวดเร็วมากขึ้น (ให้พิมพ์คำตอบตามความเห็น)

แบบสอบถามมีลักษณะเป็นคำถามปลายปิดมีคำตอบให้เลือกเป็นมาตราส่วนประมาณค่าของลิเคอร์ท (Likert scale) มี 5 ระดับ โดยมีการประเมินความหมายและให้คะแนน ดังนี้

| ค่าคะแนน | ข้อความ |
|----------|---------------------------------|
| 1 | ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง/น้อยที่สุด |
| 2 | ไม่เห็นด้วย/น้อย |
| 3 | ไม่มีความคิดเห็น/ปานกลาง |
| 4 | เห็นด้วย/มาก |
| 5 | เห็นด้วยอย่างยิ่ง/มากที่สุด |

3.5 การแปลผลคะแนน

แบ่งระดับการรับรู้และทัศนคติเป็นรายด้าน และโดยรวม 3 ระดับ โดยคำนวณความกว้างของแต่ละระดับโดยใช้หลักการแปลผลค่าเฉลี่ย ดังนี้

$$\text{ช่วงคะแนน} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{ระดับที่ต้องการ}} = \frac{5-1}{3} = 1.33$$

| ช่วงคะแนน | ระดับการรับรู้และทัศนคติ |
|-------------|--------------------------|
| 3.67 - 5 | สูง |
| 2.34 - 3.66 | ปานกลาง |
| 1 - 2.33 | ต่ำ |

3.6 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้ตรวจสอบความตรงของเนื้อหา (content validity) และความเชื่อมั่นของเครื่องมือ (Reliability) ดังนี้

1. การตรวจสอบความตรงของเนื้อหา (content validity)

สร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเอง โดยศึกษาทฤษฎี แนวคิด เอกสารจากงานวิจัย วารสาร บทความ วิทยานิพนธ์ และเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาพัฒนาปรับปรุงแบบสอบถาม เสนออาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ พิจารณาตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา ความถูกต้องเหมาะสมของภาษา ความถูกต้องของการวัด และเกณฑ์การให้คะแนน จากนั้นนำแบบสอบถามมาปรับปรุงแก้ไขให้ข้อความชัดเจนยิ่งขึ้นตามที่อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์และผู้ทรงคุณวุฒิแนะนำ

2. ตรวจสอบความเชื่อมั่นของเครื่องมือ (Reliability)

นำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจและปรับปรุงและแก้ไขแล้วไปทดสอบใช้ (Try Out) กับกลุ่มประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มที่ทำการวิจัยจำนวน 30 ราย นำมาวิเคราะห์หาความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป สูตรหาค่าสัมประสิทธิ์ Cronbach's Alpha และใช้เกณฑ์สัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ได้เสนอแนะเป็นเกณฑ์การยอมรับไว้คือได้มากกว่าหรือเท่ากับ 0.7 (Jump, 1978: 98)

ซึ่งผลการวิเคราะห์ของแบบสอบถามการรับรู้ และทัศนคติของข้าราชการกองทัพเรือ ที่มีผลต่อความคิดเห็นในการปฏิบัติภารกิจรักษาสันติภาพของชาติทางทะเล ด้านการรักษา กฎหมายในทะเล ในเรื่องการค้าลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย พบว่าค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.927

3.7 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ดำเนินการเก็บข้อมูลด้วยตนเอง ในช่วงเดือน สิงหาคม - กันยายน 2565 ได้จัดส่งแบบสอบถามอิเล็กทรอนิกส์ (Online Questionnaire) โดยให้ตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง

2. เดือนกันยายน - พฤศจิกายน 2565 รวบรวมแบบสอบถามทั้งหมดที่ได้เรียบร้อยแล้ว นำแบบสอบถามทั้งหมดมาดำเนินการ ดังนี้

2.1 ตรวจสอบข้อมูล (Editing) โดยตรวจสอบดูความสมบูรณ์ของการตอบแบบสอบถาม ละทำการแยกแบบสอบถามที่ไม่สมบูรณ์ออก

2.2 นำแบบสอบถามที่ถูกต้องเรียบร้อยแล้วมาประมวลผลข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมทางสถิติสำเร็จรูป SPSS Version 28

3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมทางสถิติสำเร็จรูป (SPSS) โดยวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) คือ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน มัชฌิม และค่าสูงสุด - ต่ำสุด และใช้สถิติวิเคราะห์ความสัมพันธ์ใช้สถิติไคสแควร์ (Chi-square) โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.05

บทที่ 4

ผลการศึกษาและการอภิปรายผล

ผลการศึกษาการรับรู้ และทัศนคติของผู้ที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงต่อภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล : กรณีศึกษา การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล สรุปได้ดังนี้

4.1 ลักษณะส่วนบุคคลของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง อายุ ชั้นยศ ระยะเวลาปฏิบัติงานในเรือหลวง และพื้นที่ปฏิบัติงาน

4.2 ปัจจัยลักษณะส่วนบุคคลของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ที่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

4.3 ปัจจัยลักษณะส่วนบุคคลของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ที่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

4.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้านการรักษากฎหมายในทะเล ในเรื่องการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย และการทำประมงผิดกฎหมาย

4.1 ลักษณะส่วนบุคคลของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง อายุ ชั้นยศ ระยะเวลาปฏิบัติงานใน และพื้นที่ปฏิบัติงาน

ผลการศึกษาลักษณะส่วนบุคคลของข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง จำนวน 135 คน ชั้นยศ เรือตรี - นายนาวา อายุตั้งแต่ 23 - 46 ปี โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระยะเวลาปฏิบัติงานในเรือหลวง ระหว่าง 1 - 5 ปี (ร้อยละ 50.4) มีระยะเวลาปฏิบัติงานในเรือหลวงเฉลี่ย 5.30 ปี ส่วนใหญ่ ชั้นยศนายนาวา (ร้อยละ 46.7) มีอายุระหว่าง 30 - 35 ปี (ร้อยละ 37.0) อายุเฉลี่ย 32 ปี ปฏิบัติงานในพื้นที่ทัพเรือภาคที่ 1 มากที่สุด (ร้อยละ 47.4) (รายละเอียดแสดงในตาราง 4.1)

ตารางที่ 4.1 จำนวน ร้อยละ ลักษณะส่วนบุคคล (อายุ, ชั้นยศ, ระยะเวลาปฏิบัติงาน, พื้นที่ปฏิบัติงาน) ของข้าราชการที่ปฏิบัติงานในเรือหลวง

| ลักษณะส่วนบุคคล | จำนวน (ร้อยละ) |
|--------------------------------|-----------------|
| อายุ (ปี) | |
| 20 - 25 | 22 (16.3) |
| 26 - 30 | 36 (26.7) |
| 30 - 35 | 50 (37.0) |
| > 35 | 27 (20.0) |
| $\bar{x} \pm SD$ | 31.17 \pm 5.6 |
| Min - Max | 23 - 46 |
| ชั้นยศ | |
| เรือตรี | 21 (15.6) |
| เรือโท | 25 (18.5) |
| เรือเอก | 26 (19.3) |
| นายนาวา | 63 (46.7) |
| ระยะเวลาปฏิบัติงาน (ปี) | |
| 1-5 | 68 (50.4) |
| 6-10 | 60 (44.4) |
| > 10 | 7 (5.2) |
| พื้นที่ปฏิบัติงาน | |
| ทัพเรือภาคที่ 1 | 64 (47.4) |
| ทัพเรือภาคที่ 2 | 31 (23.0) |
| ทัพเรือภาคที่ 3 | 40 (29.6) |

4.2 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

4.2.1 ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้เรื่องผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ผลการศึกษาพบว่า ข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง มีการรับรู้ของข้อมูลเกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลจาก การศึกษา/อบรม /สัมมนาต่าง ๆ มากที่สุด รองลงมา คือ รับรู้จากสื่อ social media ต่าง ๆ (ร้อยละ 80.0 และร้อยละ 11.9 ตามลำดับ) (รายละเอียดแสดงในตาราง 4.2) เมื่อพิจารณา ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้เรื่องผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พบว่า ร้อยละ 80.0 มีการรับรู้ข้อมูล เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลจาก การศึกษา/ อบรม/ สัมมนาต่าง ๆ เนื่องจากข้าราชการที่สำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนนายเรือทุกคนจะต้องผ่านการอบรมในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ก่อนที่จะได้รับการบรรจุไปปฏิบัติในเรือหลวง ในพื้นที่ทัพเรือภาคต่าง ๆ อีกทั้งในระหว่างที่ปฏิบัติงานในเรือหลวงยังมีการศึกษาอบรมเพิ่มเติมตามแนวทางรับราชการอยู่เสมอ เช่น หลักสูตรนายทหารเรือชั้นต้น หลักสูตรเสนาธิการทหารเรือ เป็นต้น

ตารางที่ 4.2 ร้อยละของระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของ ข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง

| แหล่งข้อมูล | จำนวน (ร้อยละ) |
|-------------------------------------|----------------|
| การศึกษา/อบรม /สัมมนาต่าง ๆ | 108 (80.0) |
| ค้นคว้าด้วยตนเอง | 7 (5.2) |
| สื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ | 2 (1.5) |
| สื่อ Social Media ต่าง ๆ | 16 (11.9) |
| จากการศึกษาดูงานเรื่องที่เกี่ยวข้อง | 2 (1.5) |

4.2.2 ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างของข้าราชการที่ปฏิบัติในเรือหลวงที่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล 3 ด้าน แยกตามรายชื่อ ดังนี้

ด้านที่ 1 ด้านความสำคัญของทะเลและผลประโยชน์ของชาติทางทะเลพบว่า มีการรับรู้มากที่สุด ในเรื่องประเทศไทยควรให้ความสำคัญในเรื่องผลประโยชน์ที่ประเทศไทยพึงได้รับจากทะเลเป็นอันดับแรกๆ รองลงมาคือ ควรมีการเพิ่มยุทธโศปกรณ์ เช่น เรือ อากาศยาน เพื่อช่วยเหลือด้านการรักษากฎหมายในทะเล (ร้อยละ 59.3 และร้อยละ 57.8 ตามลำดับ)

ด้านที่ 2 ด้านการบริหารจัดการ พบว่า เห็นด้วยอย่างยิ่งในเรื่องกองทัพเรือเป็นหน่วยงานหลักในการรักษาผลประโยชน์ทางทะเล รองลงมาคือ เห็นด้วยที่ควรมีการเพิ่มส่งเสริมการส่งออก สินค้าจากประมงภายในประเทศให้มากขึ้น (ร้อยละ 57 และร้อยละ 53.3 ตามลำดับ)

ด้านที่ 3 ด้านการพัฒนาด้านผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พบว่าเห็นด้วยว่าควรมีการเพิ่มส่งเสริมการส่งออก สินค้าจากประมงภายในประเทศให้มากขึ้น รองลงมาคือ การประสัมพันธ์และการลงทุนด้านการท่องเที่ยวทางทะเลไม่เพียงพอ (ร้อยละ 53.3 และร้อยละ 49.6 ตามลำดับ) (รายละเอียดแสดงในตาราง 4.3)

ตารางที่ 4.3 ร้อยละของระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง

| การรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล | ระดับความคิดเห็น | | | | |
|---|------------------|------|---------|------|-----------|
| | น้อยที่สุด | น้อย | ปานกลาง | มาก | มากที่สุด |
| ด้านความสำคัญของทะเลและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล | | | | | |
| - ท่านทราบถึงพื้นที่ทางทะเลของประเทศไทย | 0.0 | 0.0 | 20.7 | 51.9 | 27.4 |
| - ท่านเห็นว่าประเทศไทยควรให้ความสำคัญในเรื่อง ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยพึงได้รับจากทะเล เป็นอันดับแรกๆ | 0.0 | 0.0 | 8.1 | 32.6 | 59.3 |
| - ท่านเห็นด้วยว่า ประเทศไทยสามารถทำการประมงได้เป็นมูลค่ามหาศาล จนกลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญอย่างหนึ่งของประเทศ | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 44.4 | 35.6 |
| - ท่านเห็นว่า หน่วยงานของท่านให้ความสำคัญในเรื่องผลประโยชน์ของชาติทางทะเล | 0.0 | 0.0 | 16.3 | 30.4 | 53.3 |
| - ท่านเห็นว่า ควรเพิ่มอำนาจทางกฎหมายให้เจ้าพนักงานหรือผู้ปฏิบัติงานด้านการรักษากฎหมายทางทะเล | 0.0 | 0.7 | 17.0 | 31.9 | 50.4 |

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

| การรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล | ระดับความคิดเห็น | | | | |
|--|------------------|------|---------|------|-----------|
| | น้อยที่สุด | น้อย | ปานกลาง | มาก | มากที่สุด |
| - ท่านเห็นว่า ควรมีการเพิ่มยุทธโศปกรณ์ เช่น เรือ อากาศยาน เพื่อช่วยเหลือด้านการรักษากฎหมายในทะเล | 0.0 | 0.0 | 7.4 | 34.8 | 57.8 |
| -ท่านเห็นด้วยว่า ประเทศไทยได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์ทางทะเล และต้นทุนทางทรัพยากรธรรมชาติ | 0.0 | 0.0 | 11.9 | 50.4 | 37.8 |
| - ท่านเห็นด้วยว่า ประเทศไทยได้ใช้ประโยชน์จากพลังงานก๊าซธรรมชาติและน้ำมันดิบในอ่าวไทย | 0.0 | 3.0 | 24.4 | 39.3 | 33.3 |
| - ท่านเห็นด้วยว่า การขนส่งทางทะเลคือกิจกรรมที่ทำให้เกิดมูลค่ามากที่สุด | 0.0 | 0.0 | 10.4 | 40.7 | 48.9 |

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

| การรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล | ระดับความคิดเห็น | | | | |
|--|----------------------|-------------|---------------|----------|-------------------|
| | ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง | ไม่เห็นด้วย | ไม่มีความเห็น | เห็นด้วย | เห็นด้วยอย่างยิ่ง |
| ด้านการบริหารจัดการ | | | | | |
| - ท่านเห็นด้วยว่า กองทัพเรือเป็นหน่วยงานหลักในการรักษาผลประโยชน์ทางทะเล | 0.0 | 2.2 | 11.1 | 29.6 | 57.0 |
| - ท่านเห็นด้วยว่า กองทัพเรือควรปรับบทบาทหน้าที่ในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นบทบาทหลัก | 0.7 | 8.1 | 14.8 | 40.0 | 36.3 |

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

| การรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเล | ระดับความคิดเห็น | | | | |
|--|------------------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------------|
| | ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง | ไม่เห็น ด้วย | ไม่มี ความเห็น | เห็น ด้วย | เห็นด้วย อย่างยิ่ง |
| - ท่านเห็นด้วยว่า ปัจจุบันประเทศไทยกำลัง อยู่ในสถานการณ์ “สูญเสียผลประโยชน์ของ ชาติทางทะเล” | 0.0 | 5.2 | 28.1 | 35.6 | 31.1 |
| - ท่านเห็นด้วยว่า สูญเสียผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเล ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของ ประเทศ | 0.0 | 0.0 | 12.6 | 40.7 | 46.7 |
| - ท่านเห็นด้วยว่า กองทัพเรือนอกจากจะมี หน้าที่ ดูแล ปกป้อง ผลประโยชน์ของชาติทาง ทะเลแล้วยังต้อง รักษา หรืออนุรักษ์ด้วย | 0.7 | 0.0 | 11.9 | 40.0 | 47.4 |
| - ท่านเห็นด้วยว่า กองทัพเรือมีกำลังพล และ ยุทธโศปกรณ์ เพียงพอ ที่จะสนับสนุนภารกิจกา รักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล | 8.1 | 15.6 | 31.9 | 26.7 | 17.8 |
| - ท่านเห็นว่า กองทัพเรือมีการส่งเสริมด้าน การศึกษา เช่น ทุนการศึกษา ด้านการรักษา ผลประโยชน์ทางทะเล และด้านกฎหมาย ให้กับเจ้าหน้าที่หรือผู้ปฏิบัติงาน | 3.7 | 14.1 | 21.5 | 37.0 | 23.7 |
| ด้านการพัฒนาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล | | | | | |
| - ท่านมีความเห็นว่า การท่องเที่ยวทางทะเลสร้าง รายได้ให้ประเทศไทยจำนวนมาก | 0.0 | 0.7 | 3.7 | 47.4 | 48.1 |
| - ท่านมีความเห็นว่า การประชาสัมพันธ์และการ ลงทุนด้านการท่องเที่ยวทางทะเลไม่เพียงพอ | 0.0 | 11.9 | 19.3 | 49.6 | 19.3 |
| - ท่านมีความเห็นว่า การลงทุนด้านพลังงาน คลื่น ลม ทางทะเล เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า มี ความคุ้มค่า และจะเป็นประโยชน์ในอนาคต | 1.5 | 3.7 | 19.3 | 44.4 | 31.1 |

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

| การรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเล | ระดับความคิดเห็น | | | | |
|---|------------------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------------|
| | ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง | ไม่เห็น ด้วย | ไม่มี ความเห็น | เห็น ด้วย | เห็นด้วย อย่างยิ่ง |
| - ควรมีการเพิ่ม ส่งเสริม การส่งออก สินค้า จากประมงภายในประเทศให้มากขึ้น | 0.0 | 0.7 | 16.3 | 53.3 | 29.6 |
| - ท่านมีความเห็นว่า ประเทศไทยควรมีการ พัฒนาด้านพาณิชย์นาวีให้มากขึ้น เช่น การ จัดตั้งกองเรือพาณิชย์แห่งชาติ | 2.2 | 2.2 | 25.2 | 40.7 | 29.6 |
| - ท่านเห็นด้วยว่า กองทัพเรือมีส่วนช่วยในการ พัฒนาศักยภาพด้านกิจการทางทะเล เช่น ประมง การท่องเที่ยว การพาณิชย์นาวี | 0.0 | 2.2 | 14.1 | 48.9 | 34.8 |

4.2.3 ผลการศึกษาพบว่าระดับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง โดยรวมอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.1 เมื่อพิจารณาทางด้านพบว่า ทั้ง 3 ด้านที่ ข้าราชการที่ปฏิบัติงานในเรือหลวง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับสูง ได้แก่ ด้านที่ 1 ด้านความสำคัญของทะเลและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้านที่ 2 ด้านการบริหารจัดการ ด้านที่ 3 ด้านการพัฒนาด้านผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.3, 4.0, และ 4.1 ตามลำดับ (รายละเอียดแสดงในตาราง 4.4)

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของมิติการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

| การรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล | Mean | SD | ระดับ |
|---|------|-----|-------|
| - ด้านความสำคัญของทะเลและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล | 4.3 | 0.5 | สูง |
| - ด้านการบริหารจัดการ | 4.0 | 0.5 | สูง |
| - ด้านการพัฒนาด้านผลประโยชน์ของชาติทางทะเล | 4.1 | 0.6 | สูง |
| รวม | 4.1 | 0.4 | สูง |

4.2.4 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้วยสถิติไคสแควร์ พบว่า ลักษณะส่วนบุคคล (อายุ ชั้นยศ ระยะเวลาปฏิบัติงาน พื้นที่ปฏิบัติงาน) ไม่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (รายละเอียดแสดงในตารางที่ 4.5) ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีของกระบวนการรับรู้ที่กล่าวว่า การรับรู้เป็นขั้นตอนที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันได้เตรียมตัว หรืออาจด้วยความตั้งใจ และมักจะเกิดขึ้นตามประสบการณ์ การสะสม และถ่ายทอดทางสังคม เมื่อได้รับข้อมูลเดียวกัน ผู้รับข้อมูลสองคน อาจให้ความสนใจ รับรู้ และตีความ ข้อมูลเดียวกันแตกต่างกันออกไป (พีชนี เขยจรรยา และคณะ, 2543: 110) เนื่องจากข้าราชการที่ปฏิบัติงานในเรือหลวงมีอีกหลายปัจจัยนอกเหนือจากลักษณะส่วนบุคคลทั้ง 4 ด้าน (อายุ ชั้นยศ ระยะเวลาปฏิบัติงาน พื้นที่ปฏิบัติงาน) เช่น แรงผลักดัน สภาพแวดล้อมที่ต่างกัน ประสบการณ์ดั้งเดิม และสภาพจิตใจและอารมณ์ จากปัจจัยที่เพิ่มเติมดังกล่าว จึงส่งผลให้ ลักษณะส่วนบุคคล (อายุ ชั้นยศ ระยะเวลาปฏิบัติงาน พื้นที่ปฏิบัติงาน) ไม่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

ตารางที่ 4.5 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

| ลักษณะส่วนบุคคล | การรับรู้ | | | | χ^2 | P-value |
|-----------------|-------------|----------|-------|----------|----------|---------|
| | ต่ำ-ปานกลาง | | สูง | | | |
| | จำนวน | (ร้อยละ) | จำนวน | (ร้อยละ) | | |
| อายุ | | | | | 3.820 | 0.70 |
| 20 - 25 | 1 | 4.5 | 21 | 95.5 | | |
| 26 - 30 | 3 | 8.3 | 33 | 91.7 | | |
| 30 - 35 | 9 | 18 | 41 | 82 | | |
| >35 | 5 | 18.5 | 22 | 81.5 | | |
| ชั้นยศ | | | | | 2.206 | 0.53 |
| เรือตรี | 1 | 4.8 | 20 | 95.2 | | |
| เรือโท | 3 | 12.0 | 22 | 88.0 | | |
| เรือเอก | 5 | 19.2 | 21 | 80.8 | | |
| นายนาวา | 9 | 14.3 | 54 | 85.7 | | |

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

| ลักษณะส่วนบุคคล | การรับรู้ | | | | χ^2 | P-value |
|--------------------------------|-------------|----------|-------|----------|----------|---------|
| | ต่ำ-ปานกลาง | | สูง | | | |
| | จำนวน | (ร้อยละ) | จำนวน | (ร้อยละ) | | |
| ระยะเวลาปฏิบัติงาน (ปี) | | | | | | |
| 1 - 5 | 10 | 14.7 | 58 | 85.3 | 2.094 | 0.35 |
| 6 - 10 | 6 | 10.0 | 54 | 90.0 | | |
| > 10 | 2 | 28.6 | 5 | 71.4 | | |
| พื้นที่ปฏิบัติงาน | | | | | 0.624 | 0.73 |
| ทัพเรือภาคที่ 1 | 7 | 10.9 | 57 | 89.1 | | |
| ทัพเรือภาคที่ 2 | 5 | 16.1 | 26 | 83.9 | | |
| ทัพเรือภาคที่ 3 | 6 | 15.0 | 34 | 85.0 | | |

χ^2 =ค่าไคสแควร์

4.3 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

4.3.1 ระดับความคิดเห็นในเรื่องทัศนคติเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างของข้าราชการที่ปฏิบัติในเรือหลวงที่มีความคิดเห็นในเรื่องทัศนคติเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลพบว่า เห็นด้วยอย่างยิ่งในเรื่องในปัจจุบันการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นภารกิจที่สำคัญอันดับแรก รองลงมาคือ เห็นด้วยว่าตนเองมีความสำคัญที่ส่งผลให้ภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติของกองทัพเรือสำเร็จขึ้น (ร้อยละ 53.3 และร้อยละ 52.6 ตามลำดับ) (รายละเอียดแสดงในตาราง 4.6)

ตารางที่ 4.6 ร้อยละของทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

| ทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ ของชาติทางทะเล | ระดับความคิดเห็น | | | | |
|--|------------------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------------|
| | ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง | ไม่เห็น ด้วย | ไม่มี ความเห็น | เห็น ด้วย | เห็นด้วย อย่างยิ่ง |
| - ในปัจจุบันภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเลเป็นภารกิจที่สำคัญอันดับแรก | 0.7 | 3.0 | 5.2 | 53.3 | 37.8 |
| - ท่านมีความสำคัญที่ส่งผลให้ภารกิจในการรักษา ผลประโยชน์ของชาติของกองทัพเรือสำเร็จ | 0.0 | 0.7 | 17.8 | 52.6 | 28.9 |
| - การเรียนรู้และมีความเข้าใจในด้านความสำคัญ ของทะเล และผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็น สิ่งจำเป็น | 0.0 | 0.0 | 5.9 | 40.7 | 53.3 |
| - ท่านหมั่นหาความรู้เกี่ยวกับเรือผลประโยชน์ ของชาติทางทะเลอย่างต่อเนื่อง | 0.0 | 1.5 | 20.0 | 51.9 | 26.7 |
| - ปัญหาการแย่งชิงพื้นที่ทางทะเลในปัจจุบัน ทำ ให้ผลกระทบต่อความมั่นคงด้านอื่น ๆ | 0.0 | 0.7 | 8.1 | 42.2 | 48.9 |
| - ท่านได้รับคำแนะนำและแนวทางการปฏิบัติจาก หน่วยเหนือ ก่อนการปฏิบัติภารกิจรักษา ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลอย่างครบถ้วนและ ชัดเจน | 0.7 | 3.7 | 25.2 | 51.1 | 19.3 |
| - ท่านได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานในการ ปฏิบัติภารกิจด้านการรักษาผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเลตามที่ร้องขอ | 1.5 | 5.2 | 23.7 | 45.2 | 24.4 |

4.3.2 ผลการศึกษาพบว่าระดับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง โดยรวมอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.1 (รายละเอียดแสดงในตาราง 4.7)

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

| ทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล | Mean | SD | ระดับ |
|---|------|-----|-------|
| รวม | 4.1 | 0.5 | สูง |

4.3.3 การทดสอบความสัมพันธ์ของปัจจัยของลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ 1) อายุ 2) ชั้นยศ 3) ระยะเวลาปฏิบัติงาน 4) พื้นที่ปฏิบัติงาน กับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลสรุปผลได้ ดังนี้

4.3.3.1 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้วยสถิติไคสแควร์ พบว่า ชั้นยศ มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยชั้นยศ ที่สูงขึ้น มีโอกาสที่จะมีทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่สูงขึ้น โดยชั้นยศ เรือตรี มีทัศนคติเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลร้อยละ 66.7 ชั้นยศ นายนาวา มีทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลสูงขึ้นไปร้อยละ 90.5 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < 0.05$)

4.3.3.2 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้วยสถิติไคสแควร์ พบว่า ระยะเวลาปฏิบัติงาน มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยระยะเวลาปฏิบัติงานที่มากขึ้น มีโอกาสที่จะมีทัศนคติเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่สูงขึ้น โดยระยะเวลาปฏิบัติงาน ตั้งแต่ 1 - 5 ปี มีทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลร้อยละ 76.5 และระยะเวลาปฏิบัติงานมากกว่า 10 ปี มีทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลสูงขึ้นไปร้อยละ 93.3 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < 0.05$)

4.3.3.3 จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ในข้อ 4.3.3.1 และ 4.3.3.2 สอดคล้องกับ ธงชัย สันติวงษ์ (2539: 166 – 167) กล่าวไว้ว่า ทัศนคติก่อตัวเกิดขึ้นมา และเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากปัจจัย หลายประการด้วยกัน เช่น ประสบการณ์ (Experience) เนื่องจากข้าราชการที่มีชั้นยศสูง และมีระยะเวลาปฏิบัติงานมาก ทำให้มีประสบการณ์ทำงานที่มากขึ้นก่อให้เกิดทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลสูงกว่าผู้ที่มีชั้นยศต่ำกว่า และระยะเวลาปฏิบัติงานน้อยกว่า

4.3.3.4 ส่วนอายุ และพื้นที่ปฏิบัติงานไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (รายละเอียดแสดงในตารางที่ 4.8) สอดคล้องกับ ธงชัย สันติวงษ์ (2539: 166 – 167) กล่าวไว้ว่า ทัศนคติ บางอย่างอาจมาจากกลุ่มต่าง ๆ ที่บุคคลเกี่ยวข้องอยู่

ทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น ครอบครัว ศาสนา กลุ่มเพื่อนร่วมงาน ไม่เพียงแต่เป็นแหล่งรวมของค่านิยมต่าง ๆ แต่ยังมี การถ่ายทอดข้อมูลให้แก่บุคคลในกลุ่ม ซึ่งทำให้สามารถสร้างทัศนคติขึ้นได้ โดยเฉพาะครอบครัวและกลุ่มเพื่อนร่วมงาน เป็นกลุ่มที่สำคัญที่สุด (Primary Group) ที่จะ เป็นแหล่งสร้างทัศนคติให้แก่บุคคลได้ เนื่องจากอายุไม่ใช่ปัจจัยสำคัญในการก่อให้เกิดทัศนคติ และสำหรับปัจจัยด้านพื้นที่ปฏิบัติงานนั้น เนื่องจากการผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกำลังทางเรืออยู่ตลอด ทำให้ข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงมีโอกาสที่จะผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนพื้นที่ปฏิบัติงานอยู่เสมอ

ตารางที่ 4.8 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

| ลักษณะส่วนบุคคล | ทัศนคติ | | | | χ^2 | P-value |
|-----------------|-------------|----------|-------|----------|----------|---------|
| | ต่ำ-ปานกลาง | | สูง | | | |
| | จำนวน | (ร้อยละ) | จำนวน | (ร้อยละ) | | |
| อายุ | | | | | 2.874 | 0.16 |
| 20 - 25 | 6 | 27.3 | 16 | 72.7 | | |
| 26 - 30 | 5 | 13.9 | 31 | 86.1 | | |
| 30 - 35 | 7 | 14.0 | 43 | 86.0 | | |
| >35 | 3 | 11.1 | 24 | 88.9 | | |
| ชั้นยศ | | | | | 7.305 | 0.03 |
| เรือตรี | 7 | 33.3 | 14 | 66.7 | | |
| เรือโท | 3 | 12.0 | 22 | 88.0 | | |
| เรือเอก | 5 | 19.2 | 21 | 80.8 | | |
| นายนาวา | 6 | 9.5 | 57 | 90.5 | | |

χ^2 =ค่าไคสแควร์

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

| ลักษณะส่วนบุคคล | ทัศนคติ | | | | χ^2 | P-value |
|-------------------------|-------------|----------|-------|----------|----------|---------|
| | ต่ำ-ปานกลาง | | สูง | | | |
| | จำนวน | (ร้อยละ) | จำนวน | (ร้อยละ) | | |
| ระยะเวลาปฏิบัติงาน (ปี) | | | | | 6.909 | 0.03 |
| 1-5 | 16 | 23.5 | 52 | 76.5 | | |
| 6-10 | 4 | 6.7 | 56 | 93.3 | | |
| > 10 | 1 | 14.3 | 6 | 85.7 | | |
| พื้นที่ปฏิบัติงาน | | | | | 1.629 | 0.44 |
| ทัพเรือภาคที่ 1 | 8 | 12.5 | 56 | 87.5 | | |
| ทัพเรือภาคที่ 2 | 7 | 22.6 | 24 | 77.4 | | |
| ทัพเรือภาคที่ 3 | 6 | 15.0 | 34 | 85.0 | | |

χ^2 =ค่าไคสแควร์

4.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลด้านการรักษากฎหมายในทะเล ในเรื่องการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย และการทำประมงผิดกฎหมาย

4.4.1 กลุ่มตัวอย่างของข้าราชการที่ปฏิบัติในเรือหลวงที่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลด้านการรักษากฎหมายในทะเล ในเรื่องการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย และการทำประมงผิดกฎหมาย แยกตามรายชื่อ ดังนี้

4.4.1.1 ผลการศึกษาพบว่า ข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงมีความเห็นเกี่ยวกับการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเลไทยส่วนใหญ่เป็น น้ำมันเชื้อเพลิงมากที่สุด รองลงมา คือ ยาเสพติด (ร้อยละ 68.1 และร้อยละ 20.0 ตามลำดับ) (รายละเอียดแสดงในตาราง 4.9) ซึ่งสอดคล้องกับ แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ.2558 – 2564) กล่าวไว้ว่าการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย เป็นหนึ่งในความมั่นคงทางทะเลรูปแบบใหม่ และน้ำมันไทยมีทรัพยากรทั้งน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และแร่ธาตุ อีกทั้งทะเลยังเป็นเส้นทางลำเลียงขนส่งสินค้าประมาณร้อยละ 90 ของการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าพลังงานอันได้แก่ น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศเป็นหลัก ประกอบกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่แนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นจึงทำให้เอื้อต่อการลักลอบขนน้ำมันเชื้อเพลิงผิดกฎหมาย

ตารางที่ 4.9 ร้อยละของระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเลไทย

| ชนิดสินค้าผิดกฎหมาย | จำนวน (ร้อยละ) |
|-----------------------|----------------|
| น้ำมันเชื้อเพลิง | 92 (68.1) |
| สุรา | 6 (4.4) |
| บุหรี่ย | 5 (3.7) |
| ยาเสพติด | 27 (20.0) |
| สินค้าผลิตภัณฑ์จากไม้ | 5 (3.7) |

4.4.1.2 ผลการศึกษาพบว่า ข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง มีความเห็นเกี่ยวกับการทำประมงผิดกฎหมายของประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นการลักลอบทำประมงในเขตประเทศไทย ของประเทศเพื่อนบ้าน มากที่สุด รองลงมา คือ การใช้เครื่องมือจับสัตว์ผิดกฎหมาย (ร้อยละ 30.4 และร้อยละ 25.9 ตามลำดับ) (รายละเอียดแสดงในตาราง 4.10) ซึ่งสอดคล้องกับ คณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล [อจชล.], 2563: 2) กล่าวไว้ว่า ทะเลยังเป็นแหล่งอาหารที่สำคัญของคนไทย โดยประเทศไทยสามารถทำการประมงได้เป็นมูลค่ามหาศาล จนกลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญอย่างหนึ่งของประเทศ (กองเรือประมงไทย เคยติดอันดับ 8 ของโลก) และการทำประมงผิดกฎหมาย (ซึ่งเป็นหนึ่งในความมั่นคงทางทะเลรูปแบบใหม่) คือ การทำประมงโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือขัดต่อกฎหมาย การทำประมงโดยเรือของรัฐชายฝั่งหรือรัฐเจ้าของแหล่งทำการประมงเอง หรือโดยเรือต่างชาติในเขตอำนาจของรัฐใด ๆ โดยไม่ได้รับอนุญาต หรือขัดต่อกฎหมาย หรือระเบียบของรัฐ เจ้าของแหล่งประมง (อริยพร โพธิ์ใส, 2560: 149) อีกทั้งลักษณะทะเลอ่าวไทยเป็นลักษณะอ่าวปิด สามารถกักบังคลื่นลมในช่วงมรสุมได้ ดังนั้นจึงเอื้อต่อการลักลอบทำประมงในเขตประเทศไทย ของประเทศเพื่อนบ้าน

ตารางที่ 4.10 ร้อยละของระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการทำประมงผิดกฎหมายของประเทศไทย

| ประเภทการทำประมงผิดกฎหมาย | จำนวน (ร้อยละ) |
|--|----------------|
| - การใช้เรือประมงผิดประเภท | 15 (11.1) |
| - การใช้เครื่องมือจับสัตว์ผิดกฎหมาย | 35 (25.9) |
| - การลักลอบใช้แรงงานผิดกฎหมาย | 28 (20.7) |
| - การลักลอบจับสัตว์ในพื้นที่หวงห้าม หรือฤดูวางไข่ | 16 (11.9) |
| - การลักลอบทำประมงในเขตประเทศไทย ของประเทศเพื่อนบ้าน | 41 (30.4) |

4.4.2 ผลการศึกษาพบว่า ข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าปัจจัยที่ส่งผลทำให้การปฏิบัติการกิจในการรักษากฎหมายในทะเลสำเร็จได้รวดเร็วมากขึ้น โดยมีความเห็นในประเด็นต่าง ๆ แยกตามรายชื่อได้ ดังนี้

4.4.2.1 การได้รับจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการกิจในการรักษากฎหมายในทะเลที่มากขึ้น และการมียุทธโศปกรณ์ และเครื่องมือที่เพียงพอและทันสมัย

4.4.2.2 การประชาสัมพันธ์ และเสริมสร้างความเข้าใจกับภาคประชาชนที่มากขึ้น

4.4.2.3 การกำหนดกฎหมายที่ชัดเจนกับผู้ปฏิบัติ และมีบทลงโทษที่เด็ดขาด

4.4.2.4 การบูรณาการและร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการกิจในการรักษากฎหมายในทะเล เช่น กองทัพเรือ กรมเจ้าท่า กรมประมง กรมศุลกากร

4.4.2.5 การกำหนดนโยบายจากรัฐบาล หรือหน่วยเหนือที่ให้ความสำคัญการปฏิบัติการกิจในการรักษากฎหมายในทะเล

4.5 การตอบคำถามการศึกษาและการอภิปรายผล

4.5.1 ตอบคำถามวิจัยที่ 1 การรับรู้ และทัศนคติของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เป็นอย่างไร

ผลการศึกษาพบว่าระดับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง โดยรวมอยู่ในระดับสูง ($\bar{X} \pm SD = 4.1 \pm 0.4$) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าทั้ง 3 ด้านที่ ข้าราชการที่ปฏิบัติงานในเรือหลวง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับสูง ได้แก่ ด้านที่ 1

ด้านความสำคัญของทะเลและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้านที่ 2 ด้านการบริหารจัดการ ด้านที่ 3 ด้านการพัฒนาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.3, 4.0, และ 4.1 ตามลำดับ

ระดับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง โดยรวมอยู่ในระดับสูง ($\bar{X} \pm SD = 4.1 \pm 0.5$)

4.5.2 ตอบคำถามวิจัยที่ 2 ลักษณะส่วนบุคคลของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง มีความสัมพันธ์กับการรับรู้และทัศนคติ ที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หรือไม่ อย่างไร

4.5.2.1 จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พบว่า ชั้นยศ และระยะเวลาปฏิบัติงาน มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดย ชั้นยศที่สูงขึ้น มีโอกาสที่จะมีทัศนคติเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่สูงขึ้น และระยะเวลาปฏิบัติงานที่มากขึ้น มีโอกาสที่จะมีทัศนคติเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่สูงขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับ ธงชัย สันติวงษ์ (2539: 166 – 167) กล่าวว่า ทัศนคติก่อตัวเกิดขึ้นมา และเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากปัจจัย หลายประการด้วยกัน เช่น ประสบการณ์ (Experience) เนื่องจากข้าราชการที่มีชั้นยศสูง และมีระยะเวลาปฏิบัติงานมาก ทำให้มีประสบการณ์ทำงานที่มากขึ้นก่อให้เกิดทัศนคติเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลสูงกว่าผู้ที่มีชั้นยศต่ำกว่า และระยะเวลาปฏิบัติงานน้อยกว่า

4.5.2.2 ส่วนอายุ และพื้นที่ปฏิบัติงานไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล สอดคล้องกับ ธงชัย สันติวงษ์ (2539: 166 – 167) กล่าวว่าไว้ว่า ทัศนคติ บางอย่างอาจมาจากกลุ่มต่าง ๆ ที่บุคคลเกี่ยวข้องอยู่ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม เช่น ครอบครัว ศาสนา กลุ่มเพื่อนร่วมงาน ไม่เพียงแต่เป็นแหล่งรวมของค่านิยมต่าง ๆ แต่ยังมี การถ่ายทอดข้อมูลให้แก่บุคคลในกลุ่ม ซึ่งทำให้สามารถสร้างทัศนคติขึ้นได้ โดยเฉพาะครอบครัว และกลุ่มเพื่อนร่วมงาน เป็นกลุ่มที่สำคัญที่สุด (Primary Group) ที่จะเป็แหล่งสร้างทัศนคติให้แก่บุคคลได้ เนื่องจาก อายุไม่ใช่ปัจจัยสำคัญในการก่อให้เกิดทัศนคติ และสำหรับปัจจัยด้านพื้นที่ปฏิบัติงานนั้น มีการผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกำลังทางเรืออยู่ตลอด ทำให้ข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงมีโอกาสที่จะผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนพื้นที่ปฏิบัติงานอยู่เสมอ

4.5.3 ตอบคำถามวิจัยที่ 3 การรับรู้ และทัศนคติของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นในการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้านการรักษากฎหมายในทะเล ในเรื่องการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย หรือไม่ อย่างไร

ผลการศึกษาพบว่า การรับรู้ และทัศนคติของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นในการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้านการรักษากฎหมายในทะเล ในเรื่องการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย โดยข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเลไทยมากที่สุดคือ น้ำมันเชื้อเพลิง รองลงมาคือ ยาเสพติด (ร้อยละ 68.1 และร้อยละ 20.0 ตามลำดับ) ซึ่งสอดคล้องกับแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ.2558 – 2564) กล่าวไว้ว่า การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายเป็นหนึ่งในความมั่นคงทางทะเลรูปแบบใหม่ และน่านน้ำไทยมีทรัพยากรทั้งน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และแร่ธาตุ อีกทั้งทะเลยังเป็นเส้นทางลำเลียงขนส่งสินค้า ประมาณร้อยละ 90 ของการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าพลังงานอันได้แก่ น้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ ที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศเป็นหลัก ประกอบกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นจึงทำให้เอื้อต่อการลักลอบขนน้ำมันเชื้อเพลิงผิดกฎหมาย อีกทั้งการรับรู้ที่บุคคลทำการประมงผลต่อสิ่งแวดล้อมจากประมงผิดกฎหมาย ประกอบด้วย ความรู้ ประสบการณ์เฉพาะบุคคลมาตีความหมายเพื่อนำไปใช้ในการตัดสินใจ เรียนรู้ และดำเนินชีวิต และทัศนคติ คือ การผสมผสานระหว่างความนึกคิด ความเชื่อ ความเห็น ความรู้

สำหรับความเห็นเกี่ยวกับการทำประมงผิดกฎหมายของประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นการลักลอบทำประมงในเขตประเทศไทย ของประเทศเพื่อนบ้าน มากที่สุด รองลงมา คือ การใช้เครื่องมือจับสัตว์ผิดกฎหมาย (ร้อยละ 30.4 และร้อยละ 25.9 ตามลำดับ) (รายละเอียดแสดงในตาราง 4.10) ซึ่งสอดคล้องกับ คณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล [อจชล.], 2563: 2) กล่าวไว้ว่า ทะเลยังเป็นแหล่งอาหารที่สำคัญของคนไทย โดยประเทศไทยสามารถทำการประมงได้เป็นมูลค่ามหาศาล จนกลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญอย่างหนึ่งของประเทศ (กองเรือประมงไทยเคยติดอันดับ 8 ของโลก) และการทำประมงผิดกฎหมาย (ซึ่งเป็นหนึ่งในความมั่นคงทางทะเลรูปแบบใหม่) คือการทำประมงโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือขัดต่อกฎหมาย การทำประมงโดยเรือของรัฐชายฝั่งหรือรัฐเจ้าของแหล่งทำการประมงเอง หรือโดยเรือต่างชาติในเขตอำนาจของรัฐใด ๆ โดยไม่ได้รับอนุญาต หรือขัดต่อกฎหมาย หรือระเบียบของรัฐ เจ้าของแหล่งประมง (อริยพร โพธิ์ใส, 2560: 149) อีกทั้งลักษณะทะเลอ่าวไทยเป็นลักษณะอ่าวปิด สามารถกักบังคลื่นลมในช่วงมรสุมได้ อีกทั้งการรับรู้ที่บุคคลทำการประมงผลต่อสิ่งแวดล้อมจากประมงผิดกฎหมาย ประกอบด้วย ความรู้ ประสบการณ์เฉพาะบุคคลมาตีความหมายเพื่อนำไปใช้ในการตัดสินใจ เรียนรู้ และดำเนินชีวิต และทัศนคติ คือ การผสมผสานระหว่างความนึกคิด ความเชื่อ ความเห็น ความรู้

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นการศึกษาเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง (Cross-Sectional Survey Research) เพื่อศึกษาเรื่อง การรับรู้ และทัศนคติของผู้ที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงต่อภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล : กรณีศึกษา การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้สำหรับการศึกษา คือ นายทหารสัญญาบัตรที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงมีประสบการณ์ทำงานตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างใช้การสุ่มแบบง่าย ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 132 คน (เก็บข้อมูลจริง 135 คน) เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามอิเล็กทรอนิกส์ (Online Questionnaire) ในช่วงเดือน สิงหาคม ถึง เดือนกันยายน พ.ศ.2565 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเอง ประกอบด้วย 4 ส่วน และตรวจสอบความตรงของเนื้อหา ความถูกต้องเหมาะสมของภาษา จากนั้นนำไปทดลองใช้ (Try-out) กับบุคลากรที่ปฏิบัติงานที่มีลักษณะงานใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน พบว่าค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.927 สถิติที่นำมาใช้วิเคราะห์ข้อมูลคือ สถิติเชิงพรรณนา และสถิติไคสแควร์ (Chi-Square) สรุปผลการการศึกษาได้ ดังนี้

5.1 ผลการการศึกษา

5.1.1 ลักษณะส่วนบุคคลของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง อายุ ชั้นยศ ระยะเวลาปฏิบัติงานในเรือหลวง และพื้นที่ปฏิบัติงาน

ผลการศึกษาลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงพบว่า ส่วนใหญ่ชั้นยศนายนาวา (ร้อยละ 46.7) มีอายุระหว่าง 30 – 35 ปี (ร้อยละ 37.0) อายุเฉลี่ย 32 ปี ส่วนใหญ่มีระยะเวลาปฏิบัติงานในเรือหลวง ระหว่าง 1 – 5 ปี (ร้อยละ 50.4) ปฏิบัติงานในพื้นที่ทัพเรือภาคที่ 1 มากที่สุด (ร้อยละ 47.4)

5.1.2 การรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง

5.1.2.1 ผลการศึกษาพบว่า ข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง มีการรับรู้ของข้อมูลเกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลจาก การศึกษา/อบรม /สัมมนาต่าง ๆ มากที่สุด รองลงมา คือ รับรู้จากสื่อ social media ต่าง ๆ (ร้อยละ 80.0 และร้อยละ 11.9) ตามลำดับ เมื่อพิจารณาความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้เรื่องผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พบว่า ร้อยละ 80.0 มีการรับรู้ข้อมูล เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลจาก การศึกษา/อบรม /สัมมนาต่าง ๆ

เนื่องจากข้าราชการที่สำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนนายเรือทุกคนจะต้องผ่านการอบรมในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ก่อนที่จะได้การบรรจุให้ไปปฏิบัติในเรือหลวง ในพื้นที่ทัพเรือภาคต่าง ๆ อีกทั้งในระหว่างที่ปฏิบัติงานในเรือหลวง ยังมีการศึกษาอบรมเพิ่มเติมตามแนวทางรับราชการอยู่เสมอ เช่น หลักสูตรนายทหารเรือชั้นต้น หลักสูตรเสนาธิการทหารเรือ เป็นต้น

5.1.2.2 ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง มีความคิดเห็นต่อการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลโดยรวมอยู่ในระดับสูง ($\bar{X} \pm SD=4.1 \pm 0.4$) เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า

1. ด้านความสำคัญของทะเลและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พบว่ามีการรับรู้อยู่ในระดับสูง ($\bar{X} \pm SD=4.3 \pm 0.5$) เห็นด้วยอย่างยิ่งในเรื่องประเทศไทยควรให้ความสำคัญในเรื่อง ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยพึงได้รับจากทะเล เป็นอันดับแรก ๆ รองลงมาคือ ควรมีการเพิ่มยุทธโศปกรณ์ เช่น เรือ อากาศยาน เพื่อช่วยเหลือด้านการรักษากฎหมายในทะเล (ร้อยละ 59.3 และร้อยละ 57.8 ตามลำดับ)

2. ด้านการบริหารจัดการ พบว่ามีการรับรู้อยู่ในระดับสูง ($\bar{X} \pm SD=4.0 \pm 0.5$) เห็นด้วยอย่างยิ่งในเรื่องกองทัพเรือเป็นหน่วยงานหลักในการรักษาผลประโยชน์ทางทะเล รองลงมาคือ เห็นด้วยที่ควรมีการเพิ่ม ส่งเสริม การส่งออก สินค้าจากประมงภายในประเทศให้มากขึ้น (ร้อยละ 57.0 และร้อยละ 53.3 ตามลำดับ)

3. ด้านการพัฒนาด้านผลประโยชน์ของชาติทางทะเลพบว่าการรับรู้อยู่ในระดับสูง ($\bar{X} \pm SD=4.1 \pm 0.6$) เห็นด้วยอย่างยิ่งในเรื่องควรมีการเพิ่ม ส่งเสริม การส่งออก สินค้าจากประมงภายในประเทศให้มากขึ้น รองลงมาคือการประชาสัมพันธ์และการลงทุนด้านการท่องเที่ยวทางทะเลไม่เพียงพอ (ร้อยละ 53.3 และร้อยละ 49.6 ตามลำดับ)

5.1.3 ทศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง

ผลการศึกษาพบว่า ระดับทัศนคติเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง รวมอยู่ในระดับสูง ($\bar{X} \pm SD=4.1 \pm 0.5$) เห็นด้วยอย่างยิ่งในเรื่องการเรียนรู้และมีความเข้าใจในด้านความสำคัญของทะเล และผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นสิ่งจำเป็น รองลงมาคือ ปัญหาการแย่งชิงพื้นที่ทางทะเลในปัจจุบันทำให้ผลกระทบต่อความมั่นคงด้านอื่น ๆ (ร้อยละ 53.3 และร้อยละ 48.9 ตามลำดับ)

5.1.4 ความคิดเห็นในการปฏิบัติภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลด้านการรักษากฎหมายในทะเล ในเรื่องการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย และการทำประมงผิดกฎหมาย

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างของข้าราชการที่ปฏิบัติในเรือหลวงที่มีความคิดเห็นในการปฏิบัติภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลด้านการรักษากฎหมายในทะเลในเรื่องการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย และการทำประมงผิดกฎหมาย ดังนี้

5.1.4.1 ผลการศึกษาพบว่า ข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงมีความเห็นเกี่ยวกับการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเลไทยส่วนใหญ่เป็น น้ำมันเชื้อเพลิงมากที่สุด รองลงมา คือ ยาเสพติด (ร้อยละ 68.1 และร้อยละ 20.0 ตามลำดับ)

5.1.4.2 ผลการศึกษาพบว่า ข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงมีความเห็นเกี่ยวกับการทำประมงผิดกฎหมายของประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นการลักลอบทำประมงในเขตประเทศไทย ของประเทศเพื่อนบ้าน มากที่สุด รองลงมา คือ การใช้เครื่องมือจับสัตว์น้ำผิดกฎหมาย (ร้อยละ 30.4 และร้อยละ 25.9 ตามลำดับ)

5.1.4.3 ผลการศึกษาพบว่า ความคิดเห็นของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ว่าปัจจัยที่ส่งผลทำให้การปฏิบัติภารกิจในการรักษากฎหมายในทะเลสำเร็จได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น สรุปได้ดังต่อไปนี้

1. การได้รับจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภารกิจในการรักษากฎหมายในทะเลที่มากขึ้น และการมียุทธโศปกรณ์ และเครื่องมือที่เพียงพอและทันสมัย
2. การประชาสัมพันธ์ และเสริมสร้างความเข้าใจกับภาคประชาชนที่มากขึ้น
3. การกำหนดกฎหมายที่ชัดเจนกับผู้ปฏิบัติ และมีบทลงโทษที่เด็ดขาด
4. การบูรณาการและร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภารกิจในการรักษากฎหมายในทะเล เช่น กองทัพเรือ กรมเจ้าท่า กรมประมง กรมศุลกากร
5. การกำหนดนโยบายจากรัฐบาล หรือหน่วยเหนือที่ให้ความสำคัญการปฏิบัติภารกิจในการรักษากฎหมายในทะเลรักษา

5.1.5 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พบว่าลักษณะส่วนบุคคลทั้ง 4 ด้าน ไม่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เนื่องจากข้าราชการที่ปฏิบัติงานในเรือหลวงนั้นมีอีกหลายปัจจัยที่ทำให้เกิดกระบวนการรับรู้ นอกเหนือจากลักษณะส่วนบุคคลทั้ง 4 ด้าน (อายุ ชั้นยศ ระยะเวลาปฏิบัติงาน พื้นที่ปฏิบัติงาน) เช่น แรงผลักดัน สภาพแวดล้อมที่ต่างกัน ประสบการณ์ดั้งเดิม และสภาพจิตใจและอารมณ์ จากปัจจัยที่เพิ่มเติมดังกล่าวจึงส่งผลให้ ลักษณะส่วนบุคคล (อายุ ชั้นยศ ระยะเวลาปฏิบัติงาน พื้นที่ปฏิบัติงาน) ไม่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

5.1.6 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

5.1.6.1 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พบว่า

1. ชัยยศ มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยชัยยศ ที่สูงขึ้นจะมีทัศนคติเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่สูงขึ้น

2. ระยะเวลาปฏิบัติงาน มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยข้าราชการที่มีระยะเวลาปฏิบัติงานบนเรือหลวงมากจะมีทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่สูงขึ้น

3. จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ซึ่งสอดคล้องกับ ธงชัย สันติวงษ์ (2539: 166 – 167) กล่าวไว้ว่า ทัศนคติก่อตัวเกิดขึ้นมา และเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากปัจจัย หลายประการด้วยกัน เช่น ประสบการณ์ (Experience) เนื่องจากข้าราชการที่มีชัยยศสูง และมีระยะเวลาปฏิบัติงานมาก ทำให้มีประสบการณ์ทำงานที่มากขึ้นก่อให้เกิดทัศนคติเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลสูงกว่าผู้ที่มีชัยยศต่ำกว่า และระยะเวลาปฏิบัติงานน้อยกว่า

4. ส่วนอายุ และพื้นที่ปฏิบัติงาน ไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เนื่องจากทัศนคติ บางอย่างอาจมาจากกลุ่มต่าง ๆ ที่บุคคลเกี่ยวข้องอยู่ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม เช่น ครอบครัว ศาสนา กลุ่มเพื่อนร่วมงาน ไม่เพียงแต่เป็นแหล่งรวมของค่านิยมต่าง ๆ แต่ยังมี การถ่ายทอดข้อมูลให้แก่บุคคลในกลุ่ม ซึ่งทำให้สามารถสร้างทัศนคติขึ้นได้ โดยเฉพาะครอบครัวและกลุ่มเพื่อนร่วมงาน เป็นกลุ่มที่สำคัญที่สุด (Primary Group) ที่จะ เป็นแหล่งสร้างทัศนคติให้แก่บุคคลได้ ดังนั้น อายุจึงไม่ใช่ปัจจัยสำคัญในการก่อให้เกิดทัศนคติ และสำหรับปัจจัยด้านพื้นที่ปฏิบัติงานนั้น เนื่องจากการผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกำลังทางเรืออยู่ตลอด ทำให้ข้าราชการที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงมีโอกาสที่จะผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนพื้นที่ปฏิบัติงานอยู่เสมอ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ปัจจัยด้าน อายุ และพื้นที่ปฏิบัติงาน ไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

5.1.7 การรับรู้ และทัศนคติของข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลนั้น มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นในการปฏิบัติภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ด้านการรักษากฎหมายในทะเล

5.1.7.1 ในเรื่องการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และการทำประมงผิดกฎหมาย เนื่องจากข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า

การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเลไทยมากที่สุดคือ น้ำมันเชื้อเพลิง รองลงมาคือ ยาเสพติด (ร้อยละ 68.1 และร้อยละ 20.0 ตามลำดับ) ซึ่งสอดคล้องกับ แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ.2558 – 2564) กล่าวไว้ว่า การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย เป็นหนึ่งในความมั่นคงทางทะเล รูปแบบใหม่ และน่านน้ำไทยมีทรัพยากรทั้งน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และแร่ธาตุ อีกทั้งทะเลยังเป็น เส้นทางลำเลียงขนส่งสินค้า ประมาณร้อยละ 90 ของการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สินค้าพลังงานอันได้แก่ น้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ ที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศเป็นหลัก ประกอบกับ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น จึงทำให้เอื้อต่อการลักลอบขนน้ำมัน เชื้อเพลิงผิดกฎหมาย อีกทั้งการรับรู้ที่บุคคลทำการประมวลผลต่อสิ่งเร้ารอบตัวจากประสามสัมผัส ประกอบด้วย ความรู้ ประสบการณ์เฉพาะบุคคลมาตีความหมายเพื่อนำไปใช้ในการตัดสินใจ เรียนรู้ และดำเนินชีวิต และทัศนคติ คือ การผสมผสานระหว่างความนึกคิด ความเชื่อ ความเห็น ความรู้

5.1.7.2 ส่วนความเห็นเกี่ยวกับการทำประมงผิดกฎหมายของประเทศไทย ส่วนใหญ่ เห็นว่าเป็นการลักลอบทำประมงในเขตประเทศไทยของประเทศเพื่อนบ้าน มากที่สุด รองลงมา คือ การใช้เครื่องมือจับสัตว์ผิดกฎหมาย (ร้อยละ 30.4 และร้อยละ 25.9 ตามลำดับ) ซึ่งสอดคล้องกับ คณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล [อจชล.], 2563: 2) กล่าวไว้ว่า ทะเลยังเป็นแหล่งอาหารที่สำคัญของคนไทย โดยประเทศไทยสามารถทำการประมงได้เป็นมูลค่า มหาศาล จนกลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญอย่างหนึ่งของประเทศ (กองเรือประมงไทยเคยติด อันดับ 8 ของโลก) และการทำประมงผิดกฎหมาย (อริยพร โพธิ์ใส, 2560: 149) (ซึ่งเป็นหนึ่งในความ มั่นคงทางทะเลรูปแบบใหม่) คือ การทำประมงโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือขัดต่อกฎหมาย การทำประมง โดยเรือของรัฐชายฝั่งหรือรัฐเจ้าของแหล่งทำการประมงเอง หรือโดยเรือต่างชาติในเขตอำนาจของรัฐใด ๆ โดยไม่ได้รับอนุญาต หรือขัดต่อกฎหมาย หรือระเบียบของรัฐ เจ้าของแหล่งประมง อีกทั้งลักษณะ ทะเลอ่าวไทยเป็นลักษณะอ่าวปิด สามารถกำบังคลื่นลมในช่วงมรสุมได้ อีกทั้งการรับรู้ที่บุคคลทำการ ประมวลผลต่อสิ่งเร้ารอบตัวจากประสามสัมผัส ประกอบด้วย ความรู้ ประสบการณ์เฉพาะบุคคลมา ตีความหมายเพื่อนำไปใช้ในการตัดสินใจ เรียนรู้ และดำเนินชีวิต และทัศนคติ คือ การผสมผสาน ระหว่างความนึกคิด ความเชื่อ ความเห็น ความรู้

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่องการรับรู้ และทัศนคติของผู้ที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวงต่อภารกิจรักษา ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล : กรณีศึกษา การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายในทะเล และ การทำประมงผิดกฎหมาย จึงขอเสนอแนะแนวทางสำหรับ ปรับปรุง แก้ไข และพัฒนาเพื่อทำให้ เกิดประสิทธิภาพการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่มากขึ้น ดังนี้

5.2.1 ด้านนโยบาย

1. รัฐบาล ควรออกกฎหมายที่เข้มงวด เพื่อป้องปรามและทำให้ผู้ที่จะกระทำความผิด มีความตระหนักที่มากขึ้นก่อนที่จะกระทำความผิด ประกอบกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติก็ควรจะมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

2. ผู้บริหารระดับต้นในระดับผู้บังคับหน่วยเรือ ถึงแม้ว่าจะมีการจัดตั้ง ศรชล. ขึ้นมา ดำเนินการด้านการรักษากฎหมายในทะเลแล้ว แต่การมอบอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายยังคง แยกอำนาจหน้าที่ตามแต่ละหน่วยงาน เช่น กองทัพเรือ กรมประมง กรมเจ้าท่า ศุลกากร เป็นต้น ดังนั้น จึงควรมีการบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทาง ทะเลอย่างชัดเจน เช่น ประสานขอรับการสนับสนุนข้อมูล กำลังพล และยุทธโศปกรณ์หน่วยที่เกี่ยวข้อง

3. มีนโยบายเชิงรุกเพื่อกระตุ้นให้ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติตระหนักถึง ความสำคัญของผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และการรักษากฎหมายในทะเล โดยอาจมีการ ประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงาน รวมถึงกำหนดบทลงโทษที่เป็นรูปธรรมสำหรับผู้ปฏิบัติงาน ที่ละเลยการปฏิบัติหน้าที่ด้วย

4. จัดหาหรือพัฒนาเทคโนโลยี เช่น ระบบตรวจการณ์ ระบบสื่อสาร เพื่อช่วยใน การปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ให้มีความรวดเร็ว และทันต่อสถานการณ์ มากยิ่งขึ้น

5.2.2 ด้านการบริหาร

1. กองทัพเรือควรส่งเสริมให้ความรู้ ความเข้าใจ และสร้างความตระหนักให้กับ ข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเห็นความสำคัญ เรื่องรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลมาเป็นอันดับแรก และให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการรักษา กฎหมายทางทะเล โดยการจัดการศึกษา/อบรม /สัมมนาต่าง ๆ หรือจัดการศึกษาดูงานเรื่องที่เกี่ยวข้อง โดยควรมีการจัดการอบรมทุก 3 - 5 ปี และกองทัพเรือควรมีการจัดงานประชุมหรือเสวนา ทางวิชาการในเรื่องของผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เพื่อเป็นการทบทวน และสร้างรับรู้ข้อมูล สภาพแวดล้อมทางทะเลที่เปลี่ยนแปลงไป ที่เกิดขึ้นอย่างซับซ้อนและรวดเร็วตามกระแสโลกาภิวัตน์

2. กองทัพเรือควรมีการบรรจุหลักสูตรหรือวิชาที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเลในประมวลสูตร ทั้งโรงเรียนนายเรือ โรงเรียนชุมพลทหารเรือ และโรงเรียนจ่าทหารเรือ ทุก พรรค - เหล่า เพื่อให้นายทหารสัญญาบัตร และนายทหารประทวนมีความรู้ความเข้าใจในพื้นฐาน ของผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ก่อนไปปฏิบัติหน้าที่จริง

5.2.3 ด้านผู้ปฏิบัติงาน

1. ข้าราชการที่ปฏิบัติภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ควรพูดคุยแลกเปลี่ยนความรู้เกี่ยวกับกฎหมายทางทะเล โดยร่วมกันออกความคิดเห็น และจัดทำรายงาน

สรุป เพื่อความเข้าใจที่ถูกต้องแล้วนำแนวทางเดียวกันไปปฏิบัติต่อไป รวมทั้งควรให้ความร่วมมือในการเข้าร่วมงานประชุม หรือเสวนาทางวิชาการในเรื่องของผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

2. เพิ่มหลักสูตรการอบรม อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ให้กับหน่วยงาน ศรชล. ซึ่งเป็นหน่วยที่บูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจในเรื่องผลประโยชน์ของชาติทางทะเล อีกทั้งยังเป็นแลกเปลี่ยนประสบการณ์ทำงานระหว่างหน่วยงานที่ปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลอีกด้วย

3. ในปัจจุบัน ถึงแม้ภารกิจการรักษาผลประโยชน์ของชาติจะมีหน่วยงาน ศรชล. เข้ามาเป็นผู้รับผิดชอบหลัก แต่อำนาจในการบังคับใช้กฎหมายยังแยกการปฏิบัติเฉพาะหน่วยงาน เช่น กองทัพเรือ กรมเจ้าท่า กรมประมง เป็นต้น ดังนั้นกองทัพเรือจึงต้องสร้างความเข้าใจให้กับผู้ปฏิบัติงาน ถึงบทบาท อำนาจหน้าที่ของกองทัพเรือในการเป็นผู้ใช้อำนาจตามกฎหมายและสนับสนุนกำลังพล ยุทธโศภกรณ์แก่ ศรชล.

5.2.4 ด้านภาคประชาชน

1. ประชาชนมีส่วนสำคัญที่จะทำให้การปฏิบัติภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลประสบความสำเร็จ ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลควรสร้างการรับรู้ เข้าใจกับประชาชนให้ ตระหนักถึงความสำคัญของผลประโยชน์ของชาติทะเล และร่วมมือร่วมใจในการเป็นผู้พิทักษ์รักษา อนุรักษ์ ทรัพยากรทางทะเลซึ่งเป็นผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ให้เป็นสมบัติของคนในชาติสืบไป

2. ควรมีการจัดกิจกรรมเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่าง หน่วยงานที่ปฏิบัติภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล กับ เครือข่าย กลุ่มชาวบ้าน โดยเฉพาะชาวประมงเพื่อ พบปะพูดคุย แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น สร้างความเข้าใจ อีกทั้งยังก่อให้เกิดความร่วมมือในเครือข่ายด้านการข่าว ในอนาคต

5.3 ข้อเสนอแนะในการทำการศึกษาค้างต่อไป

5.3.1 การศึกษาค้างนี้เป็นการศึกษาเฉพาะข้าราชการชั้นนายทหารสัญญาบัตรที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง ยังไม่ได้ทำการศึกษากับข้าราชการชั้นนายประทวน ซึ่งถือเป็นกำลังส่วนใหญ่ที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง อีกทั้งภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลประกอบด้วยกันหลายด้านที่นอกเหนือจากการรักษากฎหมายในทะเล ดังนั้น หากมีการศึกษาเพิ่มเติมกับนายทหารประทวน และภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลด้านอื่น ๆ ก็จะทำให้ได้ผลการศึกษาใหม่ที่เป็นแนวทางในการนำไปแก้ไข ปรับปรุง พัฒนา ข้าราชการกองทัพอากาศที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ได้มากยิ่งขึ้น

5.3.2 การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณ หากนำผลการศึกษาที่ได้ไปต่อยอดในการศึกษาเชิงคุณภาพ เช่น การสัมภาษณ์เชิงลึก การสนทนากลุ่ม และเก็บข้อมูลความคิดเห็นในการปฏิบัติงาน โดยใช้ข้อมูลจากการปฏิบัติงานจริง อาจได้ผลการศึกษาเพิ่มมากขึ้น

5.3.3 จากการศึกษาค้นคว้าพบว่ามีกลุ่มตัวอย่างที่ชั้นยศเรือตรีตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด แต่ปัจจุบันพบว่า ชั้นยศเรือตรีมีส่วนเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภารกิจการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในระดับผู้ปฏิบัติงาน ดังนั้นหากมีการศึกษาเพิ่มเติมในกลุ่มเรือตรี หรือนายทหารที่เพิ่งสำเร็จการศึกษาใหม่ จะทำให้ทราบถึงการรับรู้และทัศนคติของคนรุ่นใหม่เกี่ยวกับข้อมูลสภาพแวดล้อมปัจจุบันที่พบปัญหาในการปฏิบัติภารกิจเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงทราบถึงการรับรู้และทัศนคติของระดับผู้ปฏิบัติมากขึ้น มากกว่าผู้ที่เกี่ยวข้องในระดับนโยบาย

5.3.4 การศึกษาในครั้งนี้ ทำการศึกษาในกองทัพเรือ โดยมีผู้ตอบแบบสอบถามเป็นข้าราชการกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือหลวง หากมีการศึกษาในหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภารกิจรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลร่วมด้วย เช่น กรมเจ้าท่า กรมประมง กรมศุลกากร เป็นต้น หรือข้าราชการกองทัพเรือที่อยู่ในส่วนอื่นนอกเหนือจากเรือหลวง ก็จะทำให้เกิดองค์ความรู้ใหม่

บรรณานุกรม

- กองทัพเรือ. (2564, 17 พฤษภาคม). *ภารกิจกองทัพเรือ*. <https://www.navy.mi.th/index.php/today/detail/c>
- กองทัพเรือ. (2560, 17 พฤษภาคม). *ประวัติกองทัพเรือ*. http://www.fleet.navy.mi.th/index.php/history/detail/history_id/2
- คณะทำงานพิจารณาและจัดทำ อทร. ด้านยุทธการกิจการพลเรือน และการสรรพาวุธ. (2541). *ครั้งที่ 1 ประเภทเรือในกองทัพเรือ*. โรงพิมพ์กรมสารบรรณทหารเรือ.
- คณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล [อจชล.]. (2563). *ทะเลและมหาสมุทร และผลประโยชน์ของชาติทางทะเล*.
- ชายชาติ ศรีวรขาน. (2560). *บทบาทกองทัพเรือ รองรับร่าง พ.ร.บ.การรักษามลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล พ.ศ.....*. หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร.
- ดารณี พานทอง. (2542). *ทฤษฎีการจูงใจ*. มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ทัพเรือภาคที่ 1. (2564, 20 พฤษภาคม). *ประวัติความเป็นมาทัพเรือภาคที่ ๑*. <http://www.nac1.navy.mi.th/html/about-us.html>
- ธงชัย สันติวงษ์. (2539). *องค์การและการบริหารการศึกษาการจัดการแผนใหม่ (Organization and Management)* (พิมพ์ครั้งที่ 10). ไทยวัฒนาพานิช.
- ธีรวุฒิ เอกะกุล. (2543). *ระเบียบวิธีวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์ และสังคมศาสตร์* (พิมพ์ครั้งที่ 1). สถาบันราชภัฏอุบลราชธานี.
- บุญชม ศรีสะอาด. (2535). *หลักการวิจัยเบื้องต้น* (พิมพ์ครั้งที่ 3). สุวีริยาสาส์น.
- ประชาชาติ ศิริสวัสดิ์. (2559). *แผนพัฒนาเพื่อเสริมความมั่นคงของชาติในทะเลและชายฝั่ง*. หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร.
- เผติมศักดิ์ จารยะพันธุ์. (2565). *ฐานข้อมูลความรู้ทางทะเล (Marine Knowledge Hub)*. http://www.mkh.in.th/index.php?option=com_content&view=article&id=75&Itemid=219&lang=th
- พัชนี เษยจรรยา และคณะ. (2543). *ทฤษฎีแม่บททางนิเทศศาสตร์*. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- แพรวภัทร ยอดแก้ว. (2555, 10 พฤษภาคม 2565). *ทัศนคติหรือเจตคติ (Attitude)*. <https://www.gotoknow.org/posts/280647>
- รุ่งนภา บุญคุ้ม. (2536). *ทัศนคติของพัฒนาการต่อนโยบายการจัดตั้งศูนย์สาธิตการตลาด : ศึกษากรณีศูนย์ช่วยเหลือทางวิชาการพัฒนาชุมชน เขตที่ 3 [วิทยานิพนธ์พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์]*.

- วชิรพร วงศ์นครสว่าง. (2564). ประเด็นปัญหาความมั่นคงกับการกับการทำประมงในทะเล. ใน *เอกสารประกอบการบรรยาย ประเด็นความมั่นคงกับกิจการทางทะเล*. เอกสารไม่ตีพิมพ์.
- วิทยา พยัคฆ์บุตร และ เสรี ชัดแจ้ง. (2564). การรับรู้วัฒนธรรมองค์การต่อผลการปฏิบัติงานขององค์กร. มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี.
- ศักดิ์ไทย สุรกิจบวร. (2545). *จิตวิทยาสังคม*. สุวีริยาสาส์น.
- สภานิติบัญญัติแห่งชาติ. (2562). *พระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562*.
- สมภพ สุขกลัด. (2543). *การรับรู้ของข้าราชการครูจังหวัดกาญจนบุรีที่มีต่อพระราชบัญญัติการศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542* [บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ]. กรุงเทพมหานคร.
- สร้อยตระกูล (ติวยานนท์) อรรถมานะ. (2541). *พฤติกรรมองค์การ : ทฤษฎีและการประยุกต์พิมพ์ลักษณะ*. สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนโยบายต่างประเทศ. (2558). *แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ.2558 – 2564)*. สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนโยบายต่างประเทศ.
- แสงเดือน ทวีสิน. (2545). *จิตวิทยาการศึกษา (พิมพ์ครั้งที่ 2)*. ไทยเส็ง.
- อนันต์ชัย คงจันทร์. (2529). *ความผูกพันต่อองค์กร (Organizational Commitment)*. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982. (1982).
- อริยพร โพธิ์ใส. (2560). มาตรการและแนวทางป้องกันปัญหา การทำประมงผิดกฎหมายของประเทศ ไทยกับหลักการสำคัญของ IUU Fishing. *จุลนิติ(กรกฎาคม-สิงหาคม)*, 149-161.
- Allport, G. (1975). *Attitude and Psychology*. Jossey Bass.
- Cherry, K. (2022, 10 May). *What Is Perception*. Retrieved, 2022. <https://www.verywellmind.com/perception-and-the-perceptual-process-2795839>
- Gibson, J. L. (2000). *Organizations Behavior* (7th ed.). Irwin.
- Jump, N. (1978). *Psychometric Theory* (2nd ed.). McGraw Hill.
- Schermerhorn. (2000). *Management* (7th ed.). John Wiley & Sons.
- Schermerhorn et.al. (2005). *Behavior Organizational* (7th ed.). John Wiley & Sons.
- Schiffman, L. G., & Kanuk, L. L. (2007). *Consumer behavior* (9th ed.). Prentice – Hall.
- Sharon, S. B., & Saul, M. K. (1996). *Social psychology* (3rd ed.). Houghton Mifflin.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล นาวาตรี ณโรจ ศรีวิจิวัฒน์
สถานที่เกิด กรุงเทพมหานคร
วุฒิการศึกษา วิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต สาขาไฟฟ้า
 โรงเรียนนายเรือ
 ปีที่สำเร็จการศึกษา พ.ศ. 2554



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY