

การรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินของผู้โดยสารชาวไทย  
Perception on Carriage of Dangerous Goods by Thai Passengers  
Aviation Personnel Development Institute, Kasem Bundit University  
E-mail: nisa.num@kbu.ac.th

นิตา นุ่มวงษ์  
สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต  
E-mail: nisa.num@kbu.ac.th

ญาญา บุรพรัตน์  
สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต  
E-mail: yada.bur@kbu.ac.th

#### บทคัดย่อ

งานวิจัยเชิงปริมาณนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความแตกต่างทางประชากรศาสตร์ที่ส่งผลกระทบต่อระดับการรับรู้ในการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินของผู้โดยสารชาวไทย คำถามการวิจัยคือ (ก) การรับรู้ในการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินของผู้โดยสารชาวไทยเป็นอย่างไร (ข) ลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่ต่างกันมีผลต่อการรับรู้ในการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินของผู้โดยสารชาวไทยหรือไม่ อย่างไร โดยการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามแบบออนไลน์ วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น วิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS เพื่อหาค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และ t-test ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเป็น 4.06 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเป็น 0.758 ส่วนตัวแปรที่มีผลต่อการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินของผู้โดยสารชาวไทย สามารถอธิบายได้ ดังนี้ ลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินคือ เพศ สถานภาพสมรส อายุ ระดับการศึกษา และระดับรายได้ ในขณะที่กลุ่มอาชีพ วัตถุประสงค์การเดินทางและความถี่ในการเดินทางด้วยเครื่องบินที่ต่างกันส่งผลต่อการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

**คำสำคัญ:** การรับรู้, วัตถุอันตราย, การเดินทางโดยเครื่องบิน, ผู้โดยสารชาวไทย

#### ABSTRACT

This quantitative research aimed to study the effects of demographic variation on perceptions of dangerous goods carriages by Thai passengers when travelling by air. Research questions are (1) How do Thai passengers perceive on carriage of dangerous goods when travelling

by air? (2) Do demographic variations affect the perceptions of dangerous goods carriages when travelling by air? How? research was an online survey with non - probability sampling. Data were statistically analyzed with SPSS to find means ( $\bar{x}$ ), standard deviation (S.D.), and t-test. Results found that participants had the overall mean for the level of perceptions on dangerous goods carriages when travelling by air at 4.06 (high level) with standard deviation at 0.758. In terms of demographic variation, it was found that gender, marriage status, age, education level, and income did not affect the level of perceptions of dangerous goods carriage by Thai Passengers. Meanwhile, different occupations, purposes of travel, and frequency of travel affected the perceptions of dangerous goods carriages by Thai passengers with the statistically significant difference level at 0.05.

**KEYWORDS:** *Perceptions, Dangerous Goods, Air Travel, Thai passengers*

## 1. ความสำคัญและที่มาของปัญหาวิจัย

ความปลอดภัยของเที่ยวบิน ถือเป็นพันธกิจหลักในอุตสาหกรรมการบิน ในขณะที่การขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศได้รับความนิยมน้อยกว่าหลายและเพิ่มมากขึ้นตามการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นได้ ดังเช่น เหตุการณ์เครื่องบินบรรทุกสินค้าของสายการบินเอเซียน่า ตกลงทะเลทางฝั่งตะวันตกของสนามบินนานาชาติเจจู ประเทศเกาหลี เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม ค.ศ. 2011 สาเหตุจากไฟไหม้สินค้าที่มีวัตถุอันตรายรวมอยู่ด้วย (Aircraft and Railway Accident Investigation Board, 2015) เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดในเที่ยวบินที่ขนส่งวัตถุอันตราย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดให้สายการบินที่รับขนส่งวัตถุอันตรายต้องมีใบอนุญาต และปฏิบัติตามข้อกำหนดจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างเคร่งครัด โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ออกกฎหมายตามข้อกำหนดทางเทคนิคใน ICAO DOC 9284 The Safe Transportation of Dangerous Goods by Air และกำหนดให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือรับผิดชอบการขนส่งวัตถุอันตรายต้องได้รับการอบรมเกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตรายเพื่อทราบวิธีการจัดการและการระงับเหตุได้อย่างปลอดภัย (พระราชบัญญัติการเดินอากาศ ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. 2559, 2559)

สำหรับวัตถุอันตรายที่มาในรูปแบบของอุปกรณ์ เครื่องใช้ต่าง ๆ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ได้ออกข้อปฏิบัติเกี่ยวกับ “วัตถุอันตรายสำหรับผู้โดยสาร” (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2564) สำหรับการให้ข้อมูลแก่ผู้โดยสารนั้น สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) กำหนดให้สายการบิน หรือตัวแทนสายการบินรับผิดชอบแจ้งผู้โดยสาร ตั้งแต่ซื้อตั๋วโดยสาร ด้วยระบบแจ้งให้ยอมรับ หรือรับทราบก่อนออกบัตรโดยสาร หรือกรณีที่ไม่มีการออกบัตรโดยสาร ผู้โดยสารต้องรับทราบก่อนขึ้นเครื่องบิน ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่สายการบินมีหน้าที่ตรวจสอบให้แน่ใจ โดยการสอบถามผู้โดยสารก่อนขึ้นตอนลำเลียงสัมภาระไปที่ใต้ท้องเครื่องบินว่าไม่มีวัตถุอันตรายต้องห้ามบรรจุอยู่ และสังเกตผู้โดยสารว่าไม่มีวัตถุอันตรายที่ต้องห้ามขึ้นเครื่องบินถือติดตัวไปด้วย (IATA Dangerous Goods Regulations, 2018) รวมทั้งการตรวจค้นผู้โดยสารโดยเจ้าหน้าที่สนามบิน ณ จุดตรวจค้นก่อนเข้าพื้นที่ภายในสนามบิน (แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ, 2563) ก็จะช่วยคัดกรองได้อีกชั้น และ

หากตรวจพบวัตถุอันตรายต้องห้าม หรือเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนดผู้โดยสารจะต้องทิ้งทรัพย์สินเหล่านั้น หรือ เสียเวลาในการนำออก อาจเกิดความไม่สะดวกสบายในการเดินทางขึ้น

ถึงแม้ว่ากระบวนการข้างต้นเป็นมาตรการป้องกันที่เป็นมาตรฐาน ยังมีทั้งอุบัติเหตุและอุบัติเหตุที่เกิดจาก วัตถุอันตรายในห้องโดยสาร ซึ่งหมายความรวมถึงเหตุการณ์พบเจอวัตถุอันตรายต้องห้ามระหว่างเที่ยวบินที่ยังไม่เกิด ความเสียหาย หรือการบาดเจ็บ แต่ก็ต้องเฝ้าระวังจนกว่าเครื่องจะลงจอด เป็นการเพิ่มภาระงานให้กับพนักงาน ต้อนรับบนเครื่องบินซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการใช้บริการ และการดูแลด้านความปลอดภัยด้านอื่นได้ ทำให้ผู้วิจัย เห็นความสำคัญของการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินของผู้โดยสาร รวมถึงการรับรู้ถึงความเสี่ยงของ เครื่องใช้ส่วนตัวที่เป็นวัตถุอันตราย และประสิทธิภาพในการแจ้งเตือนผู้โดยสารของสายการบิน โดยมีเป้าหมายเพื่อ ยกระดับความปลอดภัยทางการบิน ลดการสูญเสียทรัพย์สินจากความไม่ทราบข้อกำหนด และเพิ่มความพอใจให้แก่ ผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินและสนามบิน

## 2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- (1) เพื่อศึกษาระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินของผู้โดยสารชาวไทย
- (2) เพื่อศึกษาลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้น เครื่องบินของผู้โดยสารชาวไทย

## 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- (1) ได้รับทราบระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินของผู้โดยสารชาวไทย
- (2) เพื่อยกระดับความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบิน
- (3) เพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งระหว่างพนักงานสายการบินในการตรวจสอบการนำวัตถุอันตรายต้องห้าม ขึ้นเครื่องบินโดยสาร

## 4. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษา รวบรวมวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย (ก) ทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้ของ มนุษย์ (ข) คุณลักษณะของวัตถุอันตรายสำหรับการเดินทางโดยเครื่องบิน และ (ค) ลักษณะความแตกต่างทาง ประชากรศาสตร์ที่ส่งผลต่อการรับรู้ของมนุษย์

### 4.1 แนวคิด ทฤษฎีงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### (ก) ทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้ของมนุษย์

พฤติกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์เกิดขึ้นเพื่อตอบสนองสิ่งเร้าที่อยู่รอบตัว ผ่านทางกระบวนการทางสมอง ที่รวดเร็ว โดยเริ่มจากมีสิ่งเร้ามากระตุ้นประสาทสัมผัสของมนุษย์ผ่านทางอวัยวะรับสัมผัส เซลล์ประสาทจะส่ง ความรู้สึกจากการรับสัมผัสนั้นให้สมองตีความจากประสบการณ์เดิมเพื่อให้เกิดการรับรู้ (Perception) ว่าสิ่งเร้า นั้นคืออะไร แล้วจึงสั่งให้ร่างกายมีพฤติกรรมเพื่อตอบสนองสิ่งเร้า นอกจากคุณลักษณะของสิ่งเร้า คุณสมบัติบาง ประการของบุคคล ถือเป็นปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ที่มีประสิทธิภาพ (เต็มศักดิ์ คทวณิช., 2546) เช่น ทักษะการรับรู้ หากเชื่อว่าสิ่งเร้าที่รับรู้จะเป็นประโยชน์ก็จะมีทัศนคติที่ดีต่อสิ่งเร้า (Icek Ajzen, 1991) มีผล ต่อความใส่ใจ และความต้องการที่จะรับรู้ สภาวะทางอารมณ์เป็นอีกปัจจัยที่ส่งผลต่อการรับรู้เช่นกัน หากบุคคลมี สภาวะทางอารมณ์เชิงบวก จะส่งผลให้บุคคลนั้นขยายการตระหนักรู้ เสริมสร้างทักษะ และเพิ่มองค์ความรู้ใหม่ ๆ

อันเป็นประโยชน์ได้ (Barbara Lee Fredrickson, 2004) ดังนั้นหากผู้โดยสารชาวไทยมีสถานะทางอารมณ์เชิงบวก ก็จะมีสมาธิ ความต้องการ ความเอาใจใส่ที่จะรับรู้มากขึ้น และผู้โดยสารชาวไทยจะให้ความสำคัญต่อการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบิน หากเห็นว่าสิ่งนั้นเป็นประโยชน์ เกิดเป็นการรับรู้ที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมที่เหมาะสมต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน

#### (ข) คุณลักษณะของวัตถุอันตรายสำหรับการเดินทางโดยเครื่องบิน

วัตถุอันตราย (Dangerous Goods) หมายถึง วัตถุหรือสาร ซึ่งสามารถก่อให้เกิดความอันตรายต่อสุขภาพ ความปลอดภัย และทรัพย์สิน หรือสภาพแวดล้อม โดยแบ่งประเภทตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ แบ่งประเภทตามอันตราย ได้แก่ (1) วัตถุระเบิด (2) ก๊าซ (3) ของเหลวไวไฟ (4) ของแข็งไวไฟ (5) สารออกซิไดส์และสารออกแกนิคเปอร์ออกไซด์ (6) สารพิษและสารติดเชื้อ (7) วัตถุกัมมันตรังสี (8) สารกัดกร่อน (9) วัตถุหรือสารอื่น ๆ ซึ่งอาจเป็นอันตรายขณะการขนส่งทางอากาศ รวมถึงสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม (IATA Dangerous Goods Regulations, 2018) สำหรับวัตถุอันตรายที่ผู้โดยสารนำขึ้นเครื่องบิน (Dangerous Goods for Passengers) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีข้อกำหนดห้ามมิให้ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่อากาศยานนำวัตถุอันตรายพาไปกับอากาศยาน ผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับไม่เกิน 80,000 บาท เว้นแต่จะได้รับการยกเว้น ทั้งนี้ เงื่อนไขของสายการบินสามารถเข้มงวดกว่าข้อกำหนดหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2564)

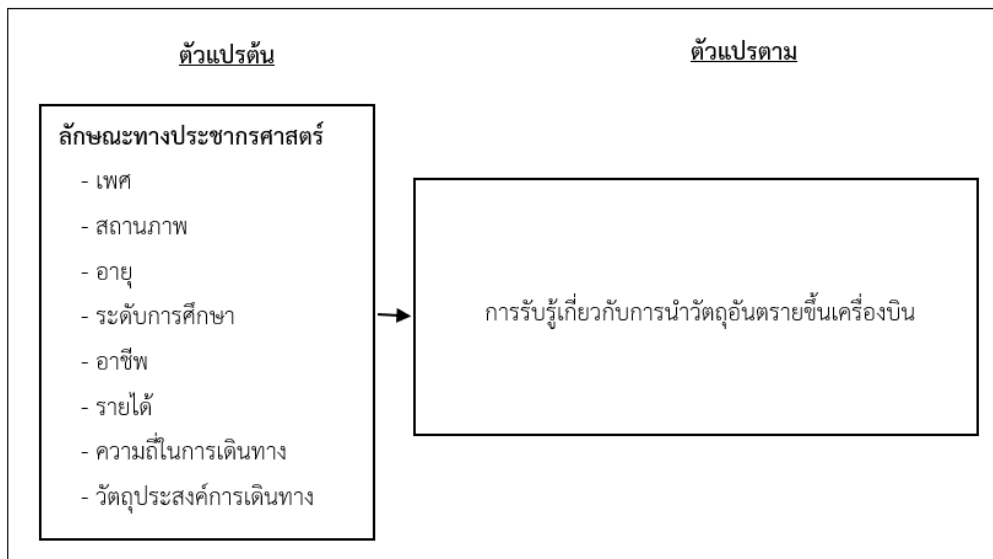
#### (ค) ลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่ส่งผลต่อการรับรู้ของมนุษย์

การรับรู้ของแต่ละบุคคลจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับ 2 ปัจจัย ได้แก่ คุณลักษณะของสิ่งเร้า ทั้งขนาด สี สัน ลักษณะการเคลื่อนไหว ความแตกต่าง ความแปลกใหม่ (เดิมศักดิ์ คทวณิช, 2546) ลักษณะเหล่านี้ทำให้สิ่งเร้านั้นโดดเด่น เกิดการรับรู้ได้ดี อีกปัจจัยหนึ่ง ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล หรือลักษณะทางประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์เดิม อาชีพ สามารถส่งผลต่อการรับรู้เช่นกัน

### 4.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษางานวิจัยต่าง ๆ พบว่าลักษณะทางประชากรศาสตร์เป็นส่วนประกอบสำคัญในงานวิจัยทุกแขนงในฐานะตัวแปรอิสระ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางประชากรและการรับรู้ก็เป็นที่ยอมรับเช่นกัน ตัวอย่าง เช่น ด้านการตลาด ศิริพันธุ์ กัณหากุล และคณะ (2559) มีการศึกษาเกี่ยวกับการรับรู้ตราสินค้าพบว่า เพศและอาชีพมีความสัมพันธ์กับการรับรู้ตราสินค้า ด้านการสื่อสาร สุภมาศ ปลื้มกุศล (2016) ศึกษาเกี่ยวกับอัตลักษณ์ขององค์กรจากการรับรู้ของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่าอายุงาน สังกัดตำแหน่ง สถานที่ทำงาน ที่แตกต่างกัน มีระดับการรับรู้อัตลักษณ์องค์กรที่แตกต่างกัน ด้านนิรภัยการบิน สุวัฒน์ บัญญัติ (2563) ศึกษาเรื่องการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางของผู้โดยสาร 2 ช่วงอายุที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ พบว่า ทั้ง 2 ช่วงอายุมีระดับการรับรู้ต่างกัน

### 4.3 กรอบแนวคิดในการวิจัย (ถ้ามี)



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

#### 4.4 สมมติฐานการวิจัย

ลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่แตกต่างกันส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำรถจักรยานยนต์ขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน

### 5. วิธีดำเนินการวิจัย

#### 5.1 ประชากรและตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ กลุ่มผู้โดยสารชาวไทย ที่เดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง กลุ่มตัวอย่างเลือกจากกลุ่มประชากรข้างต้นโดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Nonprobability Sampling) แบบสำรวจอาศัยความสะดวก (Convenience Sampling) และใช้ค่าตาราง Taro Yamane (1973) กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน แต่เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านงบการแจกแบบสอบถาม จึงได้แบบสอบถามที่ข้อมูลสมบูรณ์ จำนวน 391 ชุด

#### 5.2 เครื่องมือวิจัย

เครื่องมือในการใช้ในการศึกษา คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) แบบออนไลน์ จำนวน 400 ชุด โดยนำคำถามในการวิจัยบรรจุลงในแบบสอบถามออนไลน์ Google Form แล้วใช้การส่งต่อแบบสอบถามผ่านทางสื่อออนไลน์ โดยข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนั้นจะส่งกลับมาที่ Google Form ต้นฉบับโดยอัตโนมัติ หลังจากกลุ่มตัวอย่างทำแบบสอบถามเสร็จ

### 5.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามซึ่งประกอบด้วยข้อมูล 3 ส่วนได้แก่ (ก) ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ระดับรายได้ ลักษณะกลุ่มอาชีพ ความถี่ในการเดินทางด้วยเครื่องบิน วัตถุประสงค์การเดินทาง และ (ข) แบบสอบถามระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบิน โดยวัดระดับการรับรู้ด้วย Likert-Scale 5 ระดับ โดยระดับ 1 หมายถึง รับรู้่น้อยที่สุด ไปถึงระดับ 5 หมายถึง รับรู้มากที่สุด (ค) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการรับรู้ในการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบิน

## 6. ผลการวิจัย

### ตารางที่ 1 ลักษณะทางประชากรศาสตร์

ลักษณะทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
<b>1. เพศ</b>		
ชาย	212	30.9
หญิง	270	69.1
รวม	391	100
<b>2. อายุ</b>		
18 - 29 ปี	73	18.7
30 - 39 ปี	114	29.2
40 - 49 ปี	139	35.5
50 ปีขึ้นไป	65	16.6
รวม	391	100
<b>3. สถานภาพสมรส</b>		
โสด	218	55.8
แต่งงาน	196	43.2
หย่าร้าง/หม้าย	4	1.0
รวม	391	100
<b>4. ระดับการศึกษา</b>		
ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี	24	6.1
ระดับปริญญาตรี	229	58.6
สูงกว่าระดับปริญญาตรี	139	35.3
รวม	391	100
<b>5. อาชีพ</b>		
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	64	16.4
พนักงานเอกชน	154	39.4
นักเรียน/นักศึกษา	48	12.3
ประกอบอาชีพอิสระ/รับจ้าง	62	15.9

ลักษณะทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
แม่บ้าน/พ่อบ้าน	27	6.9
อื่นๆ	36	9.2
รวม	391	100
<b>6. รายได้</b>		
รายได้ต่ำกว่า 20,000	113	28.9
20,001 - 40,000 บาท	119	30.4
รายได้มากกว่า 40,001 บาท	159	40.7
รวม	391	100
<b>7. ความถี่ในการเดินทางด้วย เครื่องบิน</b>		
น้อยกว่า 3 ครั้งต่อปี	207	52.9
3 - 6 ครั้งต่อปี	109	27.9
7 - 12 ครั้งต่อปี	37	9.5
มากกว่า 12 ครั้งต่อปี	38	9.7
รวม	391	100
<b>8. วัตถุประสงค์การเดินทาง</b>		
การทำงาน/ประชุม	85	21.7
ธุรกิจ	11	2.8
ท่องเที่ยว	243	62.1
กลับภูมิลำเนา	37	9.5
การศึกษา / ดูงาน	9	2.3
พบแพทย์	2	0.5
อื่นๆ	4	1.0
รวม	391	100

## ตารางที่ 2 การรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบิน

กำหนดเกณฑ์การแปลความหมายขอคะแนนเฉลี่ย ดังนี้

- ค่าเฉลี่ย 4.21 - 5.00 หมายถึง มีการรับรู้มากที่สุด
- ค่าเฉลี่ย 3.41 - 4.20 หมายถึง มีการรับรู้มาก
- ค่าเฉลี่ย 2.61 - 3.40 หมายถึง มีการรับรู้ปานกลาง
- ค่าเฉลี่ย 1.81 - 2.60 หมายถึง มีการรับรู้น้อย
- ค่าเฉลี่ย 1.00 - 1.80 หมายถึง มีการรับรู้ที่น้อยที่สุด

การรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบิน	Mean	S.D.	การแปลผล
1. ท่านทราบว่าวัตถุอันตรายเป็นสิ่งที่จะต้องคำนึงถึงเมื่อเดินทางโดยเครื่องบิน	4.44	0.768	มีการรับรู้มากที่สุด
2. ท่านทราบว่า มีของที่ต้องห้าม นำโดยสารไปกับเครื่องบินเนื่องจากถูกกำหนดเป็นวัตถุอันตราย	4.30	0.827	มีการรับรู้มากที่สุด
3. ท่านทราบว่า สิ่งใดเป็นวัตถุอันตรายต้องห้ามนำโดยสารไปกับเครื่องบิน	4.06	0.948	มีการรับรู้มาก
4. ท่านทราบว่า ไม่สามารถนำวัตถุอันตรายที่เป็นสารกัมมันตภาพรังสีโดยสารไปกับเครื่องบินได้	4.24	1.013	มีการรับรู้มากที่สุด
5. ท่านทราบว่า มีวัตถุอันตรายบางประเภทต้องได้รับอนุญาตจากสายการบินก่อนนำเดินทาง	3.99	1.069	มีการรับรู้มาก
6. ท่านทราบว่า วัตถุอันตรายบางประเภท มีกฎการบินอนุญาตเฉพาะสายการบินนำขึ้นห้องโดยสารได้	3.75	1.159	มีการรับรู้มาก
7. ท่านทราบว่า วัตถุอันตรายบางประเภท เช่น Power Bank สามารถนำขึ้นเครื่องบินได้ในลักษณะสัมภาระติดตัว (Carry-on Baggage) เท่านั้น	4.37	0.873	มีการรับรู้มากที่สุด
8. ท่านทราบว่า วัตถุอันตรายบางประเภท สามารถนำขึ้นเครื่องบินได้ในลักษณะสัมภาระติดตัว (Carry-on Baggage) ในปริมาณที่จำกัด	4.13	0.972	มีการรับรู้มาก
9. ท่านทราบว่า ณ จุดตรวจค้นในท่าอากาศยาน ต้องแยกวัตถุอันตรายออกจากสัมภาระทั่วไป และสำแดงแยกกัน	4.12	0.952	มีการรับรู้มาก
10. ท่านทราบว่า หากตรวจพบวัตถุอันตราย ต้องห้ามขึ้นห้องโดยสาร หรือ เกินปริมาณที่กำหนด ท่านต้องทิ้งของเหล่านั้น ณ จุดตรวจค้น	4.46	0.763	มีการรับรู้มากที่สุด
11. ท่านทราบว่า วัตถุอันตรายบางประเภท ต้องพกติดตัวตลอดเวลาระหว่างเดินทางโดยเครื่องบิน	3.71	1.112	มีการรับรู้มาก
12. ท่านทราบว่า วัตถุอันตรายบางประเภท ต้องแจ้งตำแหน่งจัดเก็บในห้องโดยสารให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานทราบ	3.59	1.179	มีการรับรู้มาก
13. ท่านทราบว่า สินค้าปลอดภาษีบางชนิดเป็นวัตถุอันตราย และต้องคำนึงถึงข้อปฏิบัติ หากท่านเป็นผู้โดยสารผ่านต้องเปลี่ยนถ่ายเครื่องในสนามบินถัดไป	3.52	1.196	มีการรับรู้มาก
14. ท่านทราบว่า หากฝ่าฝืน ลักลอบนำวัตถุอันตรายต้องห้าม ตามกำหนดโดยสารไปกับเครื่องบิน อาจถูกปฏิเสธการเดินทาง และถูกดำเนินคดีได้	4.14	1.013	มีการรับรู้มาก



การรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบิน	Mean	S.D.	การแปลผล
15. ท่านทราบว่า ระหว่างเที่ยวบิน หากสัมภาระที่มีส่วนผสม หรือส่วนประกอบของวัตถุอันตรายของท่าน ตกหล่นไปในพื้นที่ที่ไม่สามารถเข้าถึง สูญหาย แดกหัก หรือ เกิดกลิ่นใหม่ มีควันไฟ ต้องรีบแจ้งเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานทันที	4.14	1.002	มีการรับรู้มาก
รวม	4.06	0.758	มีการรับรู้มาก

### ตารางที่ 3 ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานการวิจัย	ยอมรับ	ปฏิเสธ
สมมติฐานที่ 1 เพศที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน		✓
สมมติฐานที่ 2 สถานภาพสมรสที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน		✓
สมมติฐานที่ 3 ช่วงอายุที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน		✓
สมมติฐานที่ 4 ระดับการศึกษาที่ต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน		✓
สมมติฐานที่ 5 กลุ่มอาชีพที่ต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน	✓	
สมมติฐานที่ 6 ระดับรายได้ที่ต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน		✓
สมมติฐานที่ 7 ความถี่ในการเดินทางด้วยเครื่องบินที่ต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน	✓	
สมมติฐานที่ 8 วัตถุประสงค์การเดินทางที่ต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน	✓	

## 7. สรุปผลและอภิปรายผล

### 7.1 สรุปผล

จากการศึกษาเรื่องการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินของผู้โดยสารชาวไทย ผลการศึกษาจากการวิจัยเชิงปริมาณสรุปลักษณะทางประชากรศาสตร์ได้ดังนี้ กลุ่มตัวอย่างประชากรส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 270 คน คิดเป็นร้อยละ 69.1 ส่วนใหญ่มีอายุ 40 - 49 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.5 สถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 55.8 มีระดับการศึกษาส่วนใหญ่ที่ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 58.6 ประกอบอาชีพเป็นพนักงานเอกชน ร้อยละ 39.4 รองลงมา คือ อาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 16.4 ระดับรายได้ส่วนใหญ่มีระดับรายได้มากกว่า 40,001 บาท

ขึ้นไป ร้อยละ 40.7 กลุ่มตัวอย่างประชากรมีความถี่ในการเดินทางส่วนใหญ่เดินทางน้อยกว่า 3 ครั้งต่อปี ร้อยละ 52.9 โดยมีวัตถุประสงค์ส่วนใหญ่ในการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 62.1 รองลงมา คือ การทำงาน/ประชุม ร้อยละ 21.7

ทางด้านการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบิน ผู้วิจัยนำค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ใช้ในการวิเคราะห์และแปลผลการรับรู้ สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 4.06 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.758 โดยข้อความถามที่มีคะแนนของระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินมากที่สุด คือ ท่านทราบหรือไม่ว่า หากตรวจพบวัตถุอันตรายต้องห้ามขึ้นห้องโดยสาร หรือเกินปริมาณที่กำหนด ท่านต้องทิ้งของเหล่านั้น ณ จุดตรวจค้น โดยมีคะแนนเฉลี่ย 4.46 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.763 รองลงมา คือ ท่านทราบหรือไม่ว่า วัตถุอันตรายเป็นสิ่งที่จะต้องคำนึงถึงเมื่อเดินทางโดยเครื่องบิน โดยมีคะแนนเฉลี่ย 4.44 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.768 ส่วนข้อความถามที่มีคะแนนของระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินน้อยที่สุด คือ ท่านทราบหรือไม่ว่า สินค้าปลอดภาษีบางชนิดเป็นวัตถุอันตราย และต้องคำนึงถึงข้อปฏิบัติ หากท่านเป็นผู้โดยสารผ่านต้องเปลี่ยนถ่ายเครื่องในสนามบินถัดไป โดยมีคะแนนเฉลี่ย 3.59 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.179

ส่วนสมมติฐานการวิจัย เกี่ยวกับ ลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่แตกต่างกันส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน นั้น สามารถสรุปได้เป็นรายชื่อ ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 เพศที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน

สรุปผลการศึกษา พบว่า ปฏิเสธสมมติฐาน เนื่องจาก เพศที่แตกต่างกัน มีระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าสถิติ  $t = -1.778$  และมีค่า  $p\text{-value}$  เป็น  $0.076$  ( $p\text{-value} > 0.05$ )

สมมติฐานที่ 2 สถานภาพสมรสที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน

สรุปผลการศึกษา พบว่า ปฏิเสธสมมติฐาน เนื่องจาก สถานภาพสมรสที่แตกต่างกัน มีระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าสถิติเอฟ  $F = 1.192$  และมีค่า  $p\text{-value}$  เป็น  $0.305$  ( $p\text{-value} > 0.05$ )

สมมติฐานที่ 3 ช่วงอายุที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน

สรุปผลการศึกษา พบว่า ปฏิเสธสมมติฐาน เนื่องจาก ช่วงอายุที่แตกต่างกัน มีระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าสถิติเอฟ  $F = 2.056$  และมีค่า  $p\text{-value}$  เป็น  $0.106$  ( $p\text{-value} > 0.05$ )

สมมติฐานที่ 4 ระดับการศึกษาที่ต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน

สรุปผลการศึกษา พบว่า ปฏิเสธสมมติฐาน เนื่องจาก ระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน มีระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าสถิติเอฟ  $F = 0.435$  และมีค่า  $p\text{-value}$  เป็น  $0.647$  ( $p\text{-value} > 0.05$ )

สมมติฐานที่ 5 กลุ่มอาชีพที่ต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน

สรุปผลการศึกษา พบว่า ยอมรับสมมติฐาน โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ พนักงานเอกชน นักเรียน/นักศึกษา อาชีพอิสระ/รับจ้าง แม่บ้าน/พ่อบ้าน และกลุ่มอาชีพอื่น ๆ มีคะแนนเฉลี่ยของระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบทรายเป็นเครื่องปั้นภาพรวมเป็น 4.002, 4.016, 4.231, 3.957, 3.926 และ 4.454 ตามลำดับ ผลการวิเคราะห์พบว่า กลุ่มอาชีพที่แตกต่างกัน มีระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบทรายเป็นเครื่องปั้นที่แตกต่างกัน โดยมีค่าสถิติเอฟ 3.085 และมีค่า p-value เป็น 0.010 (p-value < 0.05)

#### ตารางที่ 4 เปรียบเทียบรายค่า ของกลุ่มอาชีพที่ต่างกัน ที่ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบทรายเป็นเครื่องปั้นภาพรวม ด้วยวิธี LSD

กลุ่มอาชีพ	พนักงานเอกชน	นักเรียน/ นักศึกษา	อาชีพอิสระ/ รับจ้าง	แม่บ้าน/ พ่อบ้าน	อื่น ๆ
รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	-0.014	-0.228	0.045	0.076	-0.452*
พนักงานเอกชน	-	-0.215	0.059	0.090	-0.438*
นักเรียน/ นักศึกษา	-	-	0.274	0.305	-0.223
อาชีพอิสระ/ รับจ้าง	-	-	-	0.031	-0.497*
แม่บ้าน/พ่อบ้าน	-	-	-	-	-0.528*

\* มีค่านัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

จากตารางเปรียบเทียบรายค่า ของกลุ่มอาชีพที่ต่างกัน ที่ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบทรายเป็นเครื่องปั้นภาพรวม ด้วยวิธี LSD พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพ รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ พนักงานเอกชน อาชีพอิสระ/รับจ้าง และแม่บ้าน/พ่อบ้าน มีคะแนนเฉลี่ยของระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบทรายเป็นเครื่องปั้นภาพรวมต่ำกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

สมมติฐานที่ 6 ระดับรายได้ที่ต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบทรายเป็นเครื่องปั้นที่ต่างกัน

สรุปผลการศึกษา พบว่า ปฏิเสธสมมติฐาน เนื่องจาก ระดับรายได้ที่ต่างกัน มีระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบทรายเป็นเครื่องปั้นไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าสถิติเอฟ 0.166 และมีค่า p-value เป็น 0.847 (p-value > 0.05)

สมมติฐานที่ 7 ความถี่ในการเดินทางด้วยเครื่องบินที่ต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบทรายเป็นเครื่องปั้นที่ต่างกัน

สรุปผลการศึกษา พบว่า ยอมรับสมมติฐาน เนื่องจาก ความถี่ในการเดินทางด้วยเครื่องบินที่ต่างกัน มีระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบทรายเป็นเครื่องปั้นที่ต่างกัน โดยมีค่าสถิติเอฟ 12.665 และมีค่า p-value เป็น 0.000 (p-value < 0.05)

**ตารางที่ 5 เปรียบเทียบรายค่า ของความถี่ในการเดินทางด้วยเครื่องบินที่แตกต่างกัน ที่ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบขึ้นเครื่องบินภาพรวม ด้วยวิธี LSD**

ความถี่ในการเดินทางด้วยเครื่องบิน	3 - 6 ครั้งต่อปี	6 - 12 ครั้งต่อปี	มากกว่า 12 ครั้งต่อปี
น้อยกว่า 3 ครั้งต่อปี	-0.277*	-0.298*	-0.737*
3 - 6 ครั้งต่อปี	-	-0.021	-0.460*
6 - 12 ครั้งต่อปี	-	-	-0.439*

\* มีค่านัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทางด้วยเครื่องบินมากกว่า 12 ครั้งต่อปี มีคะแนนเฉลี่ยของระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบขึ้นเครื่องบินภาพรวมสูงกว่ากลุ่มที่มีความถี่ในการเดินทางน้อยกว่า และกลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทางด้วยเครื่องบินน้อยกว่า 3 ครั้งต่อปี มีคะแนนเฉลี่ยของระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบขึ้นเครื่องบินภาพรวมต่ำกว่ากลุ่มอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

สมมติฐานที่ 8 วัตถุประสงค์การเดินทางที่ต่างกัน ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน

สรุปผลการศึกษา พบว่า ยอมรับสมมติฐาน เนื่องจาก กลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยเครื่องบินเป็น การทำงาน/ธุรกิจ ท่องเที่ยว กลับภูมิลำเนา และวัตถุประสงค์อื่น ๆ มีคะแนนเฉลี่ยของระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบขึ้นเครื่องบินภาพรวมเป็น 4.185, 3.980, 4.337 และ 3.996 ตามลำดับ ผลการวิเคราะห์พบว่า วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยเครื่องบินที่แตกต่างกัน มีระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบขึ้นเครื่องบินที่ไม่แตกต่างกัน โดยมีค่าสถิติเอฟ 3.531 และมีค่า p-value เป็น 0.015 (p-value > 0.05)

**ตารางที่ 6 เปรียบเทียบรายค่า ของวัตถุประสงค์การเดินทางที่แตกต่างกัน ที่ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบขึ้นเครื่องบินภาพรวม ด้วยวิธี LSD**

วัตถุประสงค์การเดินทาง	ท่องเที่ยว	กลับภูมิลำเนา	อื่น ๆ
การทำงาน/ธุรกิจ	0.206*	-0.152	0.190
ท่องเที่ยว	-	-0.357*	-0.016
กลับภูมิลำเนา	-	-	0.341

\* มีค่านัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

จากตารางเปรียบเทียบรายค่า ของวัตถุประสงค์การเดินทางด้วยเครื่องบินที่แตกต่างกัน ที่ส่งผลต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบขึ้นเครื่องบินภาพรวม ด้วยวิธี LSD พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยจุดประสงค์เพื่อท่องเที่ยว มีระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบขึ้นเครื่องบินต่ำกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยวัตถุประสงค์เพื่อกลับภูมิลำเนาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

จึงกล่าวได้ว่า ลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่ส่งผลต่อการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุดิบขึ้นเครื่องบินของผู้โดยสารชาวไทย คือ กลุ่มอาชีพที่แตกต่างกัน ความถี่ในการเดินทางด้วยเครื่องบินที่แตกต่างกัน และ

วัตถุประสงค์การเดินทางด้วยเครื่องบินที่แตกต่างกัน มีระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินแตกต่างกัน

## 7.2 อภิปรายผล

การศึกษาการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินของผู้โดยสารชาวไทย พบว่าผู้โดยสารมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินโดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเชิงลึกพบว่า ผู้โดยสารทราบว่าการตรวจพบวัตถุอันตรายต้องห้ามขึ้นห้องโดยสาร หรือมีปริมาณที่เกินกำหนด ผู้โดยสารต้องทิ้งของเหล่านั้น ณ จุดตรวจค้นมีคะแนนการรับรู้เฉลี่ยมากที่สุด รองลงมา คือ การรับรู้วัตถุอันตรายเป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงเมื่อเดินทางโดยเครื่องบิน เนื่องจากผู้โดยสารทุกคนที่เดินทางโดยเครื่องบินต้องผ่านจุดตรวจค้น เคยพบเห็น หรือประสบกับเหตุการณ์ที่ต้องทิ้งสัมภาระบางส่วน เนื่องจากเป็นวัตถุต้องห้ามขึ้นเครื่องบิน หรือมีอยู่ในปริมาณที่กำหนดไว้ด้วยตนเอง จึงทำให้มีการรับรู้เรื่องนี้ในระดับมาก สอดคล้องกับทฤษฎีการรับรู้ (เดมคักด์ คทวนิช, 2546) ที่กล่าวว่า สมอจะตีความสิ่งเร้าจากประสบการณ์เดิมเพื่อให้เกิดการรับรู้ และเพื่อป้องกันมิให้ตนเองต้องทิ้งทรัพย์สินเนื่องจากขัดต่อกฎการบิน จึงทำให้ต้องหาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้การรับรู้วัตถุอันตรายเป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงเมื่อเดินทางโดยเครื่องบินอยู่ในระดับมากเป็นอันดับสอง สอดคล้องกับ ทฤษฎีขยายและสร้างความตระหนักรู้ของอารมณเชิงบวกของ Barbara Lee Fredrickson (2004) ซึ่งกล่าวว่า หากบุคคลมีสภาวะทางอารมณ์เชิงบวก กล่าวคือเห็นว่าการรับรู้มีประโยชน์ต่อตนเองทำให้สนใจ ทำให้เกิดเป็นการรับรู้ที่มีประสิทธิภาพ

ด้านลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่ส่งผลกระทบต่อระดับการรับรู้เรื่องการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินของผู้โดยสารชาวไทยนั้น พบว่า วัตถุประสงค์การเดินทางที่ต่างกัน ส่งผลกระทบต่อระดับการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินที่ต่างกัน สอดคล้องกับผลวิจัยของ อิศราพร จินต์แสวง และคณะ (2560) พบว่าวัตถุประสงค์ในการเดินทางที่ต่างกัน ส่งผลกระทบต่อการตระหนักรู้ถึงความปลอดภัยบนเที่ยวบินที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ อาชีพที่ต่างกันมีระดับการรับรู้ที่ต่างกัน ทั้งนี้อาจเกิดจากลักษณะงานแต่ละอาชีพที่ต่างกัน หากเป็นอาชีพที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตราย หรือการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ รวมถึงอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยเครื่องบิน เช่น พนักงานสายการบิน เจ้าหน้าที่สนามบิน ย่อมมีความรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินเป็นอย่างดี ต่างจากผู้ประกอบอาชีพ หรือใช้ชีวิตประจำวันที่ไม่เกี่ยวข้อง ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน ควรประชาสัมพันธ์ในรูปแบบที่บุคคลทั่วไปสามารถเข้าใจ และเข้าถึงได้ง่าย Yu-Hern Chang และคณะ (2008) แนะนำว่า สำนักงานการบินพลเรือนในฐานะผู้มีอำนาจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนควรออกกฎหมาย ข้อกำหนดเกี่ยวกับการให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยในห้องโดยสาร ให้สายการบินนำไปปรับใช้กับผู้โดยสารให้ความรู้ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น และสร้างทัศนคติ พฤติกรรมที่เหมาะสมเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน

สำหรับประเด็นด้านประสบการณ์ในการโดยสารสายการบิน ซึ่งพบว่าผู้โดยสารที่มีความถี่ในการเดินทางด้วยเครื่องบิน มากกว่า 12 ครั้งต่อปี มีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินในภาพรวมสูงกว่ากลุ่มที่มีความถี่ในการเดินทางด้วยเครื่องบินน้อยกว่านั้น สอดคล้องกับผลงานวิจัยของ Yu-Hern Chang และคณะ (2008) พบว่าผู้โดยสารที่เดินทางเป็นประจำมีระดับการรับรู้เกี่ยวกับที่นั่งตรงทางออกฉุกเฉินบนเครื่องบินดีกว่าผู้โดยสารที่ไม่ได้เดินทางเป็นประจำ ดังนั้น การให้ความรู้เกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินรวมถึงกฎระเบียบพื้นฐาน จึงควรมุ่งไปที่กลุ่มผู้โดยสารที่ไม่ได้มีการเดินทางโดยเครื่องบินเป็นประจำ และประชาชนทั่วไป ทั้งที่เคยและไม่เคยเดินทางโดยเครื่องบิน เพื่อให้ผู้โดยสารมีความรู้ความเข้าใจ สามารถปฏิบัติตามกฎได้ตั้งแต่ครั้งแรกที่เดินทาง นอกจากนี้ ข้อเสนอแนะจากกลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยพบว่า ผู้โดยสารต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์ในวงกว้าง ในรูปแบบภาพยนตร์สั้น เพื่อกระตุ้นความสนใจและจดจำได้มากขึ้น สอดคล้องกับทฤษฎีการรับรู้ (เดมคักด์ คทวนิช, 2546)

ศักดิ์ คทวณิช (2546) ที่กล่าวว่า คุณลักษณะของสิ่งเร้า ทั้งขนาด สี สัน ลักษณะการเคลื่อนไหว ความแตกต่าง ความแปลกใหม่ เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการรับรู้ และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ณา รักษมณี และคณะ (2561) ที่พบว่า การปรับปรุงวิธี และช่องทางในการประชาสัมพันธ์ที่หลากหลาย ทั้งทางสื่อออนไลน์ที่สามารถเข้าถึงข้อมูล และส่งต่อได้อย่างรวดเร็ว และคงการสื่อสารแบบเดิม อาทิ สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อโทรทัศน์ไว้สำหรับผู้ที่ไม่สามารถเข้าถึงสื่อออนไลน์ได้ จะพัฒนาให้การสื่อสารมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างเสนอให้ สายการบินเป็น ผู้รับผิดชอบในการแจ้งข้อมูลให้ผู้โดยสารทราบตั้งแต่ซื้อตั๋วโดยสาร สอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบของสายการบินตามระเบียบใน คู่มือการขนส่งสินค้าอันตราย ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Dangerous Goods Regulations, 2018)

## 8. ข้อเสนอแนะ

### 8.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

(1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรนำผลงานวิจัยไปดำเนินการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้เกี่ยวกับนำวัตถุอันตรายขึ้นเครื่องบินในวงกว้าง เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจแก่สาธารณชน ยกเว้นความปลอดภัยในการเดินทางด้วยเครื่องบิน

(2) ควรมีการจัดกิจกรรมให้ความรู้อย่างต่อเนื่อง เพื่อสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับตนเองในบริบทอื่น ๆ

### 8.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

(1) ควรมีการศึกษาโดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ในการยกระดับความปลอดภัยทางการบินต่อไป

(2) ควรมีการศึกษาในกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเดินทางโดยเครื่องบิน เพื่อศึกษาช่องทางในการให้ความรู้สำหรับประชาชนก่อนการเดินทางด้วยเครื่องบิน หลีกเลี่ยงความขัดแย้งระหว่างพนักงานสายการบินและผู้โดยสารในการตรวจสอบการนำวัตถุอันตรายต้องห้ามขึ้นเครื่องบินโดยสาร

## 9. เอกสารอ้างอิง

เดิมศักดิ์ คทวณิช. (2564). *จิตวิทยาทั่วไป*. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.

ณา รักษมณี, วราภรณ์ เต็มแก้ว และอภิรดา นามแสง. (2561). การรับรู้ภาวะเปียกการนำสินค้าหรือวัตถุอันตรายไปกับอากาศยานของผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำ. *วารสารวิชาการครูศาสตร์อุตสาหกรรม พระจอมเกล้าพระนครเหนือ*, 9(2), 217-225.

*พระราชบัญญัติการเดินอากาศ* ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. 2559. (2559, 17 พฤศจิกายน). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 133 ตอนพิเศษ 263 ง. หน้า 23-30.

ศิริพันธ์ุ ถิ่นหากุล และ กฤตพา แสนชัยธร. (2559). อิทธิพลทางบุคลิกภาพตราสินค้าที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อสินค้า: กรณีศึกษา แบรินด์ปาปาตา จังหวัดขอนแก่น. *วารสารวิทยาลัยบัณฑิตศึกษาดิจิทัล มหาวิทยาลัยขอนแก่น*, 9 (2), 180-201.

ศุภมาศ ปลื้มกุล. (2559). อัตลักษณ์ขององค์กรจากการรับรู้ของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย. *วารสารวิจัยและพัฒนา วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 11 (1), 23-34.

- สุเมธ บุญยรัตน์. (2563). การรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางของผู้โดยสารของผู้โดยสารกลุ่มเจนเอเรชั่น เอ็กซ์และเจนเอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการการบิน. สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2563). *แผนนิรภัยการบินแห่งชาติ(NCASP)*. [ออนไลน์]. ค้นเมื่อ 1 มกราคม 2565, จาก <https://www.caat.or.th/th/archives/54306>
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2564). *วัตถุอันตรายสำหรับผู้โดยสาร*. [ออนไลน์]. ค้นเมื่อ 27 พฤศจิกายน 2564, จาก: <https://www.caat.or.th/th/archives/41245>.
- อิศราพร จินต์แสวง และ ปวรรัตน์ สุภิมาธ. (2560). แนวทางการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มความตระหนักรู้ถึงความปลอดภัยบนเที่ยวบินแก่ผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำ. *วารสารวิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน*, 3 (1), 64-77.
- Aircraft and Railway Accident Investigation Board. (2015). *Aircraft Accident Report Boeing 747-400F, HL7604 2015*. [online]. Retrieved 25 November 2021. Retrieved from: <https://www.scribd.com/document/499141426/Aircraft-Accident-Report-Boeing-747-400F-HL7604-2015>.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50 (2), 179-211. Retrieved from: [https://www.researchgate.net/publication/272790646\\_The\\_Theory\\_of\\_Planned\\_Behavior](https://www.researchgate.net/publication/272790646_The_Theory_of_Planned_Behavior)
- Chang, Y-H., & Liao, M. Y. (2008). Air passenger perceptions on exit row seating and flight safety education. *Safety Science*, 46 (10), 1459-1468. Retrieved from: <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2007.11.00>.
- Fredrickson B. L. (2004). The broaden-and-build theory of positive emotions. *Philosophical transactions of the Royal Society of London. Series B, Biological sciences*, 359 (1449), 1367-1378. Retrieved from: <https://doi.org/10.1098/rstb.2004.1512>.
- IATA. (2019). *IATA Dangerous Goods Regulations Manual (2018)*. 59TH Edition. The Editor, DGR International Air Transport Association Cargo Department. Geneva: Switzerland.