



การประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ กรณีศึกษา ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีกรมเจ้าท่า
กระทรวงคมนาคม



ปิยะพันธ์ เชื้อเมืองพาน

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

คณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2564

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

การประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ วิทยาลัยการศึกษาศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีกรมเจ้าท่า
กระทรวงคมนาคม



ปิยะพันธ์ เชื้อเมืองพาน

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
2564
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

STRESS ASSESSMENT OF MERCHANT MARINE CADETS: A CASE STUDY OF
MERCHANT MARINE TRAINING CENTER, MARINE DEPARTMENT MINISTRY OF
TRANSPORT



PIYAPAN CHUAMUANGPAN

AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR MASTER OF SCIENCE
IN LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
FACULTY OF LOGISTICS
BURAPHA UNIVERSITY

2021

COPYRIGHT OF BURAPHA UNIVERSITY

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณา
งานนิพนธ์ของ ปิยะพันธ์ เชื้อเมืองพาน ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ของมหาวิทยาลัย
บูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์

อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชัญภัส เมืองปิ่น)

คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์



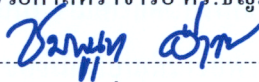
ประธาน

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มานะ เขาวรัตน์)



กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชัญภัส เมืองปิ่น)



กรรมการ

(ดร.ชมพูนุท อ่ำช้าง)



คณบดีคณะ โลจิสติกส์

(รองศาสตราจารย์ ดร. อนุกร อินทร์พวง)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ของ
มหาวิทยาลัยบูรพา



คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.นุจรี ไชยมงคล)

วันที่ 6 เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2564



62920285: สาขาวิชา: การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน; วท.ม. (การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)

คำสำคัญ: ความเครียด/ การวิจัยเชิงประเมิน/ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์/ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

ปิยะพันธ์ เชื้อเมืองพาน : การประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์

กรณีศึกษา ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม. (STRESS ASSESSMENT OF MERCHANT MARINE CADETS: A CASE STUDY OF MERCHANT MARINE TRAINING CENTER, MARINE DEPARTMENT MINISTRY OF TRANSPORT) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: รัชฎ์ส เมืองป็น ปี พ.ศ. 2564.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์และเสนอแนวทางในการจัดการความเครียดเบื้องต้นของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ กรณีศึกษาศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ทำการสุ่มกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการอย่างง่าย (Simple random sampling) จำนวน 319 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแจกแจงความถี่ จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 96.89 มีอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 51.10 ระดับการศึกษา ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 99.37 และยังไม่ได้ฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลร้อยละ 55.49 โดยมีสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี โดยรวมทั้ง 5 ด้านอยู่ในระดับปานกลาง โดยด้านการเรียนการสอน/ กิจกรรมมีค่าเฉลี่ยสูงสุด ส่งผลในระดับปานกลาง ($M = 3.05$, $SD = 1.17$) รองมา ได้แก่ ด้านสภาพแวดล้อม ด้านส่วนบุคคล ด้านครอบครัว ตามลำดับ ($M = 2.72$ $SD = 1.17$, $M = 2.64$ $SD = 1.14$ และ $M = 2.46$ $SD = 1.02$) และด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลส่งผลต่อระดับความเครียดน้อยที่สุด ($M = 2.17$, $SD = 1.07$) จากนั้นนำระดับความเครียดในระดับมากถึงมากที่สุดมาเสนอแนวทางการจัดการความเครียด ซึ่งมีทั้งหมด 4 ข้อ ดังนี้ 1) ความคาดหวังให้ครอบครัวมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น 2) ความคาดหวังต่อตนเองสูงไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้ 3) การมีกิจกรรมที่มากเกินไปทำให้พักผ่อนน้อยลง 4) ด้านภาษาอังกฤษทำให้เกิดความเครียดอยู่ในระดับมาก

62920285: MAJOR: LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT; M.Sc.
(LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT)

KEYWORDS: STRESS/ EVALUATIVE RESEARCH/ MERCHANT MARINE CADETS/
MERCHANT MARINE TRAINING CENTER MARINE DEPARTMENT
MINISTRY OF TRANSPORT

PIYAPAN CHUAMUANGPAN : STRESS ASSESSMENT OF MERCHANT
MARINE CADETS: A CASE STUDY OF MERCHANT MARINE TRAINING CENTER,
MARINE DEPARTMENT MINISTRY OF TRANSPORT. ADVISORY COMMITTEE:
THANYAPHAT MUANGPAN, Ph.D. 2021.

The purpose of this research is to evaluate the stress of merchant marine cadets, and to propose a stress relief guideline for the merchant marine cadets. A case study of the Merchant Marine Training Center, Marine Department with 319 merchant marine cadets using the simple random sampling method. The research method is applied with questionnaire survey. The analytical statistics are used the percentage, average, standard deviation, and frequency distribution. The research results shown that the samples of male is 96.89%, 51.10% in the age 21-30 years old, 99.37% in bachelor's degree, and 55.49% that are never trained at sea. The overall stress level in the 5 categories are shown the medium level. The class and activity factors are presented in the highest with a medium effect ($M=3.05$, $SD=1.17$), followed by the environment factor, personal factor and family factor respectively ($M = 2.72$ $SD = 1.17$, $M = 2.64$ $SD = 1.14$ and $M = 2.46$ $SD = 1.02$). The interpersonal relation factor is shown the lowest in the stress level ($M = 2.17$, $SD = 1.07$). The stress management guideline for the high-highest stress levels are presented for solving the stress of merchant marine cadets. There are 4 points as follows 1) The expectation of a better family well-being. 2) High expectation for oneself cannot reach the goal. 3) Excessive activities lead to less rest. 4) English causes a high level of stress.

กิตติกรรมประกาศ

งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความอนุเคราะห์และความกรุณาอย่างยิ่งจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธัญภัศ เมืองปิ่น อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มานะ เขาวรัตน์ และ ดร.ชมพูนุท อ่ำช้าง กรรมการสอบงานนิพนธ์ ที่กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำแนวทางที่ถูกต้อง ตลอดจนแก้ไข ข้อบกพร่องต่าง ๆ เพื่อให้งานนิพนธ์ครั้งนี้มีความสมบูรณ์มากขึ้น ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งอย่างยิ่งในความกรุณาของท่าน จึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณผู้อำนวยการศูนย์ฝึกพาณิชยน์วิ คณบดีคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา คุณภาวนา พงศ์ปริตร หัวหน้ากลุ่มมาตรฐานการศึกษาและเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ให้คำปรึกษา ให้ข้อมูล ด้านการเรียนการสอน การฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล การจัดการหลักสูตรการศึกษา เพื่อให้ผู้วิจัยได้ศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูลอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อเป็ลียน คุณแม่เม่นฉวีวรรณ เชื้อเมืองพาน ผู้เป็นแรงบันดาลใจให้ กำลังใจ

ส่งเสริมและให้การสนับสนุนตลอดการศึกษาที่ผ่านมา รวมทั้งพี่ ๆ เพื่อน ๆ น้อง ๆ ทุกคน ปริญญาโทและทางคณะ โลจิสติกส์มหาวิทยาลัยบูรพา ที่คอยให้กำลังใจและให้ความช่วยเหลือในการ เขียนงานนิพนธ์และบุคคลที่ลืมไม่ได้คือนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ชั้นปีที่ 1-4 ศูนย์ฝึกพาณิชยน์วิ กรม เจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามที่เป็นจริงอันมีคุณค่าอย่างยิ่งต่อการนำมาวิเคราะห์ปัญหาในการวิจัยและการเขียนงานนิพนธ์ผู้วิจัยขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งรวมถึง บุคคลอื่นที่มีได้เอ่ยนาม ณ ที่นี้ที่ทำให้งานนิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

สุดท้ายนี้หากการวิจัยค้นคว้าอิสระนี้เกิดความผิดพลาดหรือมีข้อบกพร่องประการใด ผู้วิจัย ขออ้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ปิยะพันธ์ เชื้อเมืองพาน

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฅ
สารบัญภาพ	ฉุ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการทำวิจัย	5
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	6
ขอบเขตของการวิจัย	6
นิยามศัพท์เฉพาะ	7
บทที่ 2 เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
ธุรกิจพาณิชย์นำวีพาณิชย์นำวี	8
การผลิตบุคลากรประจำเรือไทย	13
ทฤษฎีความเครียด	18
ทฤษฎีการใช้สูตรของ Taro Yamane	47
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	49
บทที่ 3 วิธีดำเนินงานวิจัย	55
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	55
กลุ่มตัวอย่าง	56

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	56
การสร้างเครื่องมือและการทดสอบเครื่องมือ.....	60
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	60
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	61
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	61
บทที่ 4 ผลการวิจัย.....	63
ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลทั่วไป สถานภาพส่วนตัว.....	63
ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า.....	65
ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลวิถีคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์.....	83
ส่วนที่ 4 แนวทางในการจัดการความเครียดเบื้องต้นตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการความเครียด.....	87
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	91
สรุปผลการวิจัย.....	91
การอภิปรายผล.....	93
ข้อเสนอแนะการนำผลการวิจัยไปใช้.....	96
ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป.....	96
บรรณานุกรม.....	98
ภาคผนวก.....	103
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	116

สารบัญตาราง

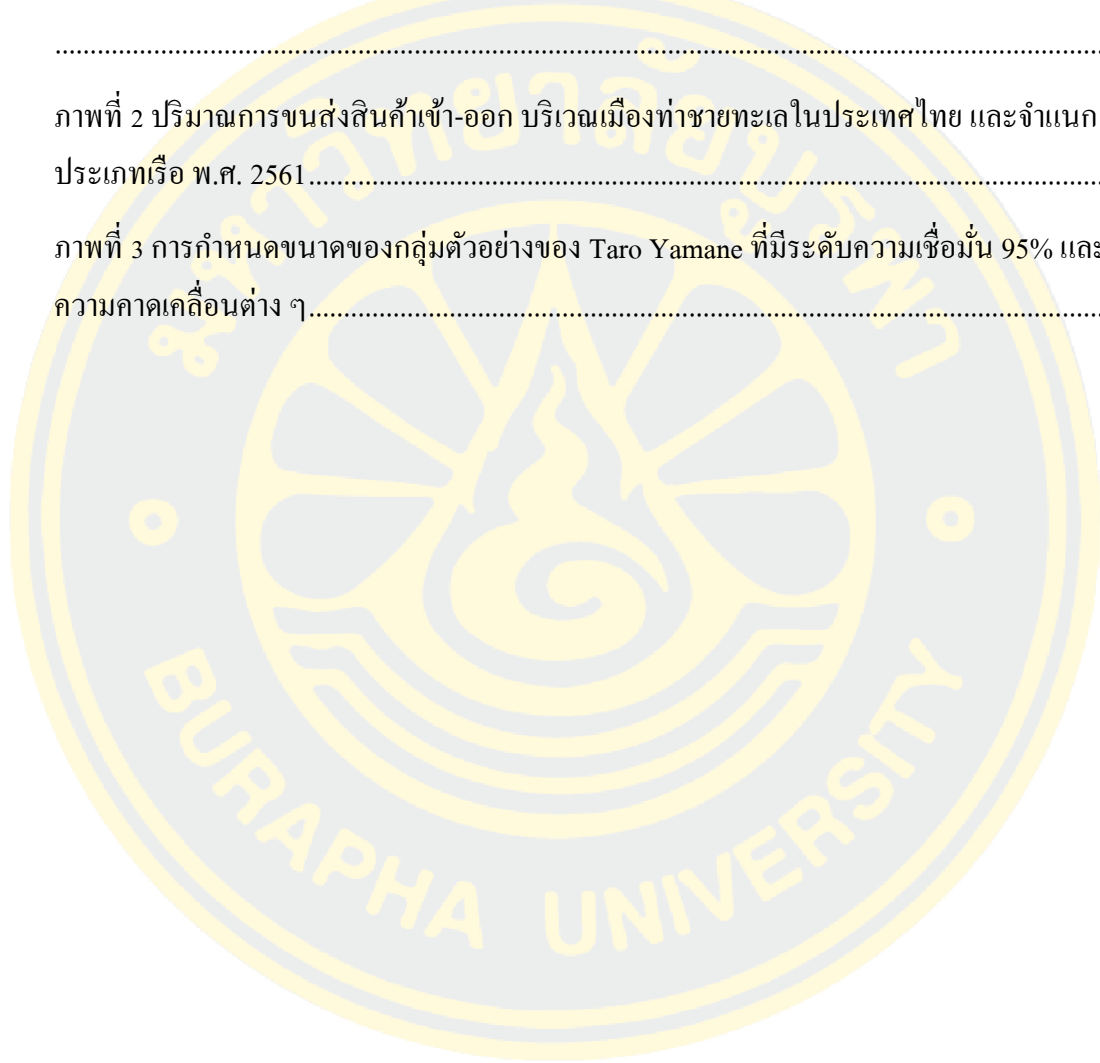
หน้า

ตารางที่ 1 ทบทวนวรรณกรรมและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างแบบประเมินความเครียด	46
ตารางที่ 2 จำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ชั้นปีที่ 1-4 ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี	55
ตารางที่ 3 ความถี่และร้อยละของ ข้อมูลทั่วไป สถานภาพส่วนตัว (n = 319).....	63
ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงมาตรฐานของสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี โดยรวม (n = 319)	65
ตารางที่ 5 จำนวน ร้อยละและค่าเฉลี่ยของสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ด้านการเรียนการสอน/ กิจกรรม (n = 319).....	67
ตารางที่ 6 จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยของสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ด้านสภาพแวดล้อม (n = 319).....	71
ตารางที่ 7 จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยของสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ด้านส่วนบุคคล (n = 319).....	74
ตารางที่ 8 จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยของสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ด้านครอบครัว (n = 319)	77
ตารางที่ 9 จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยของสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล (n = 319).....	80
ตารางที่ 10 จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ย วิถีคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์	83

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1 ปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า-ออก บริเวณเมืองท่าชายทะเลในประเทศไทย พ.ศ. 2552-2561	2
ภาพที่ 2 ปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า-ออก บริเวณเมืองท่าชายทะเลในประเทศไทย และจำแนกประเภทเรือ พ.ศ. 2561.....	2
ภาพที่ 3 การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างของ Taro Yamane ที่มีระดับความเชื่อมั่น 95% และความคาดเคลื่อนต่าง ๆ.....	49

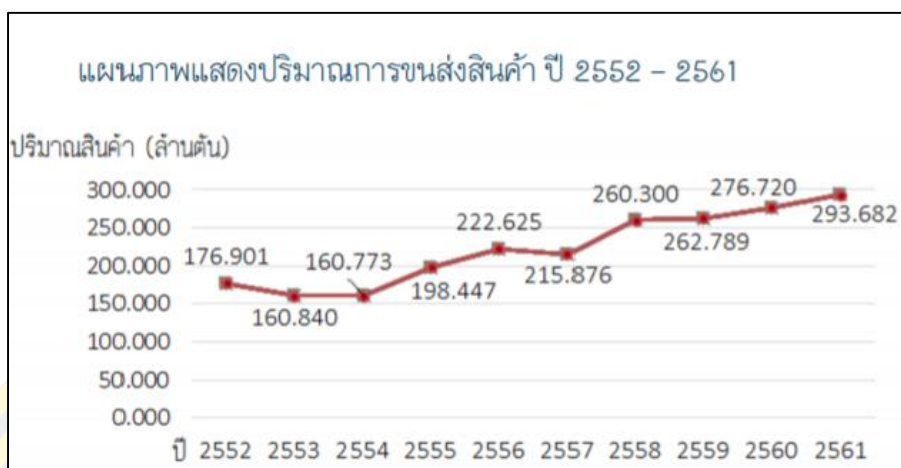


บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากอดีตจนถึงปัจจุบัน ความมั่นคงทางทะเลและการค้าทางทะเลโลก นับเป็นกิจการที่มีความเจริญก้าวหน้าในด้านอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี เป็นพลังสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของชาติและประเทศต่าง ๆ ครอบคลุมถึงกองเรือพาณิชย์โลก ธุรกิจพาณิชย์นาวีได้มีการพัฒนาและมีอัตราการขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ตามลำดับ รวมทั้งการพัฒนาของการดำเนินกิจกรรมในภาคอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีอย่างต่อเนื่องและยาวนาน การขนส่งทางทะเลจัดเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญที่สุดและใช้ในการขนส่งมากที่สุด ถึงร้อยละ 90 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด เมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่ง และค่าระวางที่ถูกกว่า สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ (สุมาลี สุขदानนท์, 2561) ธุรกิจพาณิชย์นาวีและบุคลากรพาณิชย์นาวีล้วนเป็นกิจการที่สร้างรายได้ให้กับประเทศชาติอย่างมาก ทั้งยังมีส่วนช่วยในการลดค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนในการส่งสินค้าออกของประเทศให้ต่ำลงจนมีความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีบทบาทสำคัญต่อการส่งเสริมศักยภาพและประสิทธิภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นแหล่งจ้างงาน และนำรายได้เข้าสู่ประเทศได้อย่างมหาศาล (วิทยา ยาม่วง, 2559) สำหรับประเทศไทยนั้น สามารถทำรายได้นำเข้าประเทศจากการขนส่งสินค้าทางทะเลได้เป็นจำนวนมาก ทั้งจากค่าขนส่งสินค้าหรือค่าระวางและรายได้จากคนประจำเรือเดินทะเล รวมทั้งรายได้จากธุรกิจต่อเนื่อง เช่น การต่อเรือการซ่อมบำรุงเรือและธุรกิจประกันภัยเรือ เป็นต้น (จันทร์เพ็ญ ตรี วิชาติ, 2557) จากสถิติกลุ่มวิเคราะห์สำนักงานกรมเจ้าท่า เดือนกันยายน พ.ศ. 2562 ปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ภาพรวมของการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี พ.ศ. 2561 พบว่า การขนส่งสินค้าที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลจากด่านศุลกากร จำนวน 22 ด่าน มีจำนวนเที่ยวเรือทั้งสิ้น 159,102 เที่ยวลำ ปริมาณสินค้านำเข้าทั้งสิ้น 293.682 ล้านตัน



ภาพที่ 1 ปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า-ออก บริเวณเมืองท่าชายทะเลในประเทศไทย พ.ศ. 2552-2561

จากกราฟ แสดงปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า-ออก บริเวณเมืองท่าชายทะเลในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2552-2561 พบว่ามีการเพิ่มจำนวนการขนส่งสินค้าทางเรือที่เพิ่มมากขึ้นทุกปีตามลำดับ (กรมเจ้าท่า, 2561)

ตาราง ก จำนวนเรือและปริมาณสินค้า จำแนกตามประเภทเรือ ปี 2561

ประเภทเรือ	จำนวนเรือ (เที่ยวลำ)			ปริมาณสินค้า (ตัน)	
	เรือทั้งหมด	เรือเปล่า	เรือสินค้า		
เรือค้าต่างประเทศ	ขาเข้า	44,321	21,611	22,710	160,466,628.992
	ขาออก	40,096	24,063	16,033	71,417,551.626
	รวม	84,417	45,674	38,743	231,884,180.618
เรือค้าชายฝั่ง	ขาเข้า	37,339	19,405	17,934	29,225,376.592
	ขาออก	37,346	15,840	21,506	32,572,305.071
	รวม	74,685	35,245	39,440	61,797,681.663
รวมทั้งสิ้น	ขาเข้า	81,660	41,016	40,644	189,692,005.584
	ขาออก	77,442	39,903	37,539	103,989,856.697
	รวม	159,102	80,919	78,183	293,681,862.281

ภาพที่ 2 ปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า-ออก บริเวณเมืองท่าชายทะเลในประเทศไทย และจำแนกประเภทเรือ พ.ศ. 2561 (กรมเจ้าท่า, 2561)

จากสถิติการขนส่งสินค้าทางทะเลและการเติบโตทางด้านธุรกิจพาณิชย์นาวีดังกล่าว จำเป็นที่จะต้องใช้เรือ และคนประจำ (Seafarer) เป็นยานพาหนะในการเดินเรือไปยังประเทศต่าง ๆ เพื่อขนส่งสินค้าทางทะเลจากต้นทางไปยังปลายทางทั่วโลก คุณแลร์บผิชอบชีวิตลูกเรือ รับผิดชอบสินค้า ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน และด้านสิ่งแวดล้อม โดยให้สินค้าไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย ต้องอาศัยความชำนาญ ความเชี่ยวชาญและทักษะพิเศษในการเดินเรือ โดยใช้เวลาให้สั้นที่สุด เพื่อลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่น้อยที่สุด หน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือนั้น แบ่งออกเป็น 2 ฝ่าย คือ ฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกลเรือ ซึ่งต้องปฏิบัติงานตามตำแหน่งภายในเรือสินค้า ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) เพื่อดูแลเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของคนประจำเรือ (กรมเจ้าท่า, 2556) จากการเพิ่มขึ้นของธุรกิจพาณิชย์นาวีทั่วโลกและประเทศไทยนั้น ทำให้เกิดนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่จะเข้ามามีบทบาทมากยิ่งขึ้นในธุรกิจพาณิชย์นาวีและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เช่น ยานไร้คนขับทางน้ำ หรือ Unmanned Marine Vehicles (UMVs) ซึ่งประเทศจีนประสบความสำเร็จในการทดสอบแล่นเรือบรรทุกสินค้า (Cargo ship) ด้านการพาณิชย์ไร้คนขับได้เป็นลำแรก แต่กระนั้นก็ปฏิเสธไม่ได้ว่าบุคลากรเดินเรือในอนาคตมีแนวโน้มที่ลดลงอย่างแน่นอน แต่ไม่ได้หมดไปในเวลาอันใกล้นี้ ยังจำเป็นต้องใช้บุคลากรเดินเรือบังคับเรือซึ่งเป็นยานพาหนะในการขนส่งสินค้าทางทะเลอยู่ รวมถึงการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่ทำให้ภาวะเศรษฐกิจโลกตกต่ำทั่วโลก แต่กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ (Shipping segment) เป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด ถึงแม้จะได้รับผลกระทบจากการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 แต่อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของเพื่อขนส่งสินค้า ยังคงสูงถึงร้อยละ 100 ในไตรมาสที่ 1/2563 เนื่องจากเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ดำเนินการขนส่งเพียงแค่สินค้าเท่านั้น ไม่มีผู้โดยสารคนที่เดินทางไปกับเรือ มีเพียงแค่คนเดินเรือ การขนส่งทางทะเลมีส่วนช่วยให้นักการขนส่งมากที่สุด และยังเป็นทางเลือกที่เหมาะสมกับการใช้ในวิกฤติปัจจุบันเพื่อเป็นการกระจายวัตถุดิบไปยังประเทศต่าง ๆ เพื่อลดการขาดแคลนได้ดี

ดังนั้น บุคลากรเดินเรือและคนประจำเรือยังคงมีความสำคัญและเป็นที่ต้องการของตลาดแรงงานโลกในธุรกิจพาณิชย์นาวีและการขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งในปัจจุบันและอนาคต ทั้งนี้รัฐบาลจึงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการผลิตบุคลากรด้านการเดินเรือ การพาณิชย์นาวี เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวี รวมทั้งพัฒนาและฝึกอบรมเพื่อเพิ่มวิทยฐานะของคนประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากลตามอนุสัญญา STCW 1978 และฉบับแก้ไข STCW 2010 เพื่อรองรับตลาดแรงงานโลก เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาดให้เพียงพอ จึงได้มอบหมายให้กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ให้ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี ซึ่งเป็นวิชาชีพ

เฉพาะทางด้านการเดินเรือ วิชาชีพนี้จึงจำเป็นต้องมีทักษะความรู้ความสามารถ ความชำนาญ ความเชี่ยวชาญ และความรับผิดชอบที่สูงมาก ทั้งคุณแลรับผิดชอบชีวิตลูกเรือ รับผิดชอบต่อสินค้าให้ไปถึงที่หมาย สิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จึงกำหนดคุณสมบัติและกำหนดเกณฑ์ ของผู้เข้ารับการศึกษา ให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานการศึกษาชาติ และมาตรฐานการจัดการศึกษา STCW (Standard of training, Certificate and Watch-keeping For Seafarer) มีการจัดการเรียนการสอนในลักษณะ วิชาชีพเฉพาะทาง โดยเปิดสอน 2 หลักสูตรด้วยกัน คือ ฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกลเรือ ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติตลอดจนจบหลักสูตรทั้งหมด 5 ปี นักเรียนจะต้องเผชิญกับความเครียดหลาย ๆ ด้าน หลายปัจจัย อาทิเช่น การปรับตัวกับสภาพแวดล้อม การเรียนการสอนทักษะที่เป็นชาวเรือ การฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล การฝึกประสบการณ์กับบริษัทสายเรือ ซึ่งใช้เวลาในการออกทะเลเป็นระยะเวลานานและอยู่ในสภาพแวดล้อมที่จำกัดส่งผลให้นำไปสู่ความเครียดมากขึ้น และการตรวจสุขภาพก่อนลงเรือ เพื่อให้ผ่านตามมาตรฐานที่กรมการแพทย์ประกาศกำหนด “มาตรฐานสุขภาพกายและสุขภาพจิตที่ดี” ไม่มีโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานในเรือ (กระทรวงสาธารณสุข, 2559) และปัจจัยด้านอื่น ๆ อีกมากมาย ส่งผลให้นักเรียนมีภาวะเครียดกดดันจากสภาพปัญหาดังกล่าว บางคนไม่สามารถจัดการกับความเครียดได้ ต้องปรึกษาทีมสหวิชาชีพด้านการแพทย์ เพื่อให้ความช่วยเหลือ ส่งผลให้นักเรียนบางคนลาออก และพ้นสภาพการเป็นนักเรียนเดินเรือพาณิชย์

จากผลวิจัยข้อมูลความเครียดของคนประจำเรือไทย พบว่า มีค่าระดับความเครียด 3.44 (3.41-4.20) ซึ่งมีความเครียดระดับมาก ในด้านลักษณะงาน และด้านความสัมพันธ์ภาพการทำงานตามลำดับ (พัศวีร์ ชื่นชม, 2563) จากผลวิจัยของ Bengal University of Technology India พบคนประจำเรือมีความวิตกกังวลและภาวะซึมเศร้าถึง ร้อยละ 48.7 กลุ่มตัวอย่าง 470 คน ที่ Haldia Dock Complex India (Sana & Bhakta, 2019) จากสถิติศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2552-2562 มีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ลาออก และพ้นสภาพการเป็นนักศึกษา เฉลี่ยปีละ 35 คน และ พ.ศ. 2563 มีนักเรียนลาออก จำนวน 15 คน จากข้อมูลหน่วยงานการบริการให้คำปรึกษานักเรียน ปีงบประมาณ 2563 มีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ปรึกษาเรื่องความเครียดกับพยาบาลวิชาชีพ จำนวน 12 คน ส่งพบจิตแพทย์เพื่อรักษาต่อเนื่อง จำนวน 3 คน (ปิยะพันธ์ เชื้อเมืองพาน และปิยะภรณ์ บรรณูชาจารุรัตน์, 2563) อีกทั้งจากการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ส่งผลให้นักเรียนเดินเรือชั้นปีที่ 4 ที่ยังฝึกประสบการณ์กับบริษัทสายเรือไม่สามารถกลับเข้ามาในประเทศไทยได้ ทำให้ไม่สามารถกลับมาทำเรื่องจบภาคการศึกษาและทำให้จบช้ากว่าเพื่อนร่วมรุ่นเป็นจำนวนหลายคน ส่งผลให้เกิดความเครียดตามมา (ทศพล ทองชมภู, 2563) ความเครียด

มีทั้งประโยชน์และโทษ แต่ความเครียดที่เป็นโทษนั้น เป็นความเครียดชนิดที่เกินความจำเป็น แทนที่จะเป็นประโยชน์กลับกลายเป็นอุปสรรคและอันตรายต่อชีวิต เมื่อคนเราอยู่ในภาวะตึงเครียด ร่างกายก็จะเกิดความเตรียมพร้อมที่จะ “สู้” หรือ “หนี” โดยที่ร่างกายมีการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เช่น อาการไม่สบายทางกายต่าง ๆ เช่น ปวดหัว ปวดเมื่อยตามส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย ความผิดปกติของ หัวใจ ความดันโลหิตสูง โรคกระเพาะ อาการท้องผูกท้องเสียบ่อย ๆ นอนไม่หลับ หอบหืด เสื่อมสมรรถภาพทางเพศ ฯลฯ ผลต่อสุขภาพจิตใจ นำไปสู่ความวิตกกังวล ซึมเศร้า กลัวอย่างไร้เหตุผล อารมณ์ไม่มั่นคง เปลี่ยนแปลงง่าย หรือ โรคประสาท นอกจากนี้ ความเครียดส่งผลต่อร่างกายและจิตใจ ย่อมส่งผลไปถึงประสิทธิภาพในการทำงาน สัมพันธภาพต่อครอบครัวและบุคคลแวดล้อม และเมื่อประสิทธิภาพในงานตกต่ำ ใจหาย่อมได้รับผลตึงเครียดมากขึ้นซ้ำซ้อน นับว่าความเครียดเป็นภัยต่อชีวิตอย่างยิ่ง (สมบัติ ตาปัญญา, 2556)

จากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยมีความสนใจและตระหนักถึงปัญหาด้านความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญและจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องทำการแก้ไขปัญหา ผู้วิจัยจึงได้ศึกษาวิจัย เกี่ยวกับการประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ชั้นปีที่ 1 ถึงชั้นปีที่ 4 ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการเสนอแนวทางในการจัดการความเครียดหลักเบื้องต้นตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการความเครียด หาแนวทางป้องกันแก้ไข และวางแผนในการบริหารจัดการความเครียดให้กับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เพื่อให้รู้สึกผ่อนคลาย มีความสุข สามารถเผชิญปัญหาความเครียด การปรับตัว ความกดดันจากสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้ ซึ่งจะส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลให้กับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่มีภาวะสุขภาพกายและสุขภาพจิตที่ดี ผลิตบุคคลากรเดินเรือที่มีคุณภาพตามมาตรฐานระดับสากลให้เพียงพอต่อความต้องการของตลาดแรงงานโลก ลดปริมาณการลาออก การฟื้นฟูสภาพการเป็นนักศึกษา เพื่อสนับสนุนธุรกิจพาณิชย์นาวีที่กำลังเติบโตขึ้นซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การขนส่งสินค้าทางทะเลในปัจจุบันและอนาคต

วัตถุประสงค์ของการทำวิจัย

1. เพื่อประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า
2. เพื่อเสนอแนวทางการจัดการความเครียดเบื้องต้นของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์

กรณีศึกษา ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัยครั้งนี้มีดังต่อไปนี้

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับทางตรง

1. ทราบถึงปัญหาความเครียดและระดับความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์
2. ผลจากการศึกษาที่ได้เพื่อเสนอแนวทางในการจัดการความเครียดหลักเบื้องต้น

ตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการความเครียด

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับทางอ้อม

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมีหน้าที่ผลิตคนประจำเรือระดับนายประจำเรือให้มีคุณภาพ และเพียงพอต่อความต้องการของตลาดแรงงานเพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวี รวมทั้งพัฒนาและฝึกอบรม เพื่อเพิ่มวิทยฐานะของคนประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากล ตามอนุสัญญา STCW 1978 และฉบับแก้ไข STCW 2010

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

เป็นการศึกษาประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ชั้นปีที่ 1 ถึงชั้นปีที่ 4 กรณีศึกษา ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ประกอบด้วยทั้งหมด 5 ด้าน ดังนี้

- 1.1 ด้านส่วนบุคคล
- 1.2 ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล
- 1.3 ด้านครอบครัว
- 1.4 ด้านการเรียนการสอน/ กิจกรรม
- 1.5 ด้านสภาพแวดล้อม

2. ขอบเขตด้านระยะเวลา

ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2564 เป็นระยะเวลารวม 5 เดือน

นิยามศัพท์เฉพาะ

ความเครียด (Stress) ทางการแพทย์ หมายถึง ภาวะที่แสดงออกมาเมื่อถูกกระตุ้นจากสิ่งแวดล้อม สังคม ภาวะอารมณ์ที่เกิดขึ้นจากจิตใจ รวมถึงสภาพร่างกาย ผลกระทบนั้นก่อให้เกิดความยากลำบาก หรือเกินขีดความสามารถ/ ทรัพยากรที่มีอยู่ จนก่อให้เกิดอันตรายต่อความเป็นอยู่ที่ดีของเขา

สุขภาพจิต (Mental health) หมายถึง สภาพชีวิตที่เป็นสุขอันเป็นผลมาจากการมีความสามารถในการจัดการปัญหาในการดำเนินชีวิต มีศักยภาพที่จะพัฒนาตนเองเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีรวมถึงความดีงามภายในจิตใจภายใต้สภาพสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ (Marine cadet) หมายความว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ทุกหลักสูตรที่ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเปิดให้มีการเรียนการสอนตามระบบการศึกษา

คนประจำเรือ (Seafarers) ตามความหมายในพจนานุกรมภาษาอังกฤษฉบับ หมายถึง บุคคลที่ทำงานมีหน้าที่อยู่บนเรือเดินทะเล (Someone who works or travels on a boat or ship on the sea)

บทที่ 2

เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาเกี่ยวกับ การประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ วิทยาลัยการศึกษาศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จึงได้นำเสนอตามหัวข้อ ดังนี้

1. ธุรกิจพาณิชย์นาวี
2. การผลิตบุคลากรประจำเรือไทย
3. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความเครียด
4. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
 - 4.1 งานวิจัยภายในประเทศ
 - 4.2 งานวิจัยต่างประเทศ

ธุรกิจพาณิชย์นาวีพาณิชย์นาวี

ธุรกิจพาณิชย์นาวี เป็นกิจการที่ครอบคลุมถึงกิจการเรือพาณิชย์ไทย ตามมาตรา 4 ในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี ไว้ว่า “การพาณิชย์นาวี” หมายความว่า กิจการเกี่ยวเนื่องกับกิจการพาณิชย์นาวี การขนส่งชายฝั่ง การขนส่งทางทะเล กิจการทำเรือ กิจการอยู่เรือ กิจการประกันภัย ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ และบุคลากรพาณิชย์นาวี และหมายความรวมถึงกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับกิจการดังกล่าวตามที่กำหนดในกฎกระทรวง จากคำจำกัดความดังกล่าวจะเห็นได้ว่ากิจการพาณิชย์นาวีเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมมากมายเมื่อพิจารณาความหมายตามที่ให้ไว้ใน พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิต คำว่า “พาณิชย์” แปลว่า “การค้าขาย” ส่วนคำว่า “นาวี” แปลว่า “เรือ” รวมกันมีความหมายว่า “การค้าขายทางเรือ” เมื่อแยกองค์ประกอบของความหมายจะเห็นได้ว่า “พาณิชย์นาวี” ครอบคลุมกิจกรรมหลักที่เกี่ยวข้องกับ “การค้าขาย” และ “เรือ” ดังนี้

ในส่วนของ “การค้าขาย” ครอบคลุมถึงสินค้าที่ทำการค้าขาย ถ้าเป็นการค้าขายระหว่างประเทศก็รวมถึงพิธีการศุลกากรในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ระบบการเงินที่ใช้ในการซื้อขายสินค้า การประกันภัยสินค้า

ในส่วนของ “เรือ” สิ่งที่สำคัญกว่าตัวเรือที่ใช้เป็นพาหนะในการขนส่งสินค้าแล้ว ยังครอบคลุมถึงกิจกรรมทั้งบนฝั่งและนอกฝั่ง ได้แก่ การขนส่งซึ่งเคลื่อนย้ายสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทาง รวมถึงการขนส่งภายในประเทศ ได้แก่ ทางถนน ทางรถไฟ ทางแม่น้ำลำคลอง และการขนส่งทางทะเล ท่าเรือซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งภายในประเทศและการขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเลทั้งตัวเรือและสินค้า

ธุรกิจพาณิชย์นาวีสำคัญอย่างไร

ขึ้นชื่อว่า การค้า ย่อมมีความสำคัญกับเศรษฐกิจ เพราะเป็นแหล่งรายได้โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นแหล่งเงินตราประเทศที่สำคัญของประเทศ เนื่องจากการค้าทางเรือเป็นการค้าในระดับระหว่างประเทศ เหตุที่การค้าทางเรือเป็นการค้าระดับระหว่างประเทศเพราะตั้งแต่โบราณกาล การค้าระหว่างประเทศอาศัยการขนส่งทางเรือเป็นหลัก แม้ว่าปัจจุบันได้มีการขนส่งรูปแบบอื่น แต่ร้อยละ 90 ของปริมาณการค้าโลกยังขนส่งทางเรือและเหตุที่การค้าระหว่างประเทศขนส่งทางเรือเป็นหลัก ประกอบด้วยเหตุผล 2 ประการ คือ ข้อแรกร้อยละ 70 ของโลกเป็นพื้นน้ำ เพียงร้อยละ 30 เท่านั้น ที่เป็นแผ่นดินซึ่งส่วนใหญ่ยังแยกออกจากกันด้วยพื้นน้ำ ได้แก่ ทะเล มหาสมุทร จึงทำให้การเดินทางติดต่อกันต้องอาศัยเรือเป็นหลัก ข้อที่สอง เรือจึงเป็นพาหนะเดียวที่สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ และในราคาค่าขนส่งที่ต่ำ ทั้งนี้ คงเป็นผลมาจากตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน “เรือ” เป็นสิ่งเดียวที่มนุษย์สามารถก่อสร้างได้ใหญ่ที่สุด ซึ่งเป็นเหตุผลหนึ่งซึ่งทำให้อุตสาหกรรมต่อเรือถูกจัดไว้เป็นส่วนหนึ่งของกิจการพาณิชย์นาวี ทั้งนี้ เพราะการที่ประเทศมีขีดความสามารถในการต่อเรือสูงย่อมนำมาซึ่งการมีกองเรือพาณิชย์ที่เข้มแข็งในด้านการขนส่งประกอบด้วยกิจกรรมย่อย ๆ อีกมากมายทั้งบนเรือและบนฝั่ง เช่น การเดินเรือ การนำร่อง การลากจูงเรือเข้าเทียบท่า การบรรทุกขนถ่ายสินค้าขึ้นลงจากเรือ การเก็บรักษาสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้า รวมถึงการต่อเรือและซ่อมเรือ ซึ่งใช้แรงงานเป็นจำนวนมากและในระดับที่แตกต่างกัน จึงเป็นแหล่งจ้างงานที่ใหญ่ที่สุดแหล่งหนึ่งของประเทศ

ปัจจุบันปริมาณสินค้าที่ค้าขายระหว่างประเทศมีมูลค่าสูงกว่าในอดีตมาก ส่วนหนึ่งเป็นเพราะแนวคิดด้านการเสรีที่เป็นตัวผลักดันให้หน่วยธุรกิจสามารถเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตรวมถึงสินค้าและบริการจากประเทศหนึ่งไปอีกประเทศหนึ่งได้อย่างเสรีและต้นทุนต่ำ โดยอาศัยระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ การขนส่งทางทะเลโดยกองเรือพาณิชย์โลกเป็นรูปแบบที่มีส่วนแบ่งในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสูงที่สุด เมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น เช่น การขนส่งทางอากาศ ทางถนน ทางราง และทางท่อ เป็นต้น ทั้งนี้ เพราะว่าการขนส่งทางทะเลนั้นมีความได้เปรียบเหนือรูปแบบการขนส่งอื่นหลายประการด้วยกัน ได้แก่ ขนส่งได้ครั้งละมาก ๆ เป็นผลให้ต้นทุนใน

การขนส่งต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น นอกจากนี้การขนส่งสินค้าทางทะเลยังมีความยืดหยุ่นสูง เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้หลายลักษณะอีกด้วย

สำหรับประเทศไทยการขนส่งทางทะเลก็มีความสำคัญเช่นเดียวกัน ถึงแม้ว่าการขนส่งสินค้าภายในประเทศส่วนใหญ่จะขนส่งทางถนน แต่จากสถิติของกระทรวงคมนาคมแสดงให้เห็นว่าสินค้าเข้าและออกของประเทศเกือบ ร้อยละ 90 ถูกขนส่งทางทะเลและผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่เป็นสายเรือต่างชาติ ทำให้ผู้ประกอบการเรือไทยมีส่วนแบ่งในการขนส่งสินค้าเหล่านี้ น้อยมากส่วนหนึ่งเป็นเพราะประเทศไทย มีขนาดกองเรือพาณิชย์ที่เล็กมาก เมื่อเทียบกับปริมาณสินค้าที่ประเทศไทยค้าขายกับต่างชาติ ซึ่งเท่ากับว่าประเทศไทยสูญเสียรายได้อันพึงมีจากการขนส่งสินค้าให้กับต่างชาติจำนวนมหาศาล และยังสูญเสียโอกาสที่จะนำเงินตราเหล่านั้นกลับมาพัฒนาภาคส่วนต่าง ๆ ที่ด้อยพัฒนาให้มีศักยภาพทัดเทียมกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเดียวกัน หรือในระดับโลกอีกด้วย (สราวุธ ลักษณะโต, 2556)

การที่ประเทศไทยมีกองเรือพาณิชย์ขนาดเล็กและมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศน้อย นอกจากจะส่งผลโดยตรงต่อระบบเศรษฐกิจในเรื่องของการสูญเสียรายได้แล้ว ยังเห็นได้จากผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ที่มีรายได้จากภาคการขนส่งทางทะเลในสัดส่วนที่น้อยมากแล้วยังส่งผลต่อความมั่นคงของชาติอีกด้วย เนื่องจากรัฐบาลที่จะเรียกเรือที่ชักธงไทยมาใช้ในการขนส่งกำลังพล อาวุธยุทโธปกรณ์ เสบียงอาหาร และอพยพประชาชน ฯลฯ ในยามศึกสงครามหรือในสถานการณ์ที่ประเทศชาติไม่สงบได้ ดังนั้น หากรัฐไม่มีกองเรือและกองเรือพาณิชย์ไทยที่มีจำนวนเพียงพอแล้วก็จะทำให้รัฐไม่สามารถปกป้องประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ และพสกนิกรชาวไทยไม่สามารถดำรงชีวิตอยู่อย่างปกติสุขได้ อย่างไรก็ตามเรือพาณิชย์ทั้งที่เป็นเรือต่อใหม่และเรือมือสองล้วนแล้วแต่เป็นสินทรัพย์ที่มีมูลค่าสูงมาก ทำให้เป็นเรื่องยากที่จะซื้อเรือจำนวนมากเพื่อนำมาให้บริการ ประกอบกับธุรกิจอู่ต่อเรือไทยที่มีขีดความสามารถต่อและซ่อมเรือขนาดใหญ่ มีจำนวนน้อยและสามารถในการต่อเรือขนาดเล็ก ๆ เท่านั้น ทำให้ผู้ประกอบการเรือไทยต้องเสียเงินตราจำนวนมหาศาล เพื่อซื้อเรือจากอู่ต่อเรือต่างชาติ นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านการบริหารจัดการต้นทุนผันแปร โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าจ้างคนประจำเรือและค่าน้ำมันที่มีมูลค่าสูงมากผนวกกับความเป็นสากลของธุรกิจเดินเรือทำให้ผู้ประกอบการเรือไทยต้องแบกรับความไม่แน่นอนและความเสี่ยงเรื่องความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา อัตราดอกเบี้ยค่าน้ำมัน อัตราเงินเฟ้อ ฯลฯ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการบริหารธุรกิจเดินเรือ และยังส่งผลทางอ้อมผ่านธุรกิจอื่น ๆ ที่อยู่ในโซ่อุปทานเดียวกันอีกด้วยซึ่งท้ายที่สุดผลกระทบทั้งหมดก็จะส่งมาถึงธุรกิจเดินเรือ ประกอบกับในปัจจุบันกองเรือพาณิชย์ของประเทศไทยมีความเสียเปรียบกองเรือของต่างประเทศอีกหลายประเทศอันเนื่องมาจากมาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของต่างประเทศ

ที่ทำให้กองเรือพาณิชย์ของต่างประเทศได้รับการส่งเสริมสนับสนุนที่ดีกว่าของกองไทย ก็เป็นปัจจัยที่สำคัญมากอีกประการหนึ่งที่ทำให้กองเรือพาณิชย์ของไทยไม่สามารถเจริญเติบโตและแข่งขันได้ ทำให้เรือสินค้าไทยมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าทางทะเลเข้าออกจากประเทศเพียง 9% ที่เหลืออีก 91% ต้องพึ่งเรือสินค้าต่างชาติในการขนส่งสินค้า ประเทศไทยจึงต้องสูญเสียเงินตราเป็นค่าจ้างเรือสินค้าต่างชาติขนส่งสินค้า (ค่าระวางขนส่งสินค้าทางเรือ) กว่า 90% เป็นเงินประมาณปีละ 1.33 ล้านล้านบาท โดยที่กองเรือสินค้าไทยได้รับค่าระวางในการขนส่งสินค้าทางเรือเพียงปีละ 9% ของค่าระวางขนส่งทางเรือทั้งหมดคิดเป็นมูลค่าประมาณ 1.31 แสนล้านบาทเท่านั้น กองเรือสินค้าของไทย มีขนาดเป็นลำดับที่ 6 ของ 9 ชาติอาเซียนที่ติดทะเล กองเรือสินค้าไทย มีขนาดใหญ่กว่ากองเรือของกัมพูชา เมียนมา และบรูไน เท่านั้น นอกจาก กองเรือสินค้าไทย จะอยู่ในลำดับท้าย ๆ ของกองเรืออาเซียนแล้ว ยังพบว่าขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยไม่มีการขยายตัวมากกว่า 20 ปีแล้ว และกองเรือพาณิชย์ของไทยยังมีขนาดเล็กลงกว่าเดิมอีก เนื่องจากมีบริษัทเรือพาณิชย์ไทยหลายบริษัทได้แก้ปัญหาความเสียหายเปรียบกองเรือต่างชาติด้วยการย้ายเรือพาณิชย์ของบริษัทไปซักรงและจดทะเบียนเรือในต่างประเทศที่ให้การส่งเสริมด้านพาณิชย์นาวี และให้ผลประโยชน์ทางภาษีที่ดีกว่าการจดทะเบียนเป็นเรือไทยเพื่อความอยู่รอดของตนเองอีกด้วย

นอกจากนั้นธุรกิจพาณิชย์นาวีเป็นองค์ความรู้เชิงธุรกิจการค้า การขนส่งทางทะเลและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เป็นกิจการหลักที่สำคัญของประเทศ และเป็นกิจการที่ต้องเผชิญกับการแข่งขันเสรีระหว่างประเทศ ต้องอาศัยเงินลงทุนเป็นจำนวนมาก ตลอดจนมีความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ทางเศรษฐกิจโลก ผู้ประกอบการมีความเสี่ยงเป็นอันมาก การพัฒนาพาณิชย์นาวีจึงต้องคำนึงถึงการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกไปพร้อมกันเพื่อให้สามารถสนับสนุน กลุ่มครองและแก้ไขปัญหา อุปสรรค ในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอย่างทันทั่วถึงและเบ็ดเสร็จรัฐบาลของประเทศที่ต้องการพัฒนาพาณิชย์นาวีเกือบทุกประเทศจึงมีนโยบายในการส่งเสริมคุ้มครองสนับสนุนให้กิจการพาณิชย์นาวีของประเทศตนให้คงอยู่และสามารถแข่งขันได้ ซึ่งประเทศไทยก็ได้เล็งเห็นความสำคัญของกิจการพาณิชย์นาวีว่ามีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศจะเห็นได้จากที่รัฐบาลพยายามให้การส่งเสริมและสนับสนุนโดยการให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลในหลาย ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นมาตรการทางภาษีการเงิน มาตรการเงินนโยบาย เพื่อให้ผู้ประกอบการของประเทศไทยสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้โดยไม่เสียเปรียบหรือเสียเปรียบไม่มากแต่เมื่อมีการปฏิรูประบบราชการใน พ.ศ. 2545 ได้มีการปรับลดโครงสร้างหน่วยงานโดยการยุบรวมสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี โดยมีการแบ่งภารกิจหน้าที่ออกเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ 1 โดยโอนภารกิจของสำนักงานเลขานุการกรมกับกองวิจัยและแผนงานถูกนำไปรวมกับสำนักงานนโยบายและแผน

การขนส่งและจราจร (สนข.) และส่วนที่ 2 โอนภารกิจด้านงานการส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจพาณิชย์นาวี งานด้านการกำกับดูแล และประสานงานการพาณิชย์นาวี งานด้านกฎหมายการพาณิชย์นาวี รวมทั้งการดำเนินงานภายใต้กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี นำไปรวมกับกรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานย่อยระดับสำนัก (สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี: สพว.) ซึ่งมีการปรับลดอัตรากำลังพลที่มีอยู่เดิมจำนวน 98 อัตรา คงเหลือเพียง 23 อัตรา ซึ่งการดำเนินงานพาณิชย์นาวีภายหลังการปฏิรูประบบราชการจนถึงปัจจุบันเป็นระยะเวลามากกว่า 10 ปี งานด้านกิจการพาณิชย์นาวี ไม่ได้ได้รับการพัฒนาในหลายด้าน โดยเฉพาะด้านการวิจัยเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การจัดทำฐานข้อมูลพื้นฐานไม่ได้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ทำให้ข้อมูลที่มีอยู่ขาดความต่อเนื่องและเป็นปัจจุบัน ผนวกกับอัตรากำลังที่มีอยู่ไม่เพียงพอทั้งด้านปริมาณและความรู้ความสามารถความเชี่ยวชาญสำหรับการสนับสนุนการดำเนินงานด้านพาณิชย์นาวีของประเทศ และที่สำคัญการปรับลดสถานะองค์กรที่ทำหน้าที่ส่งเสริมและสนับสนุนจากระดับกรมเป็นระดับสำนัก ทำให้บทบาทของการไปประชุมเพื่อเจรจากับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องระดับกระทรวง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ จึงถูกลดความสำคัญลงด้วย เช่น การประสานงานเพื่อหาแนวทางการส่งเสริมด้านภาษี กฎ ระเบียบต่าง ๆ เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อการประกอบกิจการพาณิชย์นาวี

เมื่อพิจารณามิติด้านการค้าดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นอาจกล่าวได้ว่าพาณิชย์นาวีไทยประสบความสำเร็จมากขึ้นตามลำดับจากอดีตจนถึงปัจจุบัน แต่เมื่อพิจารณาในมิติของการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านกองเรือและท่าเรือ ซึ่งเป็นองค์ประกอบหลักของการขนส่งทางทะเล พบว่าประสบความสำเร็จน้อยมาก จะเห็นว่ากองเรือไทยมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยเฉลี่ยเพียงร้อยละ 2.8 ในขณะที่กองเรือต่างประเทศมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยถึงร้อยละ 97.2 ในขณะที่ปริมาณการค้าทางทะเลของไทยเพิ่มสูงขึ้น กองเรือไทยกลับมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าน้อยลง แม้ว่าข้อมูลที่ปรากฏจะเป็นข้อมูลใน พ.ศ. 2544 แต่จากฐานข้อมูลเรือไทยของสมาคมเจ้าของเรือไทย พบว่าในรอบ 20 ปีที่ผ่านมา กองเรือไทยไม่ได้มีขนาดและจำนวนเพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า ยิ่งปริมาณการค้าทางทะเลของไทยเพิ่มสูงขึ้น สัดส่วนการขนส่งสินค้าของกองเรือไทยก็ยิ่งลดลง (สถานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2558)

การผลิตบุคลากรประจำเรือไทย

ผลิตบุคลากรที่ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าในระดับนายประจำเรือ องค์ประกอบสำคัญหนึ่งที่จะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งและยกระดับศักยภาพของกองเรือพาณิชย์ไทย คือการสร้างและพัฒนาบุคลากรที่ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าให้มีจำนวนที่เพียงพอและมีคุณภาพตาม มาตรฐานสากล บุคลากรที่ปฏิบัติงานอยู่บนเรือสามารถแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ ตามสายการบังคับบัญชา คือระดับลูกเรือ เช่น กลาสีเรือ นายท้าย และระดับนายประจำเรือ เช่น นายเรือ (กัปตัน) ต้นเรือ ต้นกล ต้นหน และยังแบ่งได้อีก 2 ลักษณะ เช่นเดียวกัน ตามภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ คือฝ่ายเดินเรือซึ่งดูแลด้านการเดินเรือสินค้า และฝ่ายช่างกล เรือซึ่งดูแลด้านเครื่องจักรกลและระบบไฟฟ้าในเรือ ประเทศไทยไม่มีมหาวิทยาลัยด้านพาณิชย์นาวี (Maritime university) ซึ่งผลิตบุคลากรด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับพาณิชย์นาวีรวมทั้งนายประจำเรือเหมือนกับหลายประเทศ ปัจจุบันมีสถาบันการศึกษาที่ทำหน้าที่ ผลิตนายประจำเรือของรัฐด้วยกัน 3 แห่งคือ

1. ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม
2. คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
3. วิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ซึ่งแต่ละสถาบันมีรูปแบบ และลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกันออกไป ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เป็นหน่วยงานในสังกัดกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ในขณะที่มหาวิทยาลัยบูรพาและ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นมหาวิทยาลัยของรัฐ (สถานภาพปัจจุบันมหาวิทยาลัยบูรพาเป็น มหาวิทยาลัยในกำกับของรัฐ) ซึ่งจากความแตกต่างเรื่องโครงสร้างทำให้รูปแบบ การบริหารจัดการ และข้อจำกัดของแต่ละสถาบันมีความแตกต่างกันออกไป เช่น ความคล่องตัวในการบริหารจัดการ การได้รับการจัดสรรด้านงบประมาณจากรัฐ เป็นต้น การจะผลิตนายประจำเรือได้แต่ละคนนั้นมี ต้นทุนในการผลิตที่ค่อนข้างสูงกว่าในหลาย ๆ สาขาอาชีพ เนื่องด้วยเป็นอาชีพที่ต้องอาศัยทักษะ การฝึกฝนจากเครื่องมือตลอดจนอุปกรณ์ในการทำงานจริงบนเรือ การอบรมหลักสูตรต่าง ๆ รวมทั้ง ต้องมีชั่วโมงปฏิบัติการจริงในทะเลน่านน้ำระหว่างประเทศได้ตามข้อกำหนด มาตรฐานขององค์กร ทางทะเลระหว่างประเทศหรือ IMO (International Maritime Organization) ได้กำหนดมาตรฐาน ความรู้ ความสามารถของนายประจำเรือ จัดทำโครงสร้างหลักสูตรการเรียนรู้ของนายประจำเรือ ระดับปฏิบัติการ (Model Course 7.03 Officer in Charge of Navigational Watch) เพื่อเป็นแนวทาง ให้สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาได้จัดทำหลักสูตรที่ผลิตนักเดินเรือระดับนายประจำเรือมี หน้าที่และความรับผิดชอบในการผลิตคนประจำเรือระดับนายประจำเรือให้เพียงพอกับความ ต้องการของตลาดแรงงาน เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ ให้ได้มาตรฐานสากล สอดคล้องกับข้อกำหนดในอนุสัญญาว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและ

การปฏิบัติหน้าที่ยามในเรือของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 และแก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 2010 (International Convention on Standards of Training, Certification and watch keeping for Seafarers 1978, as amended in 2010: STCW 2010) ขององค์การทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) และข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ เพื่อสนับสนุนทรัพยากรบุคคลที่มีคุณภาพ สำหรับการขนส่งทางน้ำ โดยเรือกลเดินทะเล (สราวุธ ลักษณะโต, 2556)

ปัจจุบันศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการผลิตคนประจำเรือทุกระดับชั้นให้เพียงพอกับความต้องการของตลาดแรงงาน เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวีของประเทศ ตลอดจนพัฒนาฝึกอบรมเพื่อเพิ่มวิทยฐานะคนประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากลสอดคล้องกับข้อกำหนดในอนุสัญญาว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการปฏิบัติหน้าที่ยามในเรือของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1995 และแก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 2010 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watch Keeping for Seafarers 1978, as amended on 1995: STCW 1995 and Amendment on 2010: STCW 2010) ขององค์การทางทะเลโลก (International Maritime Organization: IMO) และข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรมการสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2541 และข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรมการสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2542

ทั้งนี้สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาทั้ง 3 สถาบัน ได้จัดทำหลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการเดินเรือ ผ่านการรับรองจากสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ และผ่านการรับรองจากคณะกรรมการรับรองมาตรฐานหลักสูตร กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม เป็นการรับรองมาตรฐานหลักสูตรการศึกษาและการฝึกอบรมของสถาบันการศึกษาเป็นไปตามข้อกำหนดของ STCW 2010 และได้บรรจุหัวข้อวิชากฎการเดินเรือสากล อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ เพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (COLREG 1972) ไว้ในหลักสูตรการเรียนการสอนของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เพื่อเป็นพื้นฐานในการเดินเรือ เพื่อให้ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่สำเร็จการศึกษาออกไปประกอบอาชีพเป็นนายประจำเรือที่ดีสามารถนำเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ไม่ให้เกิดเหตุเรือโดนกัน เพื่อลดอุบัติเหตุทางทะเล ลดการสูญเสียชีวิต ทรัพย์สิน และลดการเกิดมลภาวะทางทะเลได้ (อำนาจ ศรีครุฑ, 2560)

โดยเมื่อ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์เหล่านี้สำเร็จการศึกษาแล้วยังไม่สามารถประกอบอาชีพได้ทันที ยังจะต้องอบรมหลักสูตร ต่าง ๆ เพื่อให้มีคุณสมบัติครบในการยื่นขอสอบประกาศนียบัตร

นายประจำเรือซึ่งออกโดยกรมเจ้าท่า และจะสามารถปฏิบัติงานบนเรือสินค้าได้จริงเมื่อสอบได้ประกาศนียบัตรนายประจำเรือเป็นที่เรียบร้อยแล้ว การพัฒนาสถาบันการศึกษาที่ผลิตนายประจำเรือควรเปลี่ยนวิธีการพัฒนาในแนวคิดเชิงแข่งขันมาเป็นพันธมิตรเพื่อประโยชน์ร่วมกัน โดยการเสริมสร้างให้เกิดความร่วมมือกันในด้านต่าง ๆ ระหว่างสถาบันการศึกษาทั้ง 3 แห่ง ของประเทศไทยเพื่อพัฒนา นักเรียนเดินเรือไทยเพื่อให้ได้นายประจำเรือไทยที่มีคุณภาพและมีจำนวนเพียงพอเพื่อสามารถรองรับกองเรือ พาณิชย์ไทยและแข่งขันกับนายประจำเรือต่างชาติได้โดยเริ่มต้นจากการวางแผนร่วมกันในเชิงนโยบายและแนวทางการปฏิบัติเพื่อให้สอดคล้องและเกื้อหนุนกัน มีการกำหนดแนวทางในการใช้ทรัพยากรร่วมกันอย่างเหมาะสม เพื่อลดงบประมาณค่าใช้จ่ายและต้นทุนในการผลิตนายประจำเรือ เช่น เรือฝึกสำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ใน การฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ห้องปฏิบัติการจำลองการเดินเรือ ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีต้นทุนการดำเนินงานที่สูงมาก หากต้องลงทุนเองทั้งหมด ทุกสถาบันอาจไม่มีงบประมาณที่เพียงพอหรือไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าการที่งานและองค์กรจะก้าวไปข้างหน้าได้มากน้อยเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับความสามารถในการขับเคลื่อนและแก้ไขปัญหาในเรื่องของคนหรือที่เรียกว่ากระบวนการจัดการคน ดังนั้น ระบบการพัฒนาบุคลากร โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้สอนให้มีศักยภาพที่สูงขึ้น จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง สถาบันการศึกษาทั้ง 3 แห่ง ควรมีกลยุทธ์ในการดึงดูดหรือสร้างแรงจูงใจผู้มีความรู้และประสบการณ์สูงให้เข้ามาเป็นอาจารย์ โดยมีอัตราค่าตอบแทนที่มีความเหมาะสม เนื่องจากอาชีพนายประจำเรือเป็นวิชาชีพที่ต้องอาศัยทั้งองค์ความรู้และประสบการณ์ รายได้ค่าตอบแทนของภาคเอกชนมีความแตกต่างจากภาครัฐมาก แต่จากค่าเฉลี่ยของอายุการปฏิบัติงานในทะเลโดยส่วนใหญ่จะไม่ยาวนานนัก โดยเฉลี่ยจะอยู่ที่ประมาณ 7-10 ปี เนื่องจากเป็นอาชีพที่ห่างไกล ครอบครัว ทำให้บางส่วนต้องหันกลับมาทำงานบนบก ซึ่งสถาบันการศึกษาสามารถดึงกลุ่มคนที่มีศักยภาพเหล่านี้ เข้ามาเป็นอาจารย์ผู้สอน โดยมีระบบรองรับที่มีความเหมาะสมทั้งรายได้และการเติบโตในสายงาน โดยไม่จำเป็นต้องเริ่มนับหนึ่งใหม่หากเข้าสู่ระบบราชการในสถาบันการศึกษา เช่น การให้เทียบเคียงประสบการณ์การทำงานจริงในเรือสินค้า ประกาศนียบัตร (หรือที่ชาวเรือมัก เรียกว่า ตั๋ว) ในวิชาชีพนายประจำเรือตามมาตรฐาน IMO โดยไม่ได้คิดเฉพาะคุณวุฒิระดับปริญญา การปรับ โครงสร้างสถาบันการศึกษาให้มีความเหมาะสมกับพันธกิจ ยกตัวอย่างเช่น ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีหรือที่ใช้ชื่อในภาษาอังกฤษว่า Merchant Marine Training Center ซึ่งทำหน้าที่ผลิตนายประจำเรือและบัณฑิตระดับปริญญาตรี (เนื่องด้วยเป็นสถาบันสมทบของมหาวิทยาลัยบูรพา) ยังคงเป็นเพียงหน่วยงานภายใต้สังกัดของกรมเจ้าท่า ซึ่งถ้าเทียบกับอีก 2 สถาบัน ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยแล้ว สถานภาพ ความคล่องตัว และบทบาท ของความเป็นสถาบันการศึกษาจะมีความชัดเจนกว่า และในแง่ของความเป็นมาตรฐานและการเป็นที่ยอมรับใน

ระดับสากล สถาบันการศึกษาที่เป็นแหล่งผลิตไม่ควรเป็นหน่วยงานในสังกัดภายใต้การบังคับบัญชาของหน่วยงาน ที่เป็นผู้สอบและออกประกาศนียบัตรให้กับนายประจำเรือ (กรมเจ้าท่า) ดังนั้น ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีควรยกระดับ หรือเทียบเคียงกับมหาวิทยาลัยเพื่อมีความเป็นอิสระในการบริหารจัดการตามบทบาทของสถาบันการศึกษาอย่างแท้จริง การเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดด้านมาตรฐานของนายประจำเรือ เนื่องด้วยประเทศไทยเป็นภาคีขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศหรือ IMO (International Maritime Organization) ดังนั้น การผลิตนายประจำเรือ ไทยที่ผ่านมานั้นเป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ หรือ STCW (Standards of Training, Certification and Watch keeping) มาโดยตลอด ในช่วงสิบปีที่ผ่านมาการผลิตนายประจำเรือเป็นไป ตามมาตรฐานของอนุสัญญา STCW ปี ค.ศ. 1978 และปรับปรุงปี ค.ศ. 1995 แต่ในปีการศึกษา 2555 ถือเป็นปีแห่งการเปลี่ยนแปลงเนื่องด้วย IMO ได้แก้ไขปรับปรุง STCW และประกาศใช้เมื่อปี ค.ศ. 2010 จากการประชุมที่กรุงมะนิลา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ โดยให้ประเทศสมาชิกมีเวลาปรับตัว 2 ปี และจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555 (ค.ศ. 2012) เป็นต้นไป คำถามที่เกิดขึ้นตามมา คือ ถ้าไม่มีการเปลี่ยนแปลงหลักสูตรให้สอดคล้องกับอนุสัญญา STCW ปี ค.ศ. 2010 จะเกิดอะไรขึ้น ประเทศไทยจะถูกแบ่งแยกออกไป นายประจำเรือไทยและกองเรือพาณิชย์ไทย จะไม่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลใช่หรือไม่ มองในมุมหนึ่ง การแก้ไขปรับปรุง STCW จากปี ค.ศ. 1995 เป็น ค.ศ. 2010 เป็นการยกระดับมาตรฐานการผลิตนายประจำเรือของ IMO แต่ในอีกมุมหนึ่งอาจเป็นการเลือกปฏิบัติโดยตั้งอยู่บนผลประโยชน์ของประเทศมหาอำนาจด้านพาณิชย์นาวีหรือประเทศที่เป็นเจ้าของเรือที่แท้จริงเป็นหลัก โดยมิได้คำนึงถึงประเทศกำลังพัฒนาอีกหลาย ๆ ประเทศที่ต้องปรับตัวโดยมีพื้นฐานของความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และศักยภาพของประเทศที่แตกต่างกัน ปัจจุบันกรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานที่กำกับดูแลงานด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีได้ ร่วมกับส่วนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับหลักสูตรการผลิตนายประจำเรือทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เข้าร่วมพิจารณาการร่างกฎหมายการรับรองมาตรฐานหลักสูตรนายประจำเรือสำหรับสถาบันการศึกษาเพื่อยกระดับมาตรฐานหลักสูตรตามการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

การบังคับใช้อนุสัญญา STCW ปี ค.ศ. 2010 ทำให้เกิดผลกระทบต่อสถาบันการศึกษาที่ทำหน้าที่ผลิตนายประจำเรืออย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอน เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว ทำให้สถาบันการศึกษามีต้นทุนการดำเนินการที่สูงขึ้น เช่น การปรับปรุงห้องปฏิบัติการจำลองการเดินเรือ ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ถูกกำหนดไว้ การจัดส่งอาจารย์ผู้สอนเข้ารับการอบรมในหลักสูตรต่าง ๆ เพิ่มเติม เพื่อให้มีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดใหม่ แม้ว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะดูเหมือนเป็นผลกระทบในเชิงลบ แต่ถ้าพิจารณาในมุมกลับกัน

หากสถาบันการศึกษาสามารถปรับตัวและแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้น ได้จะส่งผลดีต่อการผลิต นายประจำเรือไทยในอนาคต เพราะนายประจำเรือไทยจะได้รับการยอมรับด้านคุณภาพในระดับสากล อีกทั้งจะเป็นการเปิดโอกาสให้นายประจำเรือไทยได้มีโอกาสไปปฏิบัติงานในกองเรือพาณิชย์ต่างชาติได้มากขึ้น สาระสำคัญของการแก้ไขข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้ และการออก ประกาศนียบัตรตามอนุสัญญา STCW ปี ค.ศ. 2010 สามารถกล่าวสรุปประเด็นสำคัญโดยรวมได้ ดังนี้

1. ด้านการศึกษาและอบรมหลักสูตร มีการออกข้อกำหนดใหม่ ๆ ในการเข้ารับการฝึกศึกษาและอบรมเพิ่มเติมมากกว่าในอดีต เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ กล่าวคือ การพัฒนาการทางเทคโนโลยีที่ถูกนำมาใช้บนเรือ การฝึกอบรมเพื่อความตระหนักในเรื่องสิ่งแวดล้อมทางทะเล การปรับปรุงมาตรฐานความรู้ในเรือบรรทุกของเหลว การฝึกอบรมในการรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินโดยโจรสลัด การฝึกอบรมสำหรับบุคลากรซึ่งปฏิบัติงานบนเรือในพื้นที่ขั้วโลก รวมทั้งการแนะนำวิธีการฝึกอบรมที่ทันสมัยในรูปแบบของการศึกษาทางไกล โดยผ่านระบบอินเตอร์เน็ต

2. ด้านการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ ปรับปรุงมาตรการป้องกันการละเมิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ ความสามารถ และได้ออกข้อกำหนดใหม่สำหรับการออกประกาศนียบัตรสำหรับลูกเรือเข้ายามชำนาญการ รวมทั้งการประเมินขบวนการปฏิบัติของรัฐบาลของ IMO ให้เป็นไปตามอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง

3. ด้านการตรวจสุขภาพคนประจำเรือ แก้ไขข้อกำหนดชั่วโมงการทำงาน การพักผ่อน และข้อกำหนดใหม่เกี่ยวกับการป้องกันการใช้สารเสพติดและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นโทษต่อสุขภาพของคนประจำเรือ

ประเทศไทยเป็นประเทศที่พึ่งพิงการค้าระหว่างประเทศเป็นสำคัญและมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ ดังนั้น ความเข้มแข็งของกิจการพาณิชย์นาวีของชาติจึงเป็นสิ่งสำคัญ โดยเฉพาะกองเรือพาณิชย์ที่ทำหน้าที่ขนส่ง สินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่ส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 90 ต้องพึ่งพิงกองเรือพาณิชย์ต่างชาติเราให้ความสำคัญ แต่เฉพาะมูลค่าและปริมาณสินค้านำเข้าส่งออกโดยไม่ใส่ใจในภาคของการขนส่งทางทะเลที่ทำหน้าที่ในการขนส่งสินค้า ถ้าเราสามารถเพิ่มขนาดและสัดส่วนของกองเรือพาณิชย์ รวมทั้งมีนายประจำเรือที่มีคุณภาพและมีจำนวนที่เพียงพอต่อความต้องการ เราจะสามารถลดการขาดดุลด้านการขนส่งทางทะเลของประเทศได้อย่างมหาศาล และในอนาคตข้างหน้าหากการผลิตนายประจำเรือไทยมีปริมาณที่มากพอและมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ประเทศไทยยังสามารถส่งออกนายประจำเรือไทยไปปฏิบัติงานยังกองเรือพาณิชย์ต่างชาติได้ ซึ่งเป็นการสร้าง รายได้เข้าสู่ประเทศอีกทางหนึ่งด้วย (สถานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2558)

ทฤษฎีความเครียด

ความหมายของความเครียด

“ความเครียด” ความเครียดเป็นภาวะของอารมณ์หรือความรู้สึกที่เกิดขึ้น เมื่อบุคคลต้องเผชิญกับปัญหาต่าง ๆ และทำให้รู้สึกถูกกดดัน ไม่สบายใจ วุ่นวายใจ กลัว วิตกกังวล ตลอดจนถูกบีบคั้น เมื่อบุคคลรับรู้หรือประเมินว่าปัญหาเหล่านั้นเป็นสิ่งที่คุกคามจิตใจ หรืออาจจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกาย จะส่งผลให้สภาวะสมดุลของร่างกายและจิตใจเสียไป

กรมสุขภาพจิต (2541) ได้อธิบายว่า ความเครียดเป็นภาวะของอารมณ์หรือความรู้สึกที่เกิดขึ้นเมื่อเผชิญกับปัญหาต่าง ๆ ที่ทำให้รู้สึกไม่สบายใจคับข้องใจหรือถูกบีบคั้น กดดันจนทำให้เกิดความรู้สึกทุกข์ใจสับสน โกรธหรือเสียใจ อธิบายว่า ความเครียดตามหลักวิทยาศาสตร์ หมายถึง สภาวะทางร่างกายที่ส่งฮอร์โมนอะดรีนาลิน (Adrenalin) ตู้อัดกล้ามเนื้อและร่างกายส่วนต่าง ๆ อย่างรวดเร็ว ปฏิกริยาต่อความเครียด คือ การตอบสนองต่อความเครียดทางจิตใจและร่างกายทางร่างกายก็จะเกิดความดันโลหิตสูง และจิตใจก็จะหดหู่ ความเครียดในการทำงานจะแสดงออกโดยการไม่พอใจในงาน การขาดงานบ่อย การลาออกสูงและพฤติกรรมอื่น ๆ ที่ไม่ดี แต่ความเครียดก็ไม่ใช่ว่าจะมีแต่ส่วนไม่ดี ถ้ามีความเครียดในระดับต่ำ ก็สามารถช่วยให้ร่างกายของมนุษย์ผู้และจัดการกับปัญหาอันตรายและช่วงวิกฤติได้ แต่ถ้าหากมีในระดับสูงมากเกินไป ก็จะทำให้ร่างกายและจิตใจทำงานไม่ปกติซึ่งความเครียดอย่างหลังจะก่อให้เกิดผลเสียต่อองค์กรและทำลายบุคคลผู้นั้นเอง

Lazarus (อ้างถึงใน กรมสุขภาพจิต, 2541) ได้อธิบายไว้ว่า ความเครียด หมายถึง ภาวะชั่วคราวของความไม่สมดุล ซึ่งเกิดจากกระบวนการรับรู้ หรือการประเมินของบุคคลต่อสิ่งที่เข้าในประสบการณ์ว่า สิ่งนั้นเป็นสิ่งคุกคาม โดยเป็นผลจากการกระทำร่วมกันของสภาพแวดล้อมภายนอก อันได้แก่ สิ่งแวดล้อมในสังคม ในการทำงาน ในธรรมชาติ และเหตุการณ์ต่าง ๆ ในชีวิตกับปัจจัยภายในของบุคคล เช่น ทักษะคติ ลักษณะประจำตัว อารมณ์ ประสบการณ์ในอดีต ตลอดจนความต้องการของบุคคลนั้น

Lazarus and Folkman (1984) ได้รวบรวมความหมายแนวคิดทฤษฎีและจัดหมวดหมู่ของความเครียดไว้ 3 กลุ่มทฤษฎี ดังนี้

1. ทฤษฎีที่ประเมินความเครียดจากสิ่งเร้า (Stimulus-oriented theories) กลุ่มทฤษฎีนี้จะประเมินความเครียด ซึ่งมีผลกระทบหรือมีอิทธิพลต่อบุคคลนั้น ๆ จากลักษณะสิ่งเร้าที่ก่อให้เกิดความเครียดทั้งภายในและภายนอกบุคคล โดยสิ่งเร้านี้เป็นสิ่งเร้าที่อยู่เหนือการควบคุม เช่น การที่ต้องเผชิญกับการตายของบุคคลอันเป็นที่รัก ความเจ็บป่วย การหย่าร้าง การคลอดบุตร เป็นต้นสิ่งเร้าอาจเป็นสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวันที่ส่งผลต่อเนื่อง เป็นได้หลายลักษณะ ได้แก่ อาจเป็น

สิ่งเร้ากระตุ้นในช่วงระยะเวลาอันสั้น สิ่งเร้าที่กระตุ้นต่อเนื่องแต่เพียงระยะเวลาหนึ่ง และสิ่งเร้าที่กระตุ้นต่อเนื่องเป็นระยะเวลานาน

2. ทฤษฎีที่ประเมินความเครียดจากการตอบสนอง (Response-oriented theories) กลุ่มทฤษฎีนี้อธิบายระดับของความเครียดจากปฏิกิริยาที่บุคคลตอบสนองต่อสิ่งเร้าที่เป็นอันตรายหรือคุกคามตนเอง ทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ อารมณ์ และการมีปฏิกิริยาต่าง ๆ เหล่านี้เป็นสิ่งที่ร่างกายพยายามปรับตัวต่อสถานการณ์ที่เข้ามากระทบ ซึ่งมีทั้งการเตรียมมาต่อสู้กับสิ่งเร้า หรือหลีกเลี่ยงจากสิ่งเร้านั้นก็ได้

3. ทฤษฎีที่ประเมินความเครียดจากการมีปฏิสัมพันธ์ (Interaction or transaction theories) กลุ่มทฤษฎีนี้อธิบายความเครียดว่าเป็นผลจากการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสิ่งเร้า โดยบุคคลจะประเมินค่าสิ่งเร้าที่เข้ามากระทบตนเองว่ามีความรุนแรงเกินกว่าศักยภาพ และแหล่งประโยชน์ที่มีอยู่ของตนเอง ไม่สามารถจัดการรับมือกับสิ่งเร้าที่มีอยู่นั้นได้เพียงพอและ/หรือ ประเมินว่าสิ่งเร้าดังกล่าวจะเข้ามาคุกคามทำให้เกิดความสูญเสียหรือทำอันตรายต่อตนเอง ทฤษฎีนี้จะเน้นที่การใช้ปัญญา (Cognitive) ในการประเมินค่าสิ่งเร้าที่เข้ามากระทบ บุคคลอาจอยู่ในสถานการณ์เดียวกัน แต่มีระดับความเครียดและการตอบสนองต่อความเครียดต่างกัน ได้ ขึ้นอยู่กับการใช้ปัญญาประเมินค่าสิ่งเร้าที่กระทบต่อบุคคลนั้นจากที่กล่าวมาแล้วจะเห็นได้ว่า การเกิดความเครียดนั้นมีส่วนสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อศักยภาพที่มีอยู่ของบุคคล จึงสรุปได้ว่า ความเครียด หมายถึงปฏิกิริยาตอบสนองของบุคคลต่อการรับรู้ของบุคคลต่อสถานการณ์ที่เกิดจากปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งประเมินว่าต้องใช้แหล่งประโยชน์อย่างเต็มที่ หรือใช้แหล่งประโยชน์มากกว่าที่ตนเองมีอยู่ และส่งผลกระทบต่อความผาสุกของบุคคลในการศึกษาครั้งนี้จึงใช้แนวคิดเกี่ยวกับความเครียดในลักษณะปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสิ่งแวดล้อมของ ลาสซารัสและโพลค์แมน (Lazarus & Folkman, 1984) ที่กล่าวว่าความเครียดเป็นผลของปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งบุคคลประเมินว่าต้องใช้แหล่งประโยชน์อย่างเต็มที่ หรือต้องใช้มากกว่าที่ตนเองมีอยู่ และส่งผลกระทบต่อความผาสุก อันเป็นแนวคิดที่มีความสำคัญกับกระบวนการประเมินค่าทางปัญญา (Cognitive process of appraisal) ในการประเมินสถานการณ์หรือสิ่งแวดล้อมซึ่งมี 2 ลักษณะ คือ

1. การประเมินแบบปฐมภูมิ (Primary appraisal) เป็นการประเมินค่าสถานการณ์ว่าจะมีผลกระทบต่อตนเองอย่างไร แบ่งการประเมินเป็น 3 ลักษณะ คือ

1.1 ไม่เกี่ยวข้องกับตนเอง (Irrelevant) คือการประเมินค่าว่าสถานการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นตนเองไม่มีความเกี่ยวข้อง หรือมีส่วนได้ส่วนเสียกับสถานการณ์นั้นเลย

1.2 ให้ผลในทางบวกหรือเกิดผลดี (Benign positive) เป็นการประเมินค่าสถานการณ์ที่บุคคลเผชิญไปแล้วว่า ทำให้ตนเองมีความสุข สนุกสนาน สมหวัง หรือก่อให้เกิดประโยชน์ต่อตนเอง บุคคลจึงไม่จำเป็นต้องใช้ความพยายามในการปรับตัวหรือจัดการกับสถานการณ์นั้น

1.3 เกิดความเครียด (Stressful) ซึ่งแบ่งได้เป็น 3 ลักษณะเรียงตามลำดับจากระดับความเครียดมากไปหาน้อย ดังนี้

1.3.1 เป็นอันตราย/ สูญเสีย (Harm/ Loss) เป็นการประเมินค่าว่าสถานการณ์ที่บุคคลเผชิญไปแล้วว่าทำให้ตนเองได้รับบาดเจ็บ เจ็บป่วยทางกาย หรืออาจสูญเสียทางจิตใจ เช่น สูญเสียคุณค่าในตนเอง สูญเสียคนรัก หรือสูญเสียบุคคลที่ยึดเหนี่ยวทางจิตใจ บุคคลเกิดความวิตกกังวล กลัวท้อแท้ หดหนทาง จึงต้องใช้ความพยายามในการปรับตัวให้เข้ากับสภาวะที่เกิดขึ้นเป็นอย่างมาก

1.3.2 คุกคาม (Threat) เป็นการประเมินค่าสถานการณ์ที่ยังไม่เกิดขึ้นกับตนเองโดยคาดคิดว่าสถานการณ์นั้นอาจจะก่อให้เกิดอันตราย หรือเกิดความสูญเสียขึ้นกับตนเองในอนาคตทำให้บุคคลเกิดความวิตกกังวล กลัว จึงยังต้องใช้ความพยายามที่จะต้องปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์

1.3.3 ทำทาย (Challenge) เป็นการประเมินค่าสถานการณ์ที่ยังไม่เกิดขึ้นกับตนเองโดยคาดคิดว่า แม้สถานการณ์นั้นจะก่อให้เกิดอันตรายต่อตนเอง แต่มีทางที่จะควบคุม นอกจากนี้ยังอาจประเมินความสามารถนำเอาแหล่งประโยชน์ต่าง ๆ ที่มีอยู่มาใช้ได้ ทำให้มีขวัญกำลังใจดีขึ้น และมองโลกในแง่ดี

2. การประเมินแบบทุติยภูมิ (Secondary appraisal) เป็นการประเมินความสามารถของแหล่งประโยชน์ที่ตนเองมีอยู่ว่ามีมากน้อยเพียงใด และประเมินทางเลือกในการที่จะรับมือกับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้น การประเมินทุติยภูมินี้ไม่จำเป็นต้องตามหลังการประเมินแบบปฐมภูมิแต่อาจเกิดขึ้นพร้อม ๆ กันได้

3. การประเมินซ้ำ (Reappraisal) บุคคลจะประเมินสถานการณ์ที่เกิดขึ้นซ้ำอีกครั้งเพื่อพิจารณาอันตรายหรือผลที่จะเกิดขึ้นว่ายังมีอยู่หรือลดลงหรือได้ถูกกำจัดไปแล้ว เป็นการประเมินโดยใช้ข้อมูลใหม่ หรือข้อมูลเพิ่มเติมจากสิ่งแวดล้อม และ/ หรือติดตามประเมินผล วิธีการเผชิญความเครียดที่ใช้ไปแล้ว การประเมินซ้ำนี้หากเป็นไปได้ในทางสร้างสรรค์ สามารถช่วยลดความเครียดได้ในการประเมินตัดสินว่าเหตุการณ์นั้นเป็นความเครียด หรือแบ่งแยกลักษณะและระดับความรุนแรง ความเครียดในแต่ละบุคคลนั้น ขึ้นอยู่กับความไวต่อเหตุการณ์และการแปลความหมายของเหตุการณ์แตกต่างกันไป ขึ้นกับปัจจัยใหญ่ ๆ 2 ประการ คือ (Lazarus & Folkman, 1984)

1. ปัจจัยทางด้านตัวบุคคล (Person factors) ได้แก่

1.1 ข้อผูกพัน (Commitment) เป็นการให้ความสำคัญและความหมายของสถานการณ์ที่เกิดขึ้นว่ามีผลต่อบุคคลมากน้อยเพียงใด ถ้ามีมากบุคคลจะประเมินว่าคุณค่า สูญเสียหรือเป็นอันตราย

1.2 ความเชื่อ (Beliefs) หากบุคคลมีความเชื่อว่า ตนสามารถควบคุมสถานการณ์นั้นได้ บุคคลจะประเมินความเครียดลักษณะทำลาย แต่ถ้าเชื่อว่าตนไม่สามารถควบคุมได้ อาจประเมินว่าคุณค่า สูญเสียหรือเป็นอันตราย

2. ปัจจัยด้านสถานการณ์ (Situation factors) ได้แก่

2.1 ความแปลกใหม่ (Novelty) ในสถานการณ์ที่แปลกใหม่ บุคคลไม่เคยมีประสบการณ์มาก่อน ไม่เคยรับรู้ถึงอันตราย และไม่มีประสบการณ์ในการควบคุมสถานการณ์นั้น ๆ บุคคลจะมีการประเมินเป็นลักษณะความเครียดที่รุนแรงกว่าสถานการณ์ที่บุคคลสามารถเชื่อมโยงกับสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดอันตราย หรือเป็นสถานการณ์ที่ตนเองสามารถควบคุมได้ในอดีต

2.2 ความสามารถในการทำนาย (Predictability) สถานการณ์ที่บุคคลสามารถทำนายถึงผลที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ บุคคลจะมีการประเมินเป็นลักษณะความเครียดที่รุนแรงน้อยกว่าสถานการณ์ที่ไม่สามารถทำนายได้

2.3 ความไม่แน่นอนของสถานการณ์ (Event uncertainty) สถานการณ์ที่คลุมเครือเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ทำให้บุคคลไม่สามารถคาดเดาได้ถูกต้องว่า ตนจะสามารถควบคุมสถานการณ์ได้หรือไม่ และไม่สามารถหาวิธีการที่เหมาะสมในการจัดการสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดความเครียดนั้นได้ บุคคลจะประเมินว่าเป็นภาวะเครียด

2.4 ปัจจัยด้านเวลา (Temporal factors) ได้แก่ ช่วงเวลาก่อนเกิดเหตุ (Imminence) ช่วงเวลาก่อนเกิดเหตุที่สั้น จะทำให้บุคคลเกิดความยุ่งยากในการประเมินค่า ทำให้บุคคลรู้สึกว่าคุณค่ามากกว่าสถานการณ์ที่มีช่วงเวลาก่อนเกิดเหตุมากกว่าช่วงเวลาที่เกิดสถานการณ์มีผลต่อบุคคล (Duration) หากบุคคลจะต้องเผชิญกับสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดความเครียดเป็นเวลานาน จะทำให้ความเครียดเพิ่มขึ้นและส่งผลให้เกิดความเจ็บป่วยทางด้านร่างกายและจิตใจตามมา การไม่ทราบว่าจะเกิดเหตุขึ้นเมื่อใด (Temporal uncertainty) ซึ่งประกอบด้วยความคลุมเครือ (Ambiguity) คือ การไม่ทราบแน่ชัดแล้วว่า จะเกิดอะไรขึ้นกับตนทำให้เกิดความเครียดในลักษณะคุณค่า หรืออันตราย

สาเหตุของความเครียด

ความเครียดเกิดขึ้นได้จากสาเหตุหลาย ๆ อย่าง จึงอาจจำแนกสาเหตุของภาวะเครียดอย่างกว้าง ๆ ออกเป็น 2 สาเหตุ คือ สาเหตุจากภายนอกตัวบุคคล และสาเหตุจากภายในตัวบุคคล ดังนี้

1. สาเหตุจากภายนอกตัวบุคคล ที่เป็นต้นเหตุให้เกิดภาวะเครียด มีหลายประเภท ได้แก่ สิ่งแวดล้อมที่เป็นกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางด้านสังคม มนุษย์สัมพันธ์ และเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในกระบวนการดำเนินชีวิต

1.1 สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ สิ่งของและวัตถุต่าง ๆ รอบตัวที่สัมผัสได้ด้วยประสาทสัมผัสทั้ง 5 เป็นต้น ว่าสภาพความร้อนหนาวของอากาศ อากาศที่หนาวเกินไปหรือร้อนเกินไป ทำให้ร่างกายไม่สุขสบาย แสงสว่างที่จ้าเกินไป หรือมืดเกินไป ทำให้ต้องหรี่ตา หรือเพ่งสายตาเป็นระยะเวลานาน ๆ ทำให้เกิดความเครียด อากาศที่ไม่บริสุทธิ์มีกลิ่นมีควันพิษ ทำให้ปอดได้รับออกซิเจนไม่เต็มที่ เสียงที่ดังมากทำให้ประสาทหูได้รับความกระทบกระเทือน จะสังเกตได้ว่าถ้าบุคคลใดต้องอยู่ในภาวะเหล่านี้จะรู้สึกไม่สบาย ปวดศีรษะ และมีอารมณ์เสียได้ง่ายนั้นเป็นเพราะว่าบุคคลนั้นกำลังอยู่ในภาวะเครียด ซึ่งเป็นภาวะเครียดที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมรอบตัวทางกายภาพ ที่จำเป็นต้องเผชิญอยู่ทุกวัน นอกจากนี้ การขาดแคลนปัจจัยที่จำเป็นในการดำรงชีวิต เช่น อาหาร น้ำ เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย และยารักษาโรค ก็เป็นสาเหตุให้เกิดภาวะเครียดได้เช่นกัน เพราะสภาวะต่าง ๆ เหล่านี้ จะเป็นอุปสรรคต่อการปรับตัวของมนุษย์ จึงจำเป็นที่จะต้องหาทางลดความเครียดจากสาเหตุเหล่านี้เสีย

1.2 สังคมและสัมพันธภาพกับคนอื่น ๆ สังคมและการมีสัมพันธภาพกับบุคคลแวดล้อมอาจช่วยลดความเครียดหรือทำให้เกิดความเครียดได้ ในขณะเดียวกันความไม่ปรองดองกันของบุคคลในครอบครัว การทะเลาะเบาะแว้งและการโต้เถียงกัน เป็นสาเหตุของความเครียดในครอบครัว การอิจฉากันเป็นต้นเหตุของการมีจิตใจไม่สงบ ทำให้เกิดมีความเครียดทางจิตใจสภาพความเป็นอยู่ที่แออัดทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ อันเป็นต้นเหตุของความเครียด เช่น การทะเลาะวิวาท การใช้คำพูดเสียดสีกัน การแก่งแย่งชิงดีกัน เหล่านี้ล้วนเป็นความเครียดที่เกิดจากสังคมและสัมพันธภาพกับบุคคลอื่นทั้งสิ้น อย่างไรก็ตามหากมีการขาดเพื่อน ต้องอยู่คนเดียวอย่างโดดเดี่ยวก็นำให้เกิดภาวะเครียด ซึ่งถือว่ามีสาเหตุจากสังคมได้เช่นกัน

1.3 สภาวะการณ์และเหตุการณ์อื่น ๆ ในชีวิต ดังเช่นเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความชื่นชมยินดี เป็นต้นว่า การแต่งงาน การมีบุตร การขึ้นบ้านใหม่ การสร้างครอบครัวใหม่ การเลื่อนตำแหน่งหน้าที่การงาน การเข้าทำงานใหม่ก็เป็นเหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุของภาวะเครียดได้เช่นกันเหตุการณ์ต่าง ๆ เหล่านี้ทำให้บุคคลต้องมีการปรับตัวและการปรับตัวนั้นหากไม่มีประสิทธิภาพจะทำให้เกิดภาวะเครียดอย่างรุนแรงได้ นอกจากสภาวะการณ์ในชีวิตที่ก่อให้เกิดความชื่นชมยินดีจะเป็นสาเหตุ

ให้เกิดความเครียดแล้ว สภาพการณ์ที่ก่อให้เกิดความทุกข์ใจตามมาก็เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดความเครียดได้เช่นกัน อันได้แก่ การเปลี่ยนที่อยู่ใหม่ การเปลี่ยนที่เรียน การเปลี่ยนนิสัยการหลับนอน เช่น จากที่นอนกลางคืนต้องมานอนกลางวัน ต้องเปลี่ยนกิจกรรมทางสังคม การบาดหมางกับคนในครอบครัวหรือกับเพื่อนสนิท เหล่านี้ก่อให้เกิดความเครียดได้ทั้งสิ้น

2. สาเหตุจากภายในตัวบุคคล มีความเครียดส่วนหนึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากตัวบุคคลเป็นสาเหตุ มีปัจจัยหลาย ๆ อย่างในตัวบุคคล ซึ่งเป็นเหตุของความเครียด ปัจจัยเหล่านี้ ได้แก่

2.1 โครงสร้างของร่างกายและสภาวะทางสรีรวิทยา โครงสร้างของร่างกายเป็นส่วนที่ได้รับการถ่ายทอดจากบรรพบุรุษ บางคนรับเอาแต่ส่วนที่ดีของพ่อแม่มาทำให้มีสร้างร่างกายที่สมบูรณ์และมีสุขภาพดี บางคนรับเอาส่วนด้อยของพ่อแม่ทำให้ร่างกายเติบโตไม่สมบูรณ์ เกิดโรคต่าง ๆ ได้ง่ายความสามารถที่ซ่อนแฝงอยู่น้อย ทำให้การแก้ปัญหาทำได้ไม่ดีนัก ทนทานต่อสภาวะความเครียดได้ไม่ดี เป็นสาเหตุทำให้เกิดความเครียดได้ง่าย

2.2 ระดับพัฒนาการร่างกายที่มีพัฒนาการไม่ปกติ เนื่องจากได้รับอาหารไม่พอทำให้เติบโตช้า เตี้ยแคระ เกิดโรคได้ง่าย เช่นเดียวกับจิตใจที่พัฒนาการไม่ดี มีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดความเครียดได้ง่าย ทั้งนี้เนื่องจากความไม่สมดุลกันระหว่างความคาดหวังของบุคคลแวดล้อมกับความสามารถของบุคคล ในการตอบสนองความคาดหวังนั้น ๆ ระดับพัฒนาการของจิตใจอารมณ์มีผลต่อการรับรู้และแปลเหตุการณ์ ระดับพัฒนาการที่ไม่ดีทำให้มีการรับรู้เหตุการณ์แบบเด็ก ๆ ซึ่งยังผลให้ปัญหาไม่ได้รับการแก้ไข ก่อให้เกิดความเครียดติดตามมาได้อีก

2.3 การรับรู้และการแปลเหตุการณ์ เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดอารมณ์กลัว โกรธเกลียดกังวล หรือตื่นเต้น ถือว่าเป็นเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเครียดทำให้ร่างกายถูกกระตุ้นและมีการตอบสนองทางด้านสรีรวิทยา การที่เราจะมีอารมณ์ใดเกิดขึ้นได้นั้นขึ้นอยู่กับ การรับรู้ และการแปลเหตุการณ์ของบุคคล การรับรู้จึงเป็นตัวการสำคัญที่จะทำให้บุคคลตอบสนองต่อเหตุการณ์ไปในทางที่ดี หรือในทางเลวร้าย เหตุการณ์อย่างหนึ่งทำให้คนสองคนรับรู้ได้ไม่เหมือนกัน และมีการตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ เพราะบุคคล 2 คน มีความต้องการขั้นพื้นฐานที่แตกต่างกัน มีประสบการณ์ชีวิตไม่เหมือนกันมีความคาดหวังและมีทัศนคติการมองโลกที่ไม่เหมือนกัน การรับรู้ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ชีวิตเดิม โครงสร้างบุคลิกภาพที่มีอิทธิพลต่อกระบวนการรับรู้ของบุคคลนั้น ๆ

2.4 ปัจจัยอื่น ๆ ในตัวของบุคคล นอกจากที่กล่าวมาแล้วนั้น ยังมีปัจจัยอื่นที่เป็นสาเหตุของความเครียดได้อีก ปัจจัยเหล่านี้ ได้แก่ สิ่งคุกคามต่อภาพจน์ของบุคคล เป็นต้นว่า การผ่าตัดที่ทำให้บุคคลต้องสูญเสียอวัยวะ การผ่าตัดเต้านม การผ่าตัดมดลูก ซึ่งทำให้สูญเสียเอกลักษณ์ความเป็นหญิงการตัดแขนขา ซึ่งทำให้ร่างกายต้องมีความพิการ ความเจ็บป่วยที่ทำให้มี

ความพิการหลงเหลืออยู่ เช่น อัมพาต เหล่านี้เป็นสิ่งคุกคามร่างกายบุคคลที่ทำให้เกิดความเครียดได้ ความเจ็บปวด เป็นประสบการณ์ส่วนบุคคลที่ไม่อาจจะบอกได้ว่า ปวดเจ็บอย่างไร ปวดมากน้อยแค่ไหน ความเจ็บปวดทำให้เราไม่สุขสบายเกิดความเครียดทางจิตใจได้ การเคลื่อนไหวไม่ได้ เมื่อบุคคลต้องถูกจำกัดการเคลื่อนไหว เนื่องจากโรคที่เป็นหรือเนื่องจากไม่สามารถเคลื่อนไหวได้ ทำให้เกิดความเครียดได้ การสูญเสียและการเปลี่ยนแปลง การสูญเสียบุคคลที่รัก ญาติสนิทมิตรสหาย สูญเสียคู่ชีวิต ทำให้บุคคลเกิดความเครียดได้ นอกจากนี้การเปลี่ยนแปลงของสถานภาพทางสังคมก็เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดได้

ระดับความเครียด

การเกิดความเครียดจะรุนแรงมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับกระบวนการประเมินของบุคคลว่าจะพิจารณาเหตุการณ์ที่เข้ามากระทบตนเองมีลักษณะอย่างไร และทำให้เกิดความเครียดหรือไม่ (Lazarus & Folkman, 1984) ได้แบ่งความเครียดออกเป็น 4 ระดับ ดังนี้

ระดับที่ 1 ความเครียดที่เกิดในชีวิตประจำวัน (Day to day stress) ความเครียดในระดับนี้ไม่คุกคามการดำเนินชีวิต บุคคลจะมีการปรับตัวโดยอัตโนมัติซึ่งเป็นการปรับตัวด้วยความเคยชิน และใช้พลังงานปรับตัวน้อยที่สุด เช่น การใช้ชีวิตแบบรีบเร่ง การจราจรที่สับสน เป็นต้น ในระดับนี้บุคคลจะรู้สึกถึงความสามารถในการปรับตัวตอบสนองต่อความเครียดได้เป็นอย่างดีและจะหมดไปในระยะเวลาอันสั้น

ระดับที่ 2 ความเครียดระดับเล็กน้อย (Mild stress) เป็นความเครียดที่เกิดในชีวิตประจำวันเนื่องจากมีปัจจัยที่ก่อให้เกิดความเครียด เช่น การสัมภาษณ์เพื่อเข้าทำงาน การพบกับเหตุการณ์สำคัญในสังคม เป็นต้น ความเครียดในระดับนี้จะส่งผลให้บุคคลมีความตื่นตัว และร่างกายเกิดปฏิกิริยาต่อต้านขึ้น ความเครียดในระดับนี้มีน้อยและจะหมดไปภายใน 1 ชั่วโมง

ระดับที่ 3 ความเครียดระดับปานกลาง (Moderate stress) ความเครียดในระดับนี้ เกิดจากบุคคลได้รับปัจจัยที่ก่อให้เกิดความเครียดเป็นระยะเวลานานแล้วไม่สามารถปรับตัวได้ในระยะเวลาอันรวดเร็ว เช่น การเข้าทำงานใหม่ การเปลี่ยนงาน การได้รับผ่าตัด เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้ทำให้บุคคลรู้สึกว่าตนเองถูกคุกคาม เนื่องจากอยู่ระหว่างความสำเร็จและความล้มเหลวซึ่งถือว่าเป็นภาวะวิกฤติอย่างหนึ่งของชีวิต บุคคลอาจไม่สามารถควบคุมปัจจัยต่าง ๆ ได้ และมีการแสดงออกทางอารมณ์เพื่อลดระดับความเครียดที่เกิดขึ้น อาจเกิดขึ้นเป็นชั่วโมงหลาย ๆ ชั่วโมง หรือเป็นวัน

ระดับที่ 4 ความเครียดในระดับสูง (Severe stress) เป็นความเครียดที่จัดอยู่ในภาวะวิกฤติ เกิดจากปัจจัยที่ก่อให้เกิดความเครียดกระตุ้นให้เกิดความเครียดอย่างต่อเนื่อง ก็จะมีผลทำให้บุคคลเกิดความเครียดมากขึ้น ความเครียดในระดับนี้จะส่งผลให้บุคคลเกิดความล้มเหลวในการปรับตัว และแสดงออกในลักษณะต่าง ๆ เช่น สมาธิในการทำงานลดลง ขาดงาน ไม่สนใจดูแลครอบครัว

เป็นต้น ความเครียดระดับนี้จะเกิดขึ้นเป็นสัปดาห์ เป็นเดือน หรือเป็นปี ถ้าไม่สามารถจัดการแก้ไขได้ และอาจนำไปสู่อาการของโรคจิต หรือทำให้เกิดความเจ็บป่วยที่รุนแรงได้ผลของความเครียดต่อสุขภาพจากแนวคิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับสิ่งแวดล้อม ของลาซารัสและโพลด์แมน (Lazarus & Folkman, 1984) กล่าวว่า เมื่อบุคคลรับรู้ถึงความเครียด บุคคลจะตอบโต้เหตุการณ์ที่เข้ามาคุกคาม โดยมีปฏิกิริยาโต้ตอบทั้งทางพฤติกรรมและอารมณ์ ทำให้มีปฏิกิริยาตอบสนองเกิดขึ้นซึ่งบุคคลจะมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อความเครียดทางด้านร่างกายและจิตใจ ดังนี้

1. เมื่อบุคคลได้รับสิ่งกระตุ้นจากปัจจัยก่อความเครียด จะรู้สึกว่าตนเองและสิ่งแวดล้อม ถูกคุกคามเป็นอันตราย จะเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงของร่างกาย ปฏิกิริยาจะเกิดขึ้นเป็นอันดับแรก คือ สมอสมองส่วนคอร์เท็กซ์ (Cortex) แล้วส่งคลื่นประสาทมากระตุ้นต่อมพิทูอิทารีส่วนหน้า (Pituitary gland) ประสาทซิมพาเทติก (Sympathetic nervous system) และต่อมหมวกไตตามลำดับ มีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบอวัยวะต่าง ๆ ดังนี้ คือ

1.1 สมอสมอง มีการขยายของหลอดเลือดมีผลทำให้เพิ่มอัตราการเผาผลาญของร่างกาย จะมีอาการตื่นตัว กระสับกระส่าย

1.2 ตา รูม่านตาขยาย ส่งผลให้การมองเห็นลดลง

1.3 หัวใจ เพิ่มอัตราการเต้นของหัวใจ ปริมาณเลือดที่ออกจากหัวใจภายใน 1 นาที เพิ่มขึ้น

1.4 ระบบหลอดเลือดส่วนปลาย มีการหดเกร็งของหลอดเลือดดำ ผิวหนังซีดเย็น ปัสสาวะออกน้อยลง อุณหภูมิร่างกายลดลง

1.5 ปอด หลอดลมขยายหายใจเร็ว และลึก มีปริมาณออกซิเจนเพิ่มขึ้น

1.6 ระบบทางเดินอาหาร ลดการเคลื่อนไหว และการหลั่งน้ำย่อย ลดการไหลเวียนของหลอดเลือด ทำให้เกิดอาการระคายเคืองของระบบทางเดินอาหาร อาจมีอาการท้องผูกท้องเสีย

1.7 ตับอ่อน ลดการสร้างสารอินซูลิน ทำให้ระดับน้ำตาลในกระแสเลือดเพิ่มมากขึ้น

1.8 เยื่อไขมัน กรดไขมัน ถูกปล่อยออกเพิ่มมากขึ้น

1.9 ระบบกล้ามเนื้อและกระดูก กล้ามเนื้อตึงตัวเพิ่มการสลายตัวของไกลโคเจนใน

1.10 ผิวหนังและต่อมเหงื่อ ผิวหนังเย็นซีดขึ้น มีเหงื่อออกมาก

2. การเปลี่ยนแปลงด้านจิตใจ

2.1 กระบวนการทางความคิดถูกรบกวน เช่น สับสน กลัว ตัดสินใจไม่ได้ คิดวกวนในเรื่องเดิม ความคิดชะงักงัน

2.2 สูญเสียระดับความรู้สึก ความจำและสมาธิ

2.3 มีการเปลี่ยนแปลงด้านการรับรู้ การรับรู้ของประสาทสัมผัสผิดปกติ มีการรับรู้บิดเบือน

2.4 มีการเปลี่ยนแปลงทางอารมณ์ไปในทางไม่เหมาะสม เช่น โกรธ ร้องไห้ หัวเราะ โดยไม่มีเหตุผล อารมณ์หงุดหงิด

2.5 ขาดสมาธิ การรวมความสนใจไม่ดีไม่มีความสนใจที่จะพูดคุย จะเบนความสนใจไปยังสิ่งแวดล้อม เช่น ไวต่อเสียงรบกวนเป็นผลทำให้ความสนใจเสียไป

2.6 มีความผิดปกติในการใช้ภาษา เช่น พูดซ้ำ ๆ กัน มีการเปลี่ยนแปลงแบบแผนการพูด และการออกเสียงเปลี่ยนไป

2.7 มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม หรือบุคลิกภาพ เช่น มีพฤติกรรมถดถอย แยกตัวเฉื่อยชา ไม่ให้ความร่วมมือ

2.8 ใช้กลไกป้องกันตนเองโดยไม่รู้ตัว เช่น ให้เหตุผลตนเอง ปฏิเสธ การโทษคนอื่น

2.9 มีการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับความนึกคิดต่อตนเอง รู้สึกว่าตนเองไร้ค่า ต่ำต้อยต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของผู้อื่น อาจมีความรู้สึกไม่ปลอดภัย

การประเมินความเครียด

นักวิจัยทางจิตวิทยาใช้วิธีการต่าง ๆ ในการวัดความเครียด ในจำนวนวิธีการวัดทั้งหมดนั้น วิธีที่ถูกนำมาใช้อย่างมากมี 3 วิธี ต่อไปนี้

1. การวัดการเร้าทางสรีระ (Physiological arousal) แนวคิดในการวัดลักษณะนี้ เชื่อว่าการหลั่งฮอร์โมนบางชนิด เช่น แคทีคอลามีนส์ (Catecholamines) เป็นการเปลี่ยนแปลงของร่างกายในสภาวะความเครียด ดังนั้น การวัดระดับฮอร์โมน หรือความดันโลหิต จึงเป็นวิธีการที่สะท้อนให้เห็นความเครียดได้วิธีการหนึ่งที่ใช้ในการวัดลักษณะนี้คือ การใช้เครื่องมือวัดความดันโลหิต อัตราการเต้นของหัวใจ หรือการตอบสนองทางผิวหนัง (Galvanic Skin Response: GSR) การวัดอาจวัดแยกกันหรือวัดพร้อม ๆ กันก็ได้ โดยใช้แสดงด้วยโพลีกราฟ

2. การวัดเหตุการณ์ในชีวิต (Life events) โดยเชื่อว่าเหตุการณ์บางอย่างที่เกิดขึ้นในชีวิตของคน มีส่วนทำให้เกิดความเครียดแบบเรื้อรัง (Chronic stress) เหตุการณ์ดังกล่าวอาจเรียกว่า เหตุการณ์ในชีวิตที่ทำให้เกิดความเครียด (Stressful life events) ซึ่ง Holm & Rahe (1967) ได้สร้างแบบวัดเหตุการณ์ในชีวิตที่ทำให้เครียด เรียกว่า Social Readjustment Rating Scale (SRRS) โดยนำเอาเหตุการณ์ในชีวิตในช่วงที่ผ่านมาไม่เกิน 24 เดือน และให้ค่าคะแนนในแต่ละเหตุการณ์ ถ้าคะแนนมาก หมายถึง เหตุการณ์นั้นทำให้บุคคลเครียดมากแบบวัดของ โฮล์มและเรย์นี้มีจุดอ่อนมากในแง่ที่ว่าเหตุการณ์บางอย่างเป็นสิ่งที่ไม่พึงปรารถนา และเหตุการณ์บางอย่างเป็นสิ่งไม่พึงปรารถนา ซึ่งจริง ๆ แล้วมีการศึกษา พบว่า มีเพียงเหตุการณ์ที่ไม่พึงปรารถนาเท่านั้นที่มีความสัมพันธ์กับ

สุขภาพและความเจ็บป่วย แม้แบบวัดดังกล่าวจะมีจุดอ่อนก็ตาม แต่ก็นับว่าโฮล์มและเรย์ ได้เริ่มต้นวัดความเครียดได้ระดับหนึ่ง และปัจจุบันก็ยังมีผู้นำไปใช้วัดความเครียดอยู่ไม่น้อย แบบวัดอื่น ๆ ได้มีผู้พยายามสร้างขึ้นโดยการปรับปรุงจากแบบวัดของโฮล์มและเรย์ คือ The Life Experience (LES) ประกอบด้วย 57 ข้อคำถาม ริชาร์ด ลาซารัส และเพื่อนร่วมงาน ได้สร้างแบบวัดประสบการณ์ที่ไม่พึงปรารถนาและไม่พึงพอใจที่เกิดขึ้นประจำวัน เรียกว่า Hassles Scale (Kanner, Coyne, Schaefer, & Lazarus, 1981) ประกอบด้วย 117 เหตุการณ์ และเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในช่วง 1 เดือน ที่ผ่านมา ในการพัฒนา The hassles scale ลาซารัส และคณะ ได้เสนอแนะว่าประสบการณ์ที่ปรารถนาจะช่วยให้เกิดความทนทานต่ออุปสรรคที่เกิดขึ้น และช่วยลดผลกระทบต่อสุขภาพ ดังนั้นจึงได้มีการพัฒนาเครื่องมือขึ้นอีก คือ The upalites scale ซึ่งประกอบด้วย 135 เหตุการณ์ที่พึงพอใจ

3. การวัดอาการที่เกิดขึ้นจากความเครียด (Stress symptoms) มีแบบวัดหลายชุดที่ถูกสร้างขึ้นมาโดยอาศัยแนวคิดเรื่องอาการต่าง ๆ ที่มีผลจากความเครียด อาจเป็นอาการทางกายที่มีผลจากจิตใจ (Psychosomatic symptoms) การบกพร่องหน้าที่ทางสังคม (Social dysfunction) ภาวะซึมเศร้า (Depression) ความกังวลใจและการนอนไม่หลับ (Anxiety and insomnia) ตัวอย่างแบบวัดนี้ ได้แก่

3.1 แบบสำรวจความคิดเห็นทางสุขภาพ (The Health Opinion Survey: HOS) เป็นการทดสอบทางจิตวิทยาของผู้ใหญ่ จะระบุอาการทางประสาทและอาการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความแปรปรวนทางจิตประสาท ซึ่งประกอบด้วย 20 ข้อคำถาม

3.2 แบบวัดสุขภาพจิต (The Menial Health Inventory: MHI) เป็นการสำรวจความคิดเห็นทางสุขภาพ (Health optimal survey) มีทั้งหมด 38 ข้อ คำถามประกอบด้วยข้อคำถามจากแบบวัดความผาสุกของคูพาย (Dupuy's general well-being schedule) การถามสุขภาพทั่ว ๆ ไป 20 ข้อ จากแบบวัดอื่น ๆ ที่วัดความวิตกกังวล ความซึมเศร้า อารมณ์ยินดี และการเสียการควบคุม พฤติกรรมและอารมณ์ แบบวัดนี้ให้ผู้ถูกวัดเป็นผู้ตอบเองโดยให้รายงานสุขภาพจิตของตนเองในเดือนที่ผ่านมา

3.3 แบบวัดสุขภาพทั่วไป (The General Health Questionnaires: GHQ) พัฒนาโดย Goldberg (1972) อ้างถึงใน McDowell & Newell (1996) ซึ่งได้พัฒนาตามแนวคิดทฤษฎีของลาซารัสและโพล์คแมน (Lazarus & Folkman, 1984) ได้รับการออกแบบมาสำหรับคัดกรองปัญหาสำคัญ 2 ประการ คือการไม่สามารถดำเนินชีวิตในด้านต่าง ๆ ได้อย่างปกติสุขตามที่ควรจะเป็น และมีปัญหาทำให้เกิดความทุกข์ใจ โดยเน้นถึงปัญหาที่ผิดไปจากสภาวะปกติของบุคคลนั้น ๆ มากกว่าลักษณะประจำของบุคคลนั้น ข้อคำถามจะครอบคลุมปัญหาใหญ่ ๆ 4 ด้าน คือความรู้สึกไม่เป็นสุข (Unhappiness) ความวิตกกังวล (Anxiety) ความบกพร่องเชิงสังคม (Social impairment) และ

Hypochondriasis แบบวัด GHQ ฉบับเต็มประกอบด้วย คำถาม 60 ข้อ (GHQ-60) และมีฉบับย่ออื่น ๆ อีก ซึ่งมีข้อ คำถาม 30, 20 และ 12 (GHQ-30, GHQ-20, GHQ-12, SPST-20) นอกจากนี้ยังมี GHQ-28 ประกอบด้วย องค์ประกอบความเครียดครอบคลุม 4 ประการ คือ 1) อาการผิดปกติทางกาย 2) ความวิตกกังวล 3) ความบกพร่องทางสังคม 4) ความซึมเศร้าสำหรับในงานวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้แบบวัดอาการที่เกิดขึ้นจากความเครียด ซึ่งเป็นแบบวัดสุขภาพทั่วไป (The General Health Questionnaires: GHQ) ของ Goldberg (1972) อ้างถึงใน McDowell & Newell (1996) จำนวน 28 ข้อ (GHQ-28) เนื่องจากมีความครอบคลุมปัญหาทั้ง 4 ประการ ดังกล่าวข้างต้น

อรพรรณ ลือบุญรัชชัย (2545) กล่าวว่า ความเครียดคือสภาวะกดดันในบุคคลที่เกิดขึ้นเมื่อมีสิ่งหนึ่งสิ่งใดมาคุกคาม ก่อให้เกิดความไม่สมดุลทั้งร่างกาย จิตใจ อารมณ์สังคม และจิตวิญญาณของบุคคล รวมถึงพัฒนาการทางร่างกายและจิตใจของบุคคลด้วย หรืออาจกล่าวได้ว่าสภาวะเครียดเป็นกลไกการป้องกันตัวที่เกิดขึ้นเมื่อมีภัยอันตรายจากภายนอกมารบกวน กล่าวคือ ความเครียดคือสภาวะที่ซับซ้อนของร่างกายและจิตใจอันเกิดจากสภาวะแวดล้อมหรือสถานการณ์ที่บีบบังคับให้ร่างกายและจิตใจเปลี่ยนแปลงไปและความเครียดจะยังคงอยู่เรื่อยไปจนกว่าสถานการณ์นั้น จะถูกกำจัดให้หมดไป ความเครียดเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้กับทุกคนในทุกช่วงเวลาและเมื่อเกิดความเครียดในตัวบุคคลแล้วจะทำให้เกิดอาการไม่พึงประสงค์ต่าง ๆ ทั้งทางร่างกายและจิตใจ เช่น หงุดหงิด กลัว วิตกกังวล ปวดศีรษะ เกิดอาการทาง ภาวะแพ้ ทำให้อาหารไม่ย่อย นอนไม่หลับ อ่อนเพลีย หมดเรี่ยวหมดแรง ย้ำคิดย้ำทำ เกิดอาการผิดปกติทางประสาทได้และได้กล่าวถึงธรรมชาติของความเครียดว่า

1. ความเครียดเป็นปฏิกิริยาที่ทำให้มนุษย์ สามารถทำในสิ่งที่ยากเกินกว่ากำลังสติปัญญาความสามารถในเวลาปกติจะทำได้ จึงเป็นเครื่องมือสำคัญของมนุษย์ที่มีประโยชน์อย่างยิ่งต่อการดำรงชีวิต หากรู้จักควบคุมให้อยู่ในกรอบของความพอดี

2. สาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดส่วนใหญ่เกิดจากจิตใจ แต่ปฏิกิริยาของความเครียดเกิดขึ้นโดยอัตโนมัติทั้งร่างกายและจิตใจ แต่เรื่องที่เกิดจากจิตใจไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยพลังกำลังทางร่างกาย

3. ความเครียดเป็นสิ่งที่มิประโยชน์ในยามจำเป็นหากรู้จักใช้ให้ดี ดังนั้นสิ่งที่เป็นผลเสียของความเครียดก็คือความเครียดส่วนเกิน ซึ่งหมายถึงปฏิกิริยาของความเครียดที่เกิดขึ้นมากกว่าความจำเป็น ซึ่งจะเป็นผลเสียต่อการแก้ปัญหา และต่อทั้งร่างกายและจิตใจตนเอง และความเครียดส่วนเกินนี้เองที่สมควรจะได้รับการแก้ไข

ความเครียดเป็นสิ่งปกติที่สามารถพบได้ทุกวัน หากความเครียดนั้นเกิดจากความกลัวหรืออันตราย สมองที่หลั่งออกมาจะเตรียมให้ร่างกายพร้อมที่จะต่อสู้ อาการที่ปรากฏก็เป็นเพียง

ทางกาย เช่น ความดันโลหิตสูงใจสั่น แต่สำหรับชีวิตประจำวันจะมีสักกี่คนที่จะทราบว่าเราได้รับความเครียด โดยที่เราไม่รู้ตัวหรือไม่มีทางหลีกเลี่ยง การที่มีความเครียดสะสมเรื้อรัง ทำให้เกิดอาการทางกาย และทางอารมณ์ ผู้ที่มีความเสี่ยงต่อโรคที่เกิดจากความเครียด

อาการแสดงทางร่างกาย มีนงง ปวดตามกล้ามเนื้อ กัดฟัน ปวดศีรษะ แน่นท้อง เบื่ออาหาร นอนหลับยาก หัวใจเต้นเร็ว หูอื้อ มือเย็น อ่อนเพลีย ท้องร่วง ท้องผูก จุกท้อง มีนงง เสียงังให้หู คลื่นไส้ อาเจียน หายใจไม่อิ่ม ปวดท้อง

อาการแสดงทางด้านจิตใจ วิดกกังวล ตัดสินใจไม่ดี ขี้ลืม สมาธิสั้น ไม่มีความคิดริเริ่ม ความจำไม่ดี ไม่สามารถเรียนรู้สิ่งใหม่ ๆ

อาการแสดงทางด้านอารมณ์ โกรธง่าย วิดกกังวล ร้องไห้ ซึมเศร้า ท้อแท้ หงุดหงิด ซึมเศร้า มองโลกในแง่ร้าย นอนไม่หลับ กัดเล็บ หรือดึงผมตัวเอง

อาการแสดงทางพฤติกรรม รับประทานอาหารเก่ง ดิคนุหรือสุรา โผงผาง เปลี่ยนงานบ่อย แยกตัว

ระดับของความเครียด

กรมสุขภาพจิต (2541) ความเครียด เป็นภาวะที่แสดงออกมาเมื่อถูกกระตุ้นจากสิ่งแวดล้อม สังคม ภาวะอารมณ์ที่เกิดขึ้นจากจิตใจ รวมถึงสภาพร่างกาย ความเครียดแบ่งเป็น 4 ระดับ ดังนี้

1. Mild stress เครียดระดับต่ำ เป็นความเครียดที่ไม่คุกคามต่อการดำเนินชีวิตอาจมีความรู้สึกเพียงแค่ว่าเหนื่อย ขาดแรงกระตุ้น และมีพฤติกรรมที่เชิงซ้าลง
2. Moderate stress เครียดระดับปานกลาง เป็นความเครียดในระดับปกติที่ไม่ก่ออันตรายและไม่แสดงออกถึงความเครียดที่ชัดเจน ส่วนใหญ่จะสามารถปรับตัวกลับสู่ภาวะปกติได้เองจากการได้ทำกิจกรรมที่ชื่นชอบ ซึ่งช่วยคลายเครียด
3. High stress เครียดระดับสูง เป็นความเครียดที่เกิดจากเหตุการณ์รุนแรงหากปรับตัวไม่ได้ จะทำให้เกิดความผิดปกติตามมาทางร่างกาย อารมณ์ ความคิด และพฤติกรรม เช่น ปวดศีรษะ ปวดท้อง อารมณ์ฉุนเฉียวง่าย หงุดหงิด พฤติกรรมนอนและการรับประทานอาหารเปลี่ยนไป จนมีผลต่อการดำเนินชีวิต จึงควรรหาใครสักคนคอยอยู่เป็นเพื่อนรับฟังปัญหา และระบายความรู้สึก รวมถึงมีผู้ใหญ่สักคนแนะนำให้คำปรึกษาอย่างใกล้ชิด
4. Severe stress เครียดระดับรุนแรง เป็นความเครียดระดับสูงและเรื้อรังต่อเนื่องจนทำให้คนนั้นมีความล้มเหลวในการปรับตัว และก่อให้เกิดความผิดปกติและเกิดโรคต่าง ๆ ที่รุนแรงขึ้นมาได้ เช่น อารมณ์แปรปรวน มีอาการทางจิต มีความบกพร่องในการดำเนินชีวิตประจำวัน ซึ่งอาจมีอาการนานเป็นสัปดาห์ เดือน หรือปี ควรเข้ารับการปรึกษาจากแพทย์

สาเหตุของความเครียด

สิ่งที่เป็นสาเหตุของ ความเครียด (Stressors) คือ บางอย่างเกิดจากประสบการณ์ในที่ทำงานโดยตรง แต่ก็มีสาเหตุอื่นที่ไม่ได้เกิดจากงาน รวมทั้งเกิดปัจจัยเกี่ยวกับตัวบุคคลด้วย กล่าวคือ สาเหตุของความเครียดที่เกี่ยวกับกับงาน (Work-related stressors) เกิดจากหลายแหล่ง อาทิ

1. ปริมาณงาน (Task demands) อาจเป็นผลเนื่องมาจากถูกกำหนดให้ทำงานมากหรือน้อยเกินไป
2. บทบาทไม่ชัดเจน (Role ambiguities) ไม่ทราบว่าจะทำอะไรคือสิ่งที่ต้องทำหรือจะถูกประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างไร
3. ความขัดแย้งในบทบาท (Role conflicts) มีความรู้สึกไม่สามารถทำหลายสิ่งหลายอย่างให้พึงพอใจได้และขัดแย้งเกิดกับความคาดหวังในผลงาน
4. ปัญหาทางจริยธรรม (Ethical dilemmas) ได้รับการร้องขอให้ทำในสิ่งที่ผิดกฎหมายหรือขัดกับค่านิยมส่วนบุคคล
5. ปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล (Interpersonal problems) มีประสบการณ์ความสัมพันธ์ที่ไม่ดีหรือทำงานกับคนอื่นซึ่งเป็นคนที่เข้ากับใครไม่ได้
6. การพัฒนาอาชีพ (Career developments) ก้าวหน้าเร็วมากและรู้สึกต้องใช้ความพยายามสุดขีดหรือก้าวหน้าช้าและรู้สึกว่าไม่เจริญเติบโต
7. สภาพทางกายภาพ (Physical setting) สภาพความเป็นอยู่ของที่ทำงานไม่ดี เช่น มีเสียงรบกวน ไม่เป็นส่วนตัว มีมลพิษ หรือไม่พอใจเงื่อนไขการทำงานด้านอื่น

ได้กล่าวถึงแหล่งที่มาของความเครียดที่เกิดขึ้นสามารถจำแนกได้เป็น 2 ด้าน คือ ความเครียดทางด้านร่างกาย (Physical stress) ความเครียดทางด้านจิตใจ (Psychological stress) เป็นความเครียดที่เกิดขึ้นเมื่อบุคคลนั้นได้รับรู้ถึงอันตรายที่เกิดขึ้น เช่น อยู่ในสถานการณ์ฉุกเฉินเสี่ยงอันตราย รับรู้เรื่องน่ากลัว ตื่นเต้น

1. ความเครียดชนิดฉับพลัน (Emergency stress) เป็นสิ่งที่คุกคามซึ่งเกิดขึ้นทันทีทันใด อาจจะไม่คาดคิดมาก่อน เช่น การได้รับอุบัติเหตุ เกิดการบาดเจ็บ เป็นต้น
2. ความเครียดชนิดต่อเนื่อง (Continuing stress) เป็นสิ่งที่คุกคามที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในชีวิตมนุษย์ เช่น การเปลี่ยนแปลงของร่างกายในวัยต่าง ๆ ตั้งแต่วัยรุ่นหนุ่มสาววัยหมดประจำเดือนวัยสูงอายุ หรือความเจ็บป่วยเรื้อรัง จากการรับสารเคมีต่าง ๆ การจราจรติดขัด มลภาวะทางเสียง/อากาศ เป็นต้น

ได้กล่าวถึงสาเหตุของความเครียดไว้ 3 ประการคือ

1. ความเครียดที่มาจากจิตใจและสังคม (Psychosocial stress) ซึ่งมีสาเหตุมาจากเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างกะทันหัน ทะเลาะวิวาทโต้เถียง การไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ การขัดแย้งในตนเอง ทำงานหนักมากเกินไปหรือทำงานในหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสี่ยงอันตรายนสูง ได้รับแรงกดดัน หรือการบังคับจากผู้อื่น

2. ความเครียดจากสภาพสิ่งแวดล้อม (Environment stress) เช่น มลภาวะทางเสียงอากาศ น้ำ พายุ แผ่นดินไหว ไฟไหม้ป่า สารเคมีจากโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น

3. ความเครียดที่เกิดจากภายในตนเอง (Self-Imposed stress) คือ การบังคับตนเองมากเกินไป การมีความเชื่อมั่นในตนเองสูงเกินไป

Maslach (1990 อ้างถึงใน สัจจันทร์ ใจป้อ, 2544) ได้อธิบาย ความเครียดไว้ 3 ลักษณะ ดังนี้

1. ลักษณะตัวกระตุ้น (Stimulus definition) ความเครียด คือ แรงกระตุ้นจากภายนอกที่เป็นสาเหตุให้เกิดปฏิกิริยาของความเครียดในแต่ละบุคคล และถ้าเกิดความเครียดในแต่ละบุคคลแล้วความเครียดลดลงจนถึงหมดไป ภายในขอบเขตที่แต่ละบุคคลยอมรับได้ บุคคลนั้นก็กลับเข้าสู่ภาวะปกติของร่างกายและจิตใจ

2. ลักษณะการตอบสนอง (Response definition) ถ้าพิจารณาในรูปแบบของปฏิกิริยาของสรีรวิทยาและจิตวิทยา ความเครียด คือ การตอบสนองภายในร่างกายต่อสิ่งที่มาคุกคามจากภายนอกแต่อย่างไรก็ตาม ความเครียดในความหมายของการตอบสนองไม่สามารถอธิบายความแตกต่างของแต่ละบุคคลได้อย่างเคร่งครัด

3. ลักษณะเป็นทั้งตัวกระตุ้น และการตอบสนอง (Stimulus and response approaches) ความเครียด คือ ลำดับขั้นของปฏิกิริยาระหว่างตัวกระตุ้นทางด้านสิ่งแวดล้อมกับการตอบสนองของมนุษย์แต่ละบุคคล ซึ่งจะเน้น ไปถึงความสัมพันธ์ที่ต่อเนื่องระหว่างคนกับสิ่งแวดล้อม โดยเน้นกระบวนการทางจิตวิทยา เช่น การรับรู้และการนึกคิด ซึ่งความเครียดจะเกิดขึ้นเมื่อบุคคลรับรู้ความต้องการจากภายนอกเกินขีดความสามารถที่จะรับได้ของแต่ละบุคคล

ผลกระทบที่เกิดจากความเครียดที่มีต่อร่างกาย

ร่างกายจะถูกกระตุ้นทำให้ระบบประสาทซิมพาเทติก (Sympathetic nervous system) ทำงานเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะกล้ามเนื้อจะทำงานเพิ่มมากขึ้นประมาณ 3-4 เท่า และจะมีอาการตอบสนองทางสรีรวิทยา ดังต่อไปนี้

1. ทำให้ความดันเลือดเพิ่มมากขึ้น
2. เพิ่มการไหลเวียนของเลือดที่ไปเลี้ยงกล้ามเนื้อเพิ่มขึ้นและลดปริมาณเลือดที่ไปเลี้ยงอวัยวะที่ไม่สำคัญ

3. เพิ่มอัตราการเผาผลาญพลังงาน
4. เพิ่มอัตราการเต้นของหัวใจ
5. เพิ่มการทำงานของสมองมากขึ้น
6. ทำให้ความสมดุลของฮอร์โมนเปลี่ยนแปลงไป

ลักษณะอาการที่สำคัญที่แสดงออกมักจะมีอาการหน้าซีด มือเท้าเย็น หายใจแรงและถี่ขึ้น กล้ามเนื้อตึงเครียด สั่น หรือกระตุก ปากแห้ง ปัสสาวะบ่อย เสียงสั่น สายตาพร่า หน้าแดง ปวดท้อง หูอื้อ ฟังเสียงต่าง ๆ ไม่ชัดเจนรู้สึกเหนื่อย เป็นต้น

สำหรับผลกระทบที่เกิดจากความเครียดที่มีต่อจิตใจ ความเครียดทางจิตใจ ถ้ามีมากเกินไป เป็นผลเสียต่อสุขภาพเป็นอย่างมาก พฤติกรรมที่แสดงออกทางด้านจิตใจที่สามารถสังเกตได้คือ

1. บุคลิกภาพเปลี่ยนแปลงไป มีพฤติกรรมถดถอย แยกตนเอง เฉื่อยชา ไม่ให้ความร่วมมือหรือมีอาการแปรปรวน หรืออาจจะแสดงพฤติกรรมก้าวร้าวรุนแรง ใช้นิสัยเดิม
2. อารมณ์ถูกรบกวนหรืออารมณ์ไม่เหมาะสม เช่น หงุดหงิด กระวนกระวาย ขาดความอดทน โกรธ หัวเราะ ร้องไห้โดยไม่มีเหตุผล เหมือนลอย
3. ระดับการรับรู้ ความจำ สมาธิลดลง สัมผัสละเอียดต่าง ๆ
4. กระบวนการทางความคิดถูกรบกวน เช่น กลัว ตัดสินใจไม่ได้ ลังเลใจ สับสน หรือมึนงง เป็นต้น
5. กระบวนการรับรู้ถูกรบกวน เช่น การรับรู้ของประสาทสัมผัสผิดปกติการมองเห็นภาพหลอน
6. สูญเสียความตั้งใจ มีความรู้สึกไวต่อสิ่งรบกวน
7. พฤติกรรมด้านการสื่อสาร ภาษาถูกรบกวน อาจจะพูดซ้ำ ๆ ซาก ๆ การพูด การออกเสียงเปลี่ยนไป
8. ใช้กลไกการป้องกันตนเองโดยไม่รู้ตัว
9. พฤติกรรมที่แสดงถึงภาพลักษณ์ของตนเองเปลี่ยนแปลงไป พุดจาบคิดเบือนความจริง พุดน้อยหรือมากกว่าปกติที่เคยเป็น มีพฤติกรรมแบบเด็ก มองตนเองไร้คุณค่า เป็นต้น

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการเผชิญความเครียด

พฤติกรรมการเผชิญความเครียดเป็นพฤติกรรมที่บุคคลใช้ในการตอบสนองต่ออารมณ์ที่เป็นผลมาจากความเครียดที่เกิดขึ้น ถ้าบุคคลสามารถเผชิญความเครียดได้อย่างเหมาะสมหรือปรับตัวได้ดี จะสามารถดำเนินชีวิตได้อย่างปกติสุข แต่หากบุคคลเผชิญความเครียดได้ไม่เหมาะสมหรือไม่สามารถปรับตัวได้ ซึ่งพฤติกรรมการเผชิญความเครียดเป็นตัวกลางที่มีผลต่ออารมณ์ทั้งทางบวกและทางลบ ซึ่งจะส่งผลให้บุคคลเกิดความผิดปกติทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจและสังคมได้ ลาซารัส และ โฟล์คแมน (Lazarus & Folkman, 1984) แบ่งพฤติกรรมการเผชิญความเครียดออกเป็น 2 แบบ คือ

1. พฤติกรรมการเผชิญความเครียดแบบมุ่งแก้ปัญหา (Problem-focused coping)

เป็นวิธีการที่บุคคลใช้ทั้งความคิด และการกระทำเพื่อจัดการกับปัญหา โดยการมุ่งแก้ที่ตนเองหรือปรับสิ่งแวดล้อมโดยตรง ซึ่งบุคคลมักใช้เมื่อประเมินปัญหาแล้วว่าสามารถปรับหรือเปลี่ยนแปลงให้บรรเทาลงได้ การมุ่งแก้ที่ตนเองจะเป็นการเปลี่ยนแปลงวิธีการประเมินค่าทางปัญญา เพื่อพัฒนาและเรียนรู้วิธีการใหม่ สำหรับการปรับสิ่งแวดล้อม เป็นการแก้ไขที่แหล่งประโยชน์ หรือวิธีการสามารถแบ่งออกได้ดังนี้

1.1 การเผชิญหน้ากับปัญหา (Confrontive coping) เป็นความคิดหรือการแสดงออกทางพฤติกรรมโดยตรงไปตรงมาโดยการเผชิญหน้ากับสถานการณ์โดยไม่หลีกเลี่ยง เพื่อปรับปรุงแก้ไขกับปัญหาที่เกิดขึ้น ซึ่งบุคคลจะต้องมีความมั่นคงในจิตใจ เพื่อก่อให้เกิดความพึงพอใจ และให้ได้ในสิ่งที่ตนเองต้องการในที่สุด

1.2 การวางแผนแก้ปัญหา (Planful problem solving) เป็นการมุ่งจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้น โดยพยายามเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ต่าง ๆ ให้ดีขึ้น มีการวิเคราะห์ปัญหา และกระทำไปอย่างมีขั้นตอน บางครั้งอาจใช้ความพยายามเป็นสองเท่า หรืออาจใช้ประสบการณ์เดิมมาใช้ในการแก้ปัญหาได้ด้วย

2. พฤติกรรมการเผชิญความเครียดแบบมุ่งปรับอารมณ์ (Emotion-focused coping) เป็นกระบวนการทางความคิดและพฤติกรรมต่าง ๆ ที่บุคคลเลือกใช้ในการลด บรรเทา ความไม่สบายใจ โดยการปรับอารมณ์ของตนเอง เมื่อบุคคลประเมินแล้วว่าไม่สามารถปรับและเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ที่ทำให้เกิดความเครียดนั้นได้ สามารถแบ่งออกได้ ดังนี้

2.1 การประเมินค่าใหม่ทางบวก (Positive reappraisal) เป็นความคิดและพฤติกรรมในการที่จะพยายามให้ความหมายต่อสถานการณ์ใหม่ในทางที่ดีขึ้น เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อตนเองในการลดความตึงเครียดในอารมณ์ ให้มีวิธีการเผชิญความเครียดในทางที่พัฒนากว่าเดิมและยังรวมถึงมุมมองและความเชื่อทางศาสนา

2.2 การแสดงความรับผิดชอบต่อปัญหา (Accepting responsibility) เป็นความคิดและพฤติกรรมที่จะยอมรับที่แท้จริง ถึงแม้ว่าจะไม่ใช่สิ่งที่คุณเองต้องการมากที่สุดก็ตาม มีการตระหนักว่าตนเองเป็นผู้สร้างปัญหาและบางครั้งปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้บางครั้งอาจใช้สติปัญญาไตร่ตรองอย่างมีเหตุผล เช่น คิดว่าตนเองได้ตัดสินใจอย่างรอบคอบแล้ว

2.3 การควบคุมตนเอง (Self-control) เป็นความคิดและพฤติกรรมที่พยายามควบคุมความสม่ำเสมอของอารมณ์ของตน เป็นการพึ่งตนเองเพื่อคิดแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น การอยู่เงียบ ๆ คนเดียว คิดแก้ปัญหาด้วยตนเอง พยายามเก็บความรู้สึกไว้กับตนเองโดยไม่ให้คนอื่นทราบ ว่าสถานการณ์นั้นเลวร้ายเพียงใด เพื่อไม่ให้กระทบกระเทือนถึงคนอื่น หรือคิดเปรียบเทียบวิธีการกับบุคคลอื่นที่ดี ซึ่งสามารถเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ตนเองได้

2.4 การแสวงหาการเกื้อหนุนทางสังคม (Seeking social support) เป็นความคิดและพฤติกรรมที่บุคคลพยายามที่จะเรียนรู้เกี่ยวกับปัญหา และหนทางที่จะจัดการกับปัญหานั้น โดยการแสวงหาแหล่งเกื้อหนุนทางสังคม ทั้งทางด้านข้อมูล บัญญัติทางวัตถุ หรือทางด้านจิตใจ เช่น การพูดคุยปรึกษาหารือกับคนที่สามารถหาทางแก้ปัญหาก็กับตนเองได้

2.5 การถอยห่าง (Distancing) เป็นความพยายามทางความคิดที่จะให้ความสำคัญกับสถานการณ์นั้นน้อยลง โดยการถอยห่างจากสถานการณ์ที่ต้องเผชิญอยู่ เช่น ทำเป็นทองไม่รู้ร้อน เหมือนไม่มีอะไรเกิดขึ้น พยายามไม่คิดมากเกี่ยวกับสถานการณ์นั้น หรือพยายามลืมทุกสิ่งทุกอย่างที่เกิดขึ้น

2.6 การหนีหลีกเลี่ยงปัญหา (Escape-avoidance) เป็นความคิดและพฤติกรรมที่บุคคลพยายามหลีกเลี่ยงปัญหาชั่วขณะ เช่น การเพื่อฝัน หวังว่าจะมีปาฏิหาริย์ช่วยลดความตึงเครียดนั้น หรือการดื่มสุรา การนอนหลับมากกว่าปกติ เพื่อให้ตนเองลดจากความเครียดไปชั่วระยะเวลาหนึ่ง ในปี ค.ศ. 1984 ลาซารัส และ โฟล์คแมน ได้เสนอแนวคิดไว้ว่า พฤติกรรมการเผชิญความเครียด ทั้ง 2 แบบ ดังกล่าวไม่อาจแยกจากกันได้ เนื่องจากมีความสัมพันธ์และต่างส่งผลซึ่งกันและกัน อาจมีส่วนในการลดประสิทธิภาพของบุคคลในการเผชิญความเครียด เช่น ในกรณีที่บุคคลประสบกับสถานการณ์ก่อให้เกิดความเครียดที่เป็นอันตรายและคุกคาม ที่ทำให้เสียใจที่สุดขั้นแรก บุคคลจำเป็นต้องควบคุมอารมณ์ให้คงที่ หรือลดความวิตกกังวลและความรุนแรงของความเครียด ซึ่งนับว่าเป็นพฤติกรรมการเผชิญความเครียดด้านมุ่งแก้ไขอารมณ์ ต่อจากนั้นบุคคลจึงจะใช้พฤติกรรมการเผชิญความเครียดด้านมุ่งแก้ไขปัญหา โดยพยายามพิจารณาหาสาเหตุ และแนวทางในการแก้ไขสถานการณ์ที่มากกระทบนั้น นั่นคือ พฤติกรรมการเผชิญความเครียดจะมีความเฉพาะเจาะจงในแต่ละบุคคลและแต่วิธีนั้น ๆ โดยจะไม่มีวิธีใดได้ผลดีในทุกสถานการณ์ (Lazarus & Folkman, 1984) จะเห็นว่าพฤติกรรมการเผชิญความเครียดนี้ ถือเป็นกระบวนการ

ที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา บุคคลที่เผชิญความเครียดได้ดี คือ บุคคลที่รู้จักเลือกใช้วิธีการที่เหมาะสมกับสถานการณ์ บุคคลจะเผชิญความเครียดที่ต่างกันในเวลาที่แตกต่างกัน และในสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการเผชิญความเครียดและอารมณ์ โดยขณะที่บุคคลมีความเครียดในระดับต่ำอาจใช้การเผชิญความเครียดได้ทั้งรูปแบบร่วมกัน ซึ่งไม่อาจจะแยกกันได้เด็ดขาด และทั้ง 2 แบบมีความสำคัญเหมือนกัน (Lazarus & Folkman, 1984) การที่บุคคลจะเลือกใช้วิธีการใดในการเผชิญกับภาวะเครียดนั้นขึ้นอยู่กับ (สมจิต หนูเจริญกุล, 2539)

1. ความรู้สึกไม่แน่ใจหรือคลุมเครือ ถ้ารู้สึกเช่นนี้บุคคลมักจะลดการกระทำโดยตรง แต่จะหันไปแสวงหาข้อมูลเพิ่มเติม ถ้าใช้วิธีนี้ล้มเหลวอาจจะหันไปใช้กลไกการป้องกันทางจิตงานวิจัยต่าง ๆ พบว่า ในสถานะที่บุคคลตระหนักว่าไม่สามารถจะหลีกเลี่ยงอันตรายได้ แต่ไม่ทราบว่าจะอันตรายจะเกิดขึ้นเมื่อใด บุคคลจะใช้วิธีการเผชิญความเครียดโดยการหลีกเลี่ยง พยายามลืมเนื่องจากไม่มีวิธีการใดที่จะกระทำได้ดีไปกว่านี้ (Lazarus & Folkman, 1984)

2. ความรุนแรงของความรู้สึกถูกคุกคาม ถ้าเหตุการณ์นั้นน่าตกใจกลัวเป็นอย่างมาก บุคคลมักจะใช้กลไกทางจิตในการป้องกันตนเอง

3. การมีข้อขัดแย้ง มักจะใช้กลไกทางจิต และมักจะไม่ใช่การกระทำโดยตรง

4. ความรู้สึกหมดหนทางช่วยเหลือ (Helplessness) ถ้าหากบุคคลนั้นมองว่าอันตรายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตนั้น ไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือทำอะไรให้ดีขึ้นได้ จะเกิดความรู้สึกหมดหนทางช่วยเหลือ หมดความหวัง และจะไม่กระทำกิจกรรมใด ๆ ซึ่งแนวคิดนี้มีความสำคัญมากในเรื่องความเจ็บป่วย ถ้าผู้ป่วยเกิดความรู้สึกเช่นนี้จะมีความพร้อมทั้งในด้านแรงจูงใจ การเรียนรู้ และภาวะทางอารมณ์ ซึ่งทำให้เกิดความพร้อมในการดูแลตนเองได้สูงมาก

จำลอง ดิษยวณิช (2545) การจัดการความเครียดคนเราเมื่อเกิดความเครียดสามารถที่จะจัดการกับความเครียดที่เกิดขึ้นกับตนเองได้อยู่แล้วทุกคน ขอเพียงแต่เราต้องรู้ตัวเองให้ได้ก่อนว่าตอนนี้ตัวเองกำลัง เครียดแล้วและมีสาเหตุมาจากอะไร วิธีการที่จะจัดการความเครียดเป็นกระบวนการที่บุคคลใช้การประเมินด้านกระบวนการทางปัญญา การควบคุมอารมณ์และปฏิกิริยาการตอบสนองของร่างกายเพื่อจัดการควบคุม หรือลดความรุนแรงของสถานการณ์หรือปัจจัยที่มากระทบกับบุคคลอันก่อให้เกิดความเครียดนั้น และเป็นกระบวนการที่ต่อเนื่อง กระบวนการที่จะจัดการกับความเครียดสามารถที่จะจำแนกออกเป็น 2 วิธี

1. การกระทำโดยตรง (Direct action) แบ่งออกเป็น 4 ลักษณะ คือ

- 1.1 การเตรียมตัวต่อสู้กับสิ่งอันตราย (Preparing against harm)
- 1.2 การต่อต้าน (Aggression or attack)
- 1.3 การหลีกเลี่ยง (Avoidance)

1.4 การเฉยเมยหรือไม่มีปฏิกิริยาตอบโต้ (Apathy or inactive)

2. การบรรเทา (Palliation) เป็นการกระทำเพื่อผ่อนเบาหรือใช้กลไกการป้องกันตนเอง (Defense mechanism) เมื่อบรรเทาความรู้สึกว่าตนเองอยู่ในอันตรายมากกว่าการจัดการสถานการณ์ที่เป็นอันตราย แบ่งออกเป็น 2 ชนิด คือ

2.1 การบรรเทาที่อาการ (Symptom-direct modes) ได้แก่ การใช้แอลกอฮอล์ ยากล่อมประสาท ขานอนหลับ การพักผ่อนคลายกล้ามเนื้อ เมื่อบรรเทาความรู้สึกเครียดและเป็นทุกข์ เป็นต้น

2.2 การบรรเทาด้านกลไกทางจิต (Intrapsychic modes) เป็นการบรรเทาโดยใช้กลไกการทำงานของจิตใต้สำนึก (Unconscious psychological maneuver) เพื่อปกป้องตนเอง เป็นการบรรเทาสิ่งที่คุกคามให้ลดลงเพียงในความคิดของบุคคลและไม่เป็นไปตามสภาพความจริง เช่น การปฏิเสธที่จะรับความจริงที่เกิดขึ้น (Denial) การเก็บกดความคิดและความรู้สึก (Repression) การโยนความผิดให้ผู้อื่น (Projection) การใช้เหตุผลที่ดีมาทดแทนข้อเท็จจริง (Irrationalization) การทดแทนความรู้สึกไม่สมหวังในทางตรงกันข้าม (Reaction formation) การถ่ายถอดความรู้สึกจากต้นเหตุไปสู่ผู้อื่น (Displacement) การมีพฤติกรรมถดถอยไปเป็นเด็กกว่าอายุ (Regression) การสร้างมโนภาพหรือเรื่องราวเพื่อชดเชยความคิดหวัง (Fantasy) การใช้สติปัญญาหลีกเลี่ยงต่อเหตุการณ์ (Intellectualization)

มานิต ศรีสุรภานนท์ และจำลอง ดิษยวิช (2542) กลยุทธ์ในการจัดการกับความเครียด สิ่งสำคัญที่สุดในการจัดการกับความเครียดคือตัวเราเอง ต้องรู้ตัวเองว่าเรากำลังเครียด และรู้จักทบทวนหาสาเหตุของความเครียด โดยอาจจะพิจารณาด้วยตนเองหรือปรึกษากับคนใกล้ชิดที่ไว้วางใจได้ หรือปรึกษากับผู้เชี่ยวชาญทางสุขภาพจิตโดยตรง เมื่อพบสาเหตุแล้วจะได้ติดตามหาทางแก้ไขต่อไป นอกจากนี้ ยังต้องรู้จักยอมรับสภาพความเป็นจริงของชีวิตในปัจจุบันและพร้อมที่จะปรับเปลี่ยนเท่าที่จะทำได้เพื่อให้ชีวิตดีขึ้น อีกทั้งมีความเต็มใจที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงตัวเราก่อนเป็นอันดับแรกเมื่อมีปัญหาที่เกิดขึ้นจะต้องไม่โทษคนอื่นหรือเกี่ยงให้คนอื่นปรับปรุงตัวก่อน สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งสำคัญมากสำหรับการจัดการกับความเครียดกลยุทธ์ที่สำคัญในการจัดการกับความเครียดมีอยู่หลายวิธีที่จะต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. การเสริมสร้างสุขภาพกายให้แข็งแรง
2. การเปลี่ยนแปลงสภาพการณ์ที่ทำให้เครียด
3. การเปลี่ยนแปลงที่จิตใจ
4. การฝึกผ่อนคลายความเครียดโดยใช้เทคนิควิธีต่าง ๆ

สืบสาย บุญวีรบุตร (2541) การเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ที่ทำให้เครียดสามารถเปลี่ยนแปลงเริ่มต้นได้ด้วยการเริ่มต้นการเปลี่ยนแปลงจิตใจ

1. มองโลกในหลาย ๆ แง่มุม พยายามมองในแง่ที่ดี 'ไม่ใช่มองทุกสิ่งทุกอย่างเป็นสิ่งที่เลวร้ายไปหมด คิดทบทวนหาข้อบกพร่องของตนเองบ้างจะช่วยพัฒนาตนเองให้ดีขึ้น การเปลี่ยนทัศนคติต่อตนเองและผู้อื่น มองตนเองและผู้อื่นในแง่ดีจะช่วยลดความเครียดได้เป็นอย่างมาก
2. มีอารมณ์ขันอย่าเป็นคนที่ยึดมั่น รู้จักการหัวเราะเสียบ้าง บางครั้งอาจจะเกิดมาจากครอบครัวที่เจ้าระเบียบจนเกินไป ต้องมีการผ่อนคลายสนุกสนาน หยอกเย้ากันบ้าง
3. ให้อภัยรู้จักให้อภัยตนเองและผู้อื่นเมื่อกระทำผิด อย่ามัวแต่โทษตนเอง จิตใจต้องไม่ผูกพยาบาท เครียดแค่น โกรธ จะทำให้จิตใจสงบขึ้น
4. ไม่ทอดอวยพยายามปลุกปลอบใจตนเอง การให้กำลังใจแก่ตนเอง ถ้าเมื่อไรมีความรู้สึกท้อแท้ สิ้นหวัง หหมดกำลังใจ และทอดอวย หหมดอาลัยตายอยาก คิดแต่รอโชคชะตาแล้ว ชีวิตนี้จะไม่มีความสุข ไม่ประสบความสำเร็จ ดังนั้นจะต้องมีความมุ่งมั่นและคาดหวังในสิ่งที่ยั่งยืนไปด้วย ถ้าฝืนลม ๆ แล้ง ๆ อาจจะกลายเป็นคนบ้าได้

คู่มือคลายเครียดด้วยตนเองของกรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข (2556) ได้ระบุวิธีการเสริมสร้างสุขภาพทางกายให้แข็งแรง ดังนี้

1. การรับประทานอาหารที่มีประโยชน์และมีคุณค่า อาหารทางร่างกายที่ผิดปกติบางอย่าง เช่น อาการท้องอืด ท้องเฟ้อ อาหารไม่ย่อย มักจะเกิดขึ้นกับคนที่มีความเครียด ดังนั้น ควรเลือกรับประทานอาหารที่ย่อยง่าย หลีกเลี่ยงอาหารรสจัด เช่น เผ็ดจัด เปรี้ยวจัด หวานจัด เค็มจัด เป็นต้น การรับประทานอาหารควรเลือกรับประทานอาหารให้ครบถ้วน โดยเฉพาะเนื้อสัตว์ ควรเลือกเนื้อปลาเพราะย่อยง่ายและมีไขมันน้อย การรับประทานผักและผลไม้ในปริมาณที่มากและเพียงพอ ประมาณวันละ 400 กรัม ซึ่งเป็นที่มาที่สำคัญของใยอาหารและวิตามินที่มีคุณสมบัติเป็น Antioxidant และเกลือแร่ต่าง ๆ เช่น วิตามินซี วิตามินเอ และเบต้าแคโรทีน และใยอาหารจะช่วยลดอันตรายเสี่ยงในการเกิดโรคมะเร็งบางชนิด เช่น มะเร็งลำไส้ใหญ่ และมะเร็งเต้านม เป็นต้น
2. ออกกำลังกายเป็นประจำสม่ำเสมอ การออกกำลังกาย ควรเลือกกิจกรรมการออกกำลังกายให้เหมาะสมกับเพศ และวัย ตามความต้องการ ความสามารถของตนเอง และเป็นกิจกรรมการออกกำลังกายที่ใช้ระยะเวลายาวนานพอสมควรและต่อเนื่อง เช่น การเดิน การวิ่งเหยาะ ๆ การขี่จักรยาน ว่ายน้ำ เป็นต้น ทั้งนี้ จะต้องออกกำลังกายเป็นประจำ อย่างน้อยสัปดาห์ละ 3 วัน ๆ ละประมาณ 30 นาทีขึ้นไป ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อร่างกายเป็นอย่างมาก
3. นอนหลับพักผ่อนให้เพียงพอ คนที่เครียดมักจะมีอาหารนอนไม่หลับ หลับยาก หลับ ๆ ตื่น ๆ ทำให้เวลานอนน้อยลง ร่างกายจึงอ่อนเพลีย โดยปกติแล้วคนเราจะนอนวันละประมาณ 7-8

ชั่วโมงต่อวัน ดังนั้น จึงมีข้อเสนอแนะว่าพยายามอย่าหลับกลางวัน เพราะถ้านอนกลางวันมาก กลางคืนไม่่วง ออกกำลังกายตอนเย็น เข้านอนเป็นเวลา อย่าใช้ยานอนหลับเองควรปรึกษาแพทย์ เพื่อความปลอดภัย

4. หลีกเลี่ยงการปฏิบัติตนที่จะก่อให้เกิดเป็นอันตรายต่อสุขภาพ บางคนมีความเชื่อว่าการคลายเครียดคือการดื่มเหล้า สูบบุหรี่ เล่นการพนัน ยาเสพติด จะช่วยคลายเครียดได้ แต่ที่จริงไม่เลยกลับเป็นโทษต่อร่างกายอีกด้วย ดังนั้น ควรหลีกเลี่ยงการดื่มสุรา กาแฟ ชา เครื่องดื่มบำรุงกำลังต่าง ๆ งดสูบบุหรี่ ไม่ใช้ยาเสพติด และหลีกเลี่ยงพฤติกรรมทางเพศที่ไม่ปลอดภัย

การเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ที่ทำให้เครียด

1. ปรับปรุงสถานที่ให้เหมาะสม ไม่ว่าที่บ้านหรือที่ทำงาน หากมีสภาพที่สกปรก รกรุงรัง มีกลิ่นไม่ดี มีเสียงอึกทึก ฝุ่นละอองมาก เป็นต้น การหาทางปรับปรุงแก้ไขให้น่าอยู่ นำงานให้มากขึ้น จัดวางข้าวของ เครื่องใช้ให้เป็นระเบียบเรียบร้อย รักษาความสะอาด เป็นต้น บรรยากาศที่ดี จะมีส่วนช่วยลดความเครียดลงได้มาก

2. เปลี่ยนบรรยากาศชั่วคราว หากรู้สึกเครียดจากการทำงานมาก ๆ ควรหาวันหยุดพักผ่อน หรือพักผ่อนตากอากาศ เปลี่ยนที่พักชั่วคราว เป็นต้น

3. ปรับปรุงการทำงาน การมีความรู้สีกว่างานที่ทำอยู่นั้นก่อให้เกิดความเครียด เช่น งานมากเกินไปอยากเกินความสามารถ มีปัญหากับผู้ร่วมงานหรือเพื่อน ควรพิจารณาแก้ไขปัญหาเหล่านี้อย่างเป็นระบบ เช่น วางแผนการทำงานใหม่ รู้จักการทำงานเป็นทีม มีปัญหาปรึกษากับหัวหน้างาน หรือคนที่ไว้วางใจได้ เป็นต้น

4. ให้ความสำคัญกับที่อยู่อาศัย จัดสถานที่ให้น่าอยู่ ร่มรื่น สะอาดสะอาด มีความรู้สึกอยากที่จะอยู่บ้านดูแลครอบครัว และมีน้ำใจต่อกันกับสมาชิกในครอบครัว

การเปลี่ยนแปลงจิตใจ

1. มองโลกในหลาย ๆ แง่มุม พยายามมองในแง่ที่ดี ไม่ใช่มองทุกสิ่งทุกอย่างเป็นเรื่องที่เลวร้ายไปหมด คิดทบทวนหาข้อบกพร่องของตนเองบ้างจะช่วยพัฒนาตนเองให้ดีขึ้น การเปลี่ยนทัศนคติต่อตนเองและผู้อื่น มองตนเองและผู้อื่นในแง่ดีจะช่วยลดความเครียดได้เป็นอย่างมาก

2. มีอารมณ์ขันอย่าเป็นคนที่ยึดมั่น รู้จักการหัวเราะเสียบ้าง บางครั้งอาจจะเกิดมาจากครอบครัวที่เจ้าระเบียบจนเกินไป ต้องมีการผ่อนคลายสนุกสนาน หยอกเย้ากันบ้าง

3. ให้อภัยรู้จักให้อภัยตนเองและผู้อื่นเมื่อกระทำผิด อย่ามัวแต่โทษตนเอง จิตใจต้องไม่ผูกพยาบาท เคียดแค้น โกรธ จะทำให้จิตใจสงบขึ้น

4. ไม่ทอดทิ้งพยายามปลุกปลอบใจตนเอง การให้กำลังใจแก่ตนเอง ถ้าเมื่อไรมีความรู้สึกท้อแท้ สิ้นหวัง หมดกำลังใจ และทอดทิ้ง หมดอาลัยตายอยาก คิดแต่รอโชคชะตาแล้ว ชีวิตนี้จะไม่

ความสุข ไม่ประสบความสำเร็จ ดังนั้น จะต้องมีความมุ่งมั่นและคาดหวังในสิ่งที่ยั่งยืนไปได้ด้วย ถ้าล้มเหลว ๆ แล้ง ๆ อาจจะกลายเป็นคนบ้าได้

ทฤษฎีบทบาทพยาบาลในการป้องกันและจัดการความเครียด (พรพรรณ ศรี โสภณ และธนวรรณ อาจารย์รัฐ, 2560) แนวทางการป้องกัน และการเผชิญกับความเครียด เมื่อบุคคลมีความเครียดเกิดขึ้นส่งผลให้บุคคลสูญเสียความสมดุล บุคคลจึงมีความจำเป็นต้องค้นหาวิธีการจัดการกับความเครียดเพื่อให้ตนเองปรับเข้าสู่ภาวะสมดุลโดยเร็วที่สุด ซึ่งแนวทางการป้องกันความเครียดมีหลายวิธี บุคคลแต่ละบุคคลอาจมีวิธีการที่แตกต่างกัน การจัดการความเครียดที่เหมาะสมกับบุคคลคนหนึ่ง อาจจะไม่ได้ออกผลดีกับอีกคน ดังนั้น บุคลากรทางสุขภาพจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีความรู้ และสามารถประยุกต์การจัดการกับความเครียดที่เหมาะสมกับผู้รับบริการแต่ละบุคคลได้ การจัดการความเครียดที่ถูกต้องตามหลักวิธีการ จะสามารถช่วยลดความเครียดได้อย่างมีประสิทธิภาพและป้องกันการสึกหรอของอวัยวะใดอวัยวะหนึ่งในร่างกาย แนวทางการจัดการความเครียด มีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. การสำรวจความเครียดที่เกิดขึ้น (Identify if you are stressed) สิ่งสำคัญอันดับแรก คือ การสำรวจอาการของความเครียดที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของร่างกาย จิตใจ อารมณ์ และพฤติกรรม โดยบุคคล แต่ละบุคคลจะมีปฏิกิริยาการตอบสนองต่อความเครียดที่จำเพาะเจาะจง

2. การระบุสิ่งเร้าที่ก่อให้เกิดความเครียด (Identify the stressor) การค้นหาสิ่งเร้าเป็นขั้นตอนสำคัญที่จะช่วยให้บุคคลรับรู้ถึงสิ่งเร้าที่ก่อให้เกิดความเครียดที่ชัดเจน แต่อย่างไรก็ตาม การระบุถึงสิ่งเร้าที่ก่อให้เกิดความเครียดในแต่ละสถานการณ์มีความยากง่ายแตกต่างกัน สิ่งเร้าที่ก่อให้เกิดความเครียดนั้น อาจมาจากสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ สังคม สัมพันธภาพ เศรษฐกิจ การทำงาน เหตุการณ์สำคัญ ในชีวิต วิธีการดำเนินชีวิต สุขภาพ เป็นต้น

3. การค้นหาสาเหตุของสิ่งเร้าที่ก่อให้เกิด ความเครียด (Identify the reason for the stressor) จะช่วยให้บุคคลสามารถเลือกกลยุทธ์ที่เหมาะสมกับการจัดการกับความเครียดที่เกิดขึ้น โดยทั่วไป บุคคลจะประเมินสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดความเครียดว่าเป็นภาวะคุกคาม (Threat) หรือเป็นอันตราย (Danger) เนื่องจากบุคคลจะรับรู้ว่าคุณค่าแห่งทรัพยากรที่จะช่วยสนับสนุนในการจัดการกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ในขั้นตอนนี้ นอกจากจะค้นหาสาเหตุแล้ว บุคคลจำเป็นต้องตรวจสอบการรับรู้ของบุคคลถึงความต้องการแห่งทรัพยากรที่จำเป็นในการสนับสนุนการจัดการความเครียด เนื่องจากในขณะที่บุคคลมีความเครียด บางครั้งบุคคลมีการรับรู้ที่สอดคล้องกับความเป็นจริง แต่ในบางสถานการณ์ บุคคลอาจมีความต้องการแห่งทรัพยากรที่ช่วยสนับสนุนมากเกินไปกว่าความต้องการที่แท้จริง

4. การเลือกวิธีการจัดการกับความเครียดที่เหมาะสมและนำไปใช้ (Select an appropriate stress management strategy and apply it) เมื่อบุคคลรู้ถึงสิ่งเร้าและสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเครียด การเลือกวิธีการจัดการกับความเครียด ซึ่งในปัจจุบันมีวิธีที่หลากหลายเพื่อนำไปใช้ในการจัดการกับความเครียด ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ซึ่งกลยุทธ์ในการจัดการกับความเครียด แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

4.1 กลยุทธ์ในการจัดการกับความเครียด เพื่อลดกลุ่มอาการของความเครียด (Stress management strategies that address the symptoms of stress) เมื่อบุคคลประสบกับความเครียด จะเกิดปฏิกิริยาตอบสนองต่อความเครียด ได้แก่ ปฏิกิริยาสู้หรือหนี ซึ่งจะกระตุ้นการทำงานของระบบประสาทซิมพาเทติก เมื่อบุคคลตกอยู่ในสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดความเครียดเป็นระยะเวลานาน จะเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาสุขภาพตามมา ดังนั้น เทคนิคการผ่อนคลายจะเป็นปฏิกิริยาการตอบสนองที่ตรงกันข้ามกับปฏิกิริยาตอบสนองต่อความเครียด และจะช่วยลดความเครียดต่อการเจ็บป่วยที่มีสาเหตุมาจากความเครียดได้ กลยุทธ์การจัดการความเครียดในกลุ่มนี้ มีดังนี้ การฝึกการหายใจ (Breathing exercises) การผ่อนคลายกล้ามเนื้อแบบก้าวหน้า (Progressive muscle relaxation) การนวด (Massage) การออกกำลังกาย (Exercise) การนึกภาพ (Visualization) การทำสมาธิ (Meditation) การแช่น้ำอุ่น (Hot bath) การทำงานอดิเรก (Hobby) การใช้เวลาว่างกับคนรัก รวมถึงสัตว์เลี้ยง (Spending time with loved ones, including pets)

4.2 กลยุทธ์การจัดการกับสิ่งเร้าที่ก่อให้เกิด ความเครียด (Stress management strategies that address the stressor) แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

4.2.1 การจัดการกับความเครียดด้วย วิธีการจัดการกับปัญหา (The problem-solving approach to stress management) เป็นวิธีการจัดการกับสิ่งเร้าที่ก่อให้เกิดความเครียดที่มีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง โดยการกระทำบางสิ่งบางอย่างเพื่อออกจากสิ่งเร้าที่ก่อให้เกิดความเครียด อาจจะเป็นการลดระดับความต้องการของบุคคล หรือเพิ่มแหล่งทรัพยากรที่ช่วยสนับสนุนในการจัดการกับปัญหา วิธีการจัดการกับความเครียดที่จัดอยู่ในกลุ่มนี้ ได้แก่ การแก้ปัญหา (Problem solving) การตัดสินใจ (Decision making) การคิดอย่างมีวิจารณญาณ (Critical thinking) การบริหารเวลา (Time management) การสื่อสาร (Communication) การแก้ไขความขัดแย้ง และการเจรจาต่อรอง (Conflict resolution and negotiation) งบประมาณ (Budgeting)

4.2.2 การจัดการกับความเครียดด้วยวิธี การจัดการกับความคิด (The cognitive approach to stress management) บุคคลส่วนใหญ่มักจะ คิด รับรู้ และจินตนาการถึงสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดความเครียดว่าเป็นอันตรายมากกว่าความเป็นจริง การจัดการความเครียดด้วยวิธีนี้

จะช่วยปรับวิธีคิดของบุคคลในสถานการณ์นั้นแทนความคิดที่ไม่เหมาะสม (Maladaptive thought) เช่น การปรับพฤติกรรม ความคิด

5. การประเมินผล (Evaluation) เป็นการประเมินประสิทธิภาพและผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการใช้วิธีการจัดการกับความเครียด หากความเครียดที่เกิดขึ้นนั้นหมดไป จะส่งผลให้บุคคลนั้นมีการจัดการกับความเครียดที่มีประสิทธิภาพและสามารถกลับไปใช้ชีวิตได้ตามปกติ แต่ในทางตรงกันข้ามหากพบว่าระดับความเครียดนั้นยังคงอยู่ บุคคลนั้นอาจมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับคำปรึกษาจากบุคลากรทางสุขภาพต่อไป การพยาบาลบุคคลที่มีความเครียด การพยาบาลบุคคลที่มีความเครียดมีเป้าหมาย เพื่อแก้ไขสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดความเครียดของบุคคลกับสิ่งแวดล้อม ลดปฏิบัติการตอบสนองต่อความเครียด และพัฒนาทักษะการจัดการกับปัญหา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการดูแลบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการมีความเครียดในระดับสูง ได้แก่ บุคคลที่มีการเปลี่ยนแปลงในชีวิต ในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมา ผู้ที่มีความเปราะบางต่อความเครียดหรือมีกลวิธีการจัดการกับปัญหาที่จำกัด กระบวนการช่วยเหลือบุคคลที่มีความเครียด มีดังนี้

5.1 การประเมิน (Assessment) การรวบรวม ข้อมูลในบุคคลที่มีความเครียด พยาบาลจำเป็นต้องใช้ทักษะหลายด้าน เพื่อช่วยในการเก็บรวบรวมข้อมูล ทั้งทักษะการสังเกต การสัมภาษณ์ การตรวจร่างกาย รวมไปถึงการใช้แบบประเมินที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลนั้นควรให้ครอบคลุมทั้งทางด้านชีววิทยา ด้านจิตใจ และด้านสังคม ดังนี้

5.1.1 ด้านชีววิทยา (Biological domain) เช่น เพศ พบว่าเพศชายจะมีปฏิบัติการตอบสนองต่อความเครียดจะสู้หรือหนีรุนแรงมากกว่าเพศหญิง ซึ่งเพศหญิงจะมีการตอบสนองที่รุนแรง (Aggressive) น้อยกว่าเพศชาย ประวัติทางด้านสุขภาพโดยมุ่งเน้นความเจ็บป่วยทั้งในอดีตและปัจจุบัน การได้รับการบาดเจ็บ หากมีประวัติการเจ็บป่วยทางจิตควรประเมิน อาการหลงเหลือและประวัติการรักษา ประวัติการเจ็บป่วยในระบบต่อมไร้ท่อ รวมไปถึงการเปลี่ยนแปลงการทำหน้าที่ทางกาย (Physical functioning) ระหว่างที่มีความเครียดเกิดขึ้น เช่น การรบกวนการนอนหลับ การรับประทานอาหาร การเปลี่ยนแปลงของน้ำหนักตัว การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมทางเพศ ลักษณะทางกายที่ปรากฏ การได้รับยาโดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้ยาคลายความกังวล โดยไม่ได้อยู่ในความดูแลของแพทย์ การใช้สารเสพติดต่าง ๆ เช่น บุหรี่ กัญชา เป็นต้น เนื่องจากบุคคลส่วนมากเมื่อมีความเครียดจะมีการใช้สารเสพติดเพิ่มขึ้น เพื่อช่วยลดความเครียดในตัวบุคคล ดังนั้น ควรมีการรวบรวมข้อมูลถึงปริมาณการใช้ในแต่ละวัน จำนวนครั้ง สภาพแวดล้อมของการใช้ และผลข้างเคียงจากการใช้สาร

5.1.2 ด้านจิตใจ (Psychological domain) เช่น การตอบสนองทางด้านอารมณ์ของบุคคล และความรุนแรงที่เกิดขึ้น ตลอดจนการรับรู้ของบุคคล ต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้น และกลวิธีการจัดการกับความเครียด

5.1.3 ด้านสังคม (Social domain) เช่น การค้นหาปัจจัยกระตุ้นที่เป็นต้นเหตุของการเกิดความเครียดในครั้งนี้ ควรมีการรวบรวมข้อมูลถึง เหตุการณ์ความเครียดที่เกิดขึ้นในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมา แหล่งทรัพยากรของบุคคลที่ช่วยในการจัดการกับปัญหา ความสามารถของบุคคลในการทำหน้าที่ทางสังคม ระบบการสนับสนุนในครอบครัวและสังคม โดยสอบถามถึงขนาดระยะเวลา และขอบเขตของเครือข่ายทางสังคมของบุคคลทั้งญาติสายตรงและไม่ใช้ญาติ ในสาขาอาชีพเดียวกันและไม่ใช่อาชีพเดียวกัน การทำหน้าที่ของเครือข่ายทางสังคมต่อบุคคล ระดับของการพึ่งพาอาศัยกัน ระดับของการติดต่อสื่อสารระหว่างเครือข่ายต่อบุคคล

5.2 การวินิจฉัยทางการพยาบาล (Nursing diagnosis) เป็นการวินิจฉัยปัญหาทางการพยาบาลที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านความคิด อารมณ์ สรีรวิทยา และพฤติกรรมของบุคคลที่ตอบสนองต่อความเครียด โดยแสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและสาเหตุที่พบในแต่ละบุคคล เช่น

5.2.1 ด้านชีววิทยา เน้นถึงการตอบสนองทาง ด้านร่างกายและสรีรวิทยาต่อความเครียดที่เกิดกับบุคคล ตัวอย่างของข้อวินิจฉัยทางการพยาบาล เช่น มีการเปลี่ยนแปลงในการรับประทานอาหาร การนอนหลับ การปฏิบัติกิจวัตรประจำวัน เนื่องจากมีความเครียดอยู่ในระดับสูงเสี่ยงต่อการเกิดภาวะแทรกซ้อนจากการใช้ยาคลายกังวลเกินขนาด

5.2.2 ด้านจิตใจ มุ่งเน้นการจัดการกับปัญหาของบุคคลที่ไม่มีประสิทธิภาพ รวมถึงความแปรปรวน ทางด้านกระบวนการคิด การรับรู้ ความรู้สึกมีคุณค่าแห่งตนลดลง ความกลัว ความรู้สึกหมดหวัง และการสูญเสียพลังอำนาจ เช่น พร่องวิธีการจัดการกับปัญหา ที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีความแปรปรวนทางด้านความคิด ความรู้สึกมีคุณค่าแห่งตนลดลงเนื่องจากไม่สามารถจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นได้

5.2.3 ด้านสังคม บุคคลที่มีความเครียดเกิดขึ้น อาจจะส่งผลต่อการมีปฏิสัมพันธ์ของบุคคลกับสิ่งแวดล้อม ทั้งการทำหน้าที่ทางสังคม สัมพันธภาพในครอบครัวและสังคม ตัวอย่างข้อวินิจฉัยทางการพยาบาลในด้านสังคม เช่น มีการทำหน้าที่ทางสังคมบกพร่อง เนื่องจากมีความเครียดในระดับสูง บกพร่องในการสร้างสัมพันธภาพกับผู้อื่น เนื่องจากพร่องการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น

5.3 เป้าหมายทางการพยาบาล (Treatment goal) และการระบุผลลัพธ์ทางการพยาบาล (Nursing outcome identification) การตั้งเป้าหมายทางการพยาบาลที่ชัดเจน สอดคล้องกับปัญหา

และความต้องการของผู้รับบริการ จะช่วยให้การปฏิบัติทางการพยาบาลมีทิศทาง และบรรลุผลลัพธ์ทางการพยาบาลที่กำหนดไว้ ซึ่งความเครียดที่เกิดขึ้นในแต่ละบุคคลนั้นมีหลายระดับ ดังนั้น เป้าหมายทางการพยาบาล ที่กำหนดนั้นควรมีความสอดคล้องกับระดับของความเครียด ดังนี้

5.3.1 บุคคลที่มีความเครียดในระดับสูง (High stress) เป็นระดับที่บุคคลเผชิญเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเครียดสูง ไม่สามารถปรับตัวให้ลดความเครียดลงได้ในเวลาอันสั้น ถือว่าอยู่ในเขตอันตราย หากไม่ได้รับการบรรเทาจะนำไปสู่ความเครียดในระดับรุนแรง (Severe stress) ส่งผลให้บุคคลมีความล้มเหลวในการปรับตัว และเกิดอาการทางกายหรือโรคร้ายต่าง ๆ ตามมา ดังนั้น เป้าหมายทางการพยาบาลในบุคคลที่มีความเครียดในระดับสูงและรุนแรง คือ การบรรเทา หรือลดระดับความเครียดของผู้รับบริการ โดยมุ่งหวังไม่ให้เกิดอันตรายต่อผู้รับบริการ ที่เป็นผลมาจากความเครียด หรือบุคคลอื่นไม่ได้รับอันตรายที่เกิดขึ้นจากความเครียดของผู้รับบริการ เช่น หากผู้รับบริการมีความเครียดในระดับรุนแรง ก่อให้เกิดอารมณ์ เศร้า ท้อแท้ เบื่อหน่าย อาจมีความคิดและวางแผนทำร้ายตนเองเพื่อให้ตายในทางตรงกันข้ามบุคคลที่มีความเครียดในระดับสูงอาจจะมีพฤติกรรมก้าวร้าว ทำลายข้าวของและบุคคลอื่น ๆ เพื่อระบายอารมณ์ของตนเอง เป็นต้น

5.3.2 บุคคลที่มีความเครียดในระดับปานกลาง (Moderate stress) เป็นระดับความเครียดที่สามารถพบได้ในชีวิตประจำวัน เนื่องจากมีสิ่งคุกคาม หรือพบเหตุการณ์สำคัญ ๆ ในสังคม บุคคลจะมีปฏิกิริยาตอบสนองออกมาในลักษณะความวิตกกังวล ความกลัว ฯลฯ ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ปกติทั่ว ๆ ไปไม่รุนแรง จนก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกาย เป็นระดับความเครียดที่ทำให้บุคคลเกิดความกระตือรือร้น เป้าหมายทางการพยาบาลในบุคคลที่มีความเครียดในระดับปานกลาง คือ การช่วยให้บุคคลมีวิธีการจัดการกับความเครียดที่มีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเครียดในระดับรุนแรง โดยมุ่งหวังให้บุคคลสามารถใช้วิธีการจัดการกับความเครียดที่เหมาะสมในการจัดการกับปัญหา เพื่อป้องกันมิให้ความเครียดเพิ่มขึ้น

5.3.3 บุคคลที่มีความเครียดในระดับต่ำ (Mild stress) เป็นระดับความเครียดที่ไม่คุกคามต่อการดำเนินชีวิต บุคคลจะมีการปรับตัวอย่างอัตโนมัติและใช้พลังงานเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เป้าหมายทางการพยาบาลในบุคคลที่มีความเครียดในระดับต่ำ คือ การส่งเสริมและคงไว้ซึ่งศักยภาพของบุคคลในการจัดการกับความเครียดอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งหวังให้บุคคลมีความสามารถในการจัดการกับความเครียดและปรับตัวได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

5.4 การปฏิบัติกิจกรรมพยาบาล การดูแลบุคคลที่มีความเครียดพยาบาลต้องมีความรู้ และสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการดูแลผู้ป่วยให้สอดคล้องกับความต้องการของแต่ละบุคคล

โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ความเป็นบุคคลที่มีความเฉพาะและบริบทที่ไม่เหมือนกัน
ของผู้รับบริการ กิจกรรมการพยาบาลสำหรับบุคคลที่มีความเครียด มีดังนี้

5.4.1 การดูแลเพื่อการคงไว้ซึ่งกิจวัตรประจำวันของผู้รับบริการ บุคคลที่มีความ
ความเครียดในระดับสูงจะมีการเปลี่ยนแปลงของกระบวนการชีวเคมีและสรีรวิทยา ส่งผลให้
การทำกิจวัตรประจำวันถูกรบกวน ดังนั้น สิ่งสำคัญอันดับแรกในการดูแลบุคคลที่มีความเครียด
ระดับสูง คือ การดูแลเรื่องการรับประทานอาหาร การพักผ่อน การทำความสะอาดร่างกาย
การแต่งกาย ตลอดจนกิจวัตรประจำวันอื่น ๆ

5.4.2 การบำบัดด้วยยา เพื่อช่วยลดระดับความเครียดและความกังวลของ
ผู้รับบริการ พยาบาลต้องมีความรู้เรื่องการบริหารยา ตลอดจนผลข้างเคียงที่เกิดขึ้นจากการใช้ยา
เนื่องจากในบุคคลที่มีความเครียด ในระดับสูงอาจมีการใช้ยาเกินขนาด เพื่อลดกลุ่มอาการ
การตอบสนองจากความเครียดที่เกิดขึ้น

5.4.3 การจัดสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับบุคคล สร้างบรรยากาศที่ผ่อนคลายลด
การถูกกระตุ้นจากสิ่งเร้าภายนอก จะช่วยให้บุคคลรู้สึกผ่อนคลาย มั่นใจ ปลอดภัย เสริมสร้าง
บรรยากาศที่ดีระหว่างพยาบาลและผู้รับบริการ ตลอดจนส่งเสริมการเรียนรู้ของบุคคล
ในการตัดสินใจ การแลกเปลี่ยนข้อมูล

5.4.4 การเปิดโอกาสให้บุคคลได้มีการระบายอารมณ์ โดยใช้เทคนิคการสร้าง
สัมพันธภาพเพื่อการบำบัด (คุณลักษณะของพยาบาลจิตเวช การใช้คำพูดและไม่ใช้คำพูด) เพื่อให้
ผู้รับบริการได้ระบายความกดดัน ความรู้สึกคับข้องใจที่เกิดขึ้น เป็นการลดระดับความเครียดให้กับ
ผู้รับบริการ โดยการใช้คำถามกระตุ้น เช่น “ฉันเข้าใจว่าตอนนี้คุณรู้สึกเครียดมาก หากคุณอยากจะ
เล่าเรื่องที่คุณเครียดให้พยาบาลฟัง พยาบาลยินดีที่จะรับฟังคุณค่ะ”

5.4.5 การปรับสภาพการรับรู้ต่อภาวะเครียดที่เกิดขึ้น เป็นการประเมินสิ่งกระตุ้น
ที่ก่อให้เกิดความเครียดและสาเหตุของความเครียดที่เกิดขึ้น ตลอดจนการตอบสนองต่อความเครียด
ที่เกิดขึ้น ตัวอย่างการใช้คำถามกระตุ้น เช่น “สาเหตุอะไรที่ทำให้คุณรู้สึกเครียด” “คุณคิดอย่างไร
หรือรู้สึกอย่างไรกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นกับคุณ” “หลังจากที่คุณเจอสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ร่างกาย
อารมณ์ ความคิด ฯลฯ ของคุณมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร” เนื่องจากในขณะที่บุคคลมีความเครียด
จะมีการรับรู้ต่อสิ่งทีก่อให้เกิดความเครียดมากกว่าความเป็นจริง การช่วยให้ผู้รับบริการค้นหา
สิ่งกระตุ้นและสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเครียดจะช่วยให้ผู้รับบริการมีการรับรู้ที่สอดคล้องกับ
ความเป็นจริงที่เกิดขึ้น

5.4.6 การให้สุขภาพจิตศึกษาที่เกี่ยวกับการตอบสนองของร่างกายต่อความเครียด
แนวทางการจัดการความเครียด และกลยุทธ์ในการจัดการความเครียด เพื่อส่งเสริมการจัดการ

ความเครียดที่เหมาะสม และสามารถลดระดับความเครียดที่เกิดขึ้นได้ โดยพยาบาลควรกระตุ้นให้ผู้ป่วยค้นหาแนวทาง วิธีการเผชิญความเครียดที่เหมาะสมกับแต่ละบุคคล บนพื้นฐานของศักยภาพ และสภาพแวดล้อมของแต่ละบุคคล ตัวอย่างการใช้คำถามกระตุ้น เช่น “คุณจัดการกับความเครียด หรือสถานการณ์ที่เกิดขึ้นกับคุณ อย่างไร” “วิธีที่คุณใช้จัดการ ... ส่งผลอย่างไรกับคุณบ้าง (ผลดี/ ผลกระทบต่อตัวเอง ผู้อื่น ส่วนรวม)” “หลังจากที่คุยกัน คุณคิดว่าจะจัดการกับปัญหา/ ความเครียดที่เกิดขึ้นต่อไปอย่างไร” การค้นหาและเพิ่มศักยภาพของแหล่งสนับสนุนทางสังคมในการช่วยเหลือบุคคลที่มีความเครียด เนื่องจากบุคคลที่มีความเครียดมักประเมินแหล่งสนับสนุนทางสังคมน้อยกว่าความเป็นจริง ดังนั้น พยาบาลจึงควรกระตุ้นให้ผู้ป่วยค้นหาแหล่งสนับสนุนทางสังคมตามความเป็นจริง เช่น บุคคลในครอบครัว ผู้ดูแลหลัก และเพิ่มศักยภาพของแหล่งสนับสนุนทางสังคมโดยการให้สุขภาพจิตศึกษาเพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจในการดูแลบุคคลที่มีความเครียด แนวทาง การดูแลช่วยเหลือบุคคลที่มีความเครียดได้อย่างถูกต้อง ตลอดจนการค้นหาแหล่งสนับสนุนทางสังคมอื่น ๆ เช่น มูลนิธิที่เกี่ยวข้อง โครงการเพื่อนช่วยเพื่อน เป็นต้น เพื่อให้การช่วยเหลือบุคคลในการจัดการกับความเครียด

5.4.7 การเสริมแรงทางบวกและการให้กำลังใจ เพื่อให้เกิดความรู้สึกในทางบวก ต่อตนเองเพิ่มมากขึ้น มีความมั่นใจต่อเหตุการณ์ข้างหน้า สามารถผ่านระยะการปรับตัวต่อภาวะเครียด ใช้ชีวิตอยู่กับการเปลี่ยนแปลงและส่งเสริมการเผชิญความเครียดที่เหมาะสม การเสริมแรงทางบวกควรเน้นถึงพฤติกรรมที่เป็นรูปธรรม ข้อดี และศักยภาพของผู้ป่วยที่แท้จริง มากกว่าการใช้คำชมเชย ตัวอย่างเช่น “คุณบอกว่าชีวิต คุณลำบากมาก แต่คุณก็พยายามสู้และจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นได้” กล่าวโดยสรุปการดูแลและช่วยเหลือบุคคลที่มีความเครียด เป็นการนำกระบวนการพยาบาลมาใช้ในการส่งเสริมหรือแก้ไขปัญหให้กับบุคคล ตั้งแต่การประเมิน การกำหนดข้อวินิจฉัย การวางแผน การปฏิบัติ และการประเมินผล โดยพยาบาลต้องให้การดูแล ให้ครอบคลุมแบบองค์รวมและสอดคล้องกับความต้องการและปัญหาของแต่ละบุคคล

บทสรุป ความเครียดเป็นประสบการณ์ของบุคคล มีทั้งชนิดดีและไม่ดี ขึ้นอยู่กับสิ่งเร้าที่ก่อให้เกิดความเครียด อาจเกิดจากสาเหตุภายในตัวบุคคล หรือภายนอกตัว บุคคล บุคคลแต่ละบุคคลจะมีการตอบสนองต่อสิ่งเร้าที่ก่อให้เกิดความเครียดทั้งทางด้านสรีรวิทยา ความคิด อารมณ์ พฤติกรรม และสังคม และต้องใช้ความพยายาม ในการจัดการกับสิ่งเร้าที่ก่อให้เกิดความเครียด ทั้งการจัดการที่ความคิด การแก้ปัญหา หรือการจัดการกับกลุ่มอาการของความเครียด หากบุคคลสามารถจัดการ หรือแก้ไขสิ่งเร้าที่ก่อให้เกิดความเครียดได้ บุคคลจะสามารถปรับตัวให้เข้าสู่ภาวะสมดุล แต่ในทางตรงกันข้าม หากบุคคลไม่สามารถจัดการ ได้จะส่งผลให้บุคคลนั้นมีการปรับตัวที่ไม่เหมาะสม นำไปสู่ความเสี่ยงของการเจ็บป่วยทางจิต ดังนั้น พยาบาลจึงมีบทบาทสำคัญ

เพื่อช่วยเหลือบุคคลที่มีความเครียดให้มีความสามารถในการจัดการกับความเครียดภายใต้บริบทของบุคคลแต่ละคน โดยการลดปฏิกิริยาการตอบสนองต่อความเครียด และพัฒนาทักษะการจัดการกับปัญหา โดยมีเป้าหมายเพื่อให้บุคคลบรรเทาความเครียด สามารถจัดการกับความเครียด และปรับตัวได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

สำหรับข้อคำถามในแบบสอบถาม ทั้ง 3 ส่วน ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนวรรณกรรมและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสร้างแบบประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ วิทยาลัยการศึกษาศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า โดยอ้างอิงมาจากแนวคิดและทฤษฎี ปรากฏในตารางดังนี้

ตารางที่ 1 ทบทวนวรรณกรรมและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างแบบประเมินความเครียด

หัวข้อ	คำถาม	แหล่งอ้างอิง
1. ข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคล	1. เพศ 2. อายุ 3. ระดับการศึกษา 4. ผลการศึกษา 5. ตำแหน่ง 6. นักศึกษาชั้นปี 7. ประเภทเรือในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและฝึกประสบการณ์ 8. รายได้ของครอบครัว	- Rothwell and Kazanas (1992) - Athosand Coffey (1968) - ฝ่ายทะเบียนและวัดผล ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม (2563) - ฝ่ายมาตรฐานการศึกษา ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม (2563)
2. การประเมินความเครียด	1. ด้านส่วนบุคคล (8) ข้อ 2. ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล (10) ข้อ 3. ด้านครอบครัว (10) ข้อ 4. ด้านการเรียนการสอน/กิจกรรม (10) ข้อ 5. ด้านสภาพแวดล้อม (8) ข้อ	- ปรับปรุงมาจากแบบสอบถามของกรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข. (2550). - แบบประเมิน ความเครียด SPST-20.เข้าถึงได้ที่ https://www.dmh.go.th/test/ - แบบวัดสุขภาพทั่วไป (The general health) ทฤษฎีของ Lazarus and Folkman (1984) - คู่มือคลายเครียดด้วยตนเองของกรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข (2556) การเสริมสร้างสุขภาพทางกายให้แข็งแรง

ตารางที่ 1 (ต่อ)

หัวข้อ	คำถาม	แหล่งอ้างอิง
		<ul style="list-style-type: none"> - แนวคิดทฤษฎีบทบาทพยาบาลในการป้องกันและจัดการความเครียดของ (พรพรรณ ศรีโสภณ, 2560) - ผู้ศึกษานำแบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นและปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ ได้ออกแบบคำถามด้านการเรียนการสอน/ กิจกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมาย
3. การจัดการความเครียด	วิธีการคลายความเครียด (12) ข้อ	<ul style="list-style-type: none"> - แนวคิดทฤษฎีบทบาทพยาบาลในการป้องกันและจัดการความเครียดของ (พรพรรณ ศรีโสภณและธนวรรณ อาษารัฐ, 2560) - สืบสาย บุญวีรบุตร (2541) การเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ที่ทำให้เครียดสามารถเปลี่ยนแปลงเริ่มต้นได้ด้วยการเริ่มต้นการเปลี่ยนแปลงจิตใจ - กรมสุขภาพจิต, กระทรวงสาธารณสุข คู่มือคลายเครียดด้วยตนเอง (2556) การเสริมสร้างสุขภาพทางกายให้แข็งแรง - แบบทดสอบการจัดการความเครียดของ หงส์ศิริภิชัยดิถกชัย (หงส์ศิริ ภิชัยดิถกชัย, 2558) ซึ่งแปรและปรับปรุงมาจาก จาโรวิก และพาวเวอร์ - แนวคิดทฤษฎีของลาซารัสและ โฟล์คแมน (Lazarus & Folkman, 1984)

ทฤษฎีการใช้สูตรของ Taro Yamane

1. การใช้สูตร Taro Yamane ในการคำนวณขนาดตัวอย่างในการคำนวณหาขนาดตัวอย่างนั้นมีความสำคัญมากในงานวิจัยเพราะถ้าได้ขนาดตัวอย่างที่มีความเหมาะสมข้อมูลที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างมีมากพอส่งผลให้ได้งานวิจัยที่มีคุณค่าและน่าเชื่อถือการหาขนาดตัวอย่าง สามารถคำนวณได้จากสูตรดังนี้

กรณีที่ทราบจำนวนประชากรชัดเจน (Yamane, 1973 อ้างถึงใน ชีรุติ เอกะกุล, 2543) ได้คิดสูตรในการคำนวณการหาขนาดตัวอย่าง คือ

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

N = ขนาดของประชากร

e = ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้

วิธีการคำนวณสูตรนี้ ผู้วิจัยต้องทราบขนาดของประชากรที่ต้องการศึกษา (N) และกำหนดระดับความคลาดเคลื่อนที่ของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้ (e) เช่น ถ้าประชากรที่ใช้ในการวิจัยมีจำนวน 2,000 หน่วย ยอมรับให้เกิดความคลาดเคลื่อนจากตัวอย่างได้ 5% ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการเท่ากับ

$$n = \frac{2,000}{1 + 2,000(0.05)^2}$$

$$n = 333.3 \text{ หรือประมาณ } 333 \text{ หน่วย}$$

2. การใช้ตารางสำเร็จรูป การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างด้วยตารางสำเร็จรูป มีอยู่หลายประเภท ขึ้นอยู่กับความต้องการของผู้วิจัย ตารางสำเร็จรูปที่นิยมใช้กันในงานวิจัยเชิงสำรวจ ได้แก่ ตารางสำเร็จรูปของ Taro Yamane (Yamane, 1973 อ้างถึงใน ชีรุฒิ เอกะกุล, 2543) เป็นตารางที่ใช้หาขนาดของกลุ่มตัวอย่างเพื่อประมาณค่าสัดส่วนของประชากร โดยคาดว่าสัดส่วนของลักษณะที่สนใจในประชากร เท่ากับ 0.5 และระดับความเชื่อมั่น 95% วิธีการอ่านตารางผู้วิจัยจะต้องทราบขนาดของประชากร และกำหนดระดับความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ เช่น ต้องการหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากประชากรที่มีขนาดเท่ากับ 2,000 คน ความคลาดเคลื่อนที่ผู้วิจัยยอมรับได้เท่ากับ 5% ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการจะเท่ากับ 333 คน เป็นต้น

ขนาดประชากร	ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ระดับความคลาดเคลื่อน (e)					
	± 1%	± 2%	± 3%	± 4%	± 5%	± 10%
500	*	*	*	*	222	83
1,000	*	*	*	385	286	91
1,500	*	*	638	441	316	94
2,000	*	*	714	476	333	95
2,500	*	1,250	769	500	345	96
3,000	*	1,364	811	517	353	97
3,500	*	1,458	843	530	359	97
4,000	*	1,538	870	541	364	98
4,500	*	1,607	891	549	367	98
5,000	*	1,667	909	556	370	98
6,000	*	1,765	938	566	375	98
7,000	*	1,842	959	574	378	99
8,000	*	1,905	976	580	381	99
9,000	*	1,957	989	584	383	99
10,000	5,000	2,000	1,000	588	385	99
15,000	6,000	2,143	1,034	600	390	99
20,000	6,667	2,222	1,053	606	392	100
25,000	7,143	2,273	1,064	610	394	100
50,000	8,333	2,381	1,087	617	397	100
100,000	9,091	2,439	1,099	621	398	100
∞	10,000	2,500	1,111	625	400	100

* หมายถึง ขนาดตัวอย่างที่เหมาะสมที่จะ assume ให้เป็นการกระจายแบบปกติ จึงไม่สามารถใช้สูตรคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างได้
ที่มา : (Yamane, 1973 อ้างใน จักรกฤษณ์ สารานุกิจ, 2544)

ภาพที่ 3 การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างของ Taro Yamane ที่มีระดับความเชื่อมั่น 95% และความคลาดเคลื่อนต่าง ๆ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยภายในประเทศ

พศวีร์ ชมชื่น (2563) ได้ศึกษาความเครียดของคนประจำเรือไทย โดยแบ่งตามอายุการทำงานและประเภทเรือขนส่งสินค้า เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ใช้แบบทดสอบสมมุติฐานด้วยสถิติ (One-way ANOVA) จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือ คนประจำเรือกลเดินเรือระหว่างประเทศ ทั้งหมด 369 คน พบว่า ปัจจัยความเครียดด้านการปฏิบัติงาน มีค่าระดับความเครียดเฉลี่ยที่ 3.44 (3.41-4.20) ซึ่งมีความเครียดระดับมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ ผลที่มากที่สุดคือ ด้านลักษณะงาน ด้านความสัมพันธ์ภาพในการทำงาน ด้านความก้าวหน้าทางอาชีพ ด้านบทบาทหน้าที่ และด้านบรรยากาศในการทำงานตามลำดับ และพบว่าประเภทเรือสินค้าและอายุการทำงานที่แตกต่างกัน มีผลต่อปัจจัยความเครียดในการปฏิบัติงานที่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 ยกเว้นด้านลักษณะงานและด้านความก้าวหน้าทางอาชีพ ที่มีผลความเครียดไม่แตกต่างกัน

นิพนธ์ บุญเพิ่ม (2553) ได้ศึกษาเรื่องความเครียดและการจัดการความเครียดของนักศึกษาวิทยาลัยการแพทย์แผนไทยมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคือนักศึกษา ชั้นปีที่ 1-4 ของปีการศึกษา 2552 จำนวนทั้งหมด 222 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ใช้แบบทดสอบวัดระดับความเครียดและการจัดการความเครียดวิเคราะห์ข้อมูลทาง

สถิติ โดยใช้ค่าเฉลี่ย ค่าร้อยละ และค่าสถิติไคส์แอสเคอร์ ผลการวิจัย พบว่านักศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 47.5 มีความเครียดระดับปกติหรือไม่เครียด ซึ่งเป็นความเครียดที่เกิดขึ้นชั่วขณะเท่านั้น (Miller and keane, 1983) ซึ่งพบได้ในนักศึกษาระดับอุดมศึกษาร้อยละ 18.9 มีความเครียดระดับปานกลางถึงมาก และเมื่อเกิดความเครียดนักศึกษากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ จะจัดการความเครียดโดยการปฏิบัติตัวด้วยวิธีต่าง ๆ เมื่อเกิดความเครียด ร้อยละ 70.0 และการปรับตัวโดยวิธีการยอมรับความจริง พบว่า มากที่สุดที่ร้อยละ 79.7 เมื่อรวมจำนวนนักศึกษาที่มีระดับความเครียด ระดับปานกลางและระดับมากเข้าด้วยกันพบว่ามีจำนวน 41 หรือร้อยละ 18.9 พบว่า นักศึกษามีความเครียดที่ส่งผลกระทบต่อสภาพจิตใจ สังคม อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการเรียนรู้การตัดสินใจและการแก้ไขปัญหาของนักศึกษา

หงส์ศิริ กิโยคิลกชัย อรุณวรรณ กัมภูสิริพงษ์ มยุรี สวัสดิ์เมือง และทักษิณี จันทร์ภาส (2558) ได้ศึกษาความเครียดและการแก้ปัญหาคความเครียดของนักศึกษาสาขาวิชาเทคโนโลยีสารสนเทศทางธุรกิจมหาวิทาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ บริพัตรภูมิขุการ วิจัยนี้ศึกษาสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดและการความเครียดของนักศึกษา จากกลุ่มข้อมูลตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือ นักศึกษาชั้นปีที่ 1-4 จำนวน 258 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปสาเหตุของการเกิดความเครียดและการจัดการความเครียดวิเคราะห์ข้อมูลโดยหาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่า (F-test) การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way analysis of variance) โดยใช้โปรแกรม (SPSS) ซึ่งผลการวิจัยพบว่า สาเหตุที่ทำให้นักศึกษาเกิดความเครียดมากที่สุด คือ ด้านการเรียนเป็นส่วนใหญ่และมีความสามารถในการจัดการความเครียดอยู่ในระดับกลาง และพบว่านักศึกษาชายและหญิงมีความเครียดที่ไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณานักศึกษาแต่ละชั้นปีพบว่ามีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยยะสำคัญที่ระดับ 0.05 โดยขณะที่นักศึกษาชั้นปีที่ 4 ปัจจัยความเครียดทุกด้านมีผลต่อความเครียดโดยมีค่าเฉลี่ย 2.697 ด้านผลการเรียนรวมไม่มีความแตกต่างกัน

เสาวลักษณ์ ศรีแก้วแฝก (2556) ได้ศึกษา เรื่องความเครียดในการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจกองบังคับการตำรวจภูธร จังหวัดชลบุรี เพื่อศึกษาระดับความเครียดในการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจ จากกลุ่มข้อมูลตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคือ ข้าราชการตำรวจจำนวน 113 คน เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อความเครียดของข้าราชการตำรวจ โดยจำแนกตาม อายุ สถานภาพ ระดับชั้นยศ แผนกที่ปฏิบัติงานปัจจุบัน ระดับการศึกษา สถานะทางเศรษฐกิจ ประสิทธิภาพการทำงาน และสัมพันธภาพในครอบครัว เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ใช้แบบสอบถามมีทั้งหมด 3 ตอน ดังนี้ ส่วนที่ 1 มี 2 ตอน คือ ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ตอนที่ 2 ปัจจัยในการทำงานก่อให้เกิดความเครียดในการทำงาน ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับ

ความเครียด ตอนที่ 3 เป็นคำถามปลายเปิดแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ ความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ผลจากการศึกษาพบว่า ข้าราชการตำรวจมีความเครียดในการปฏิบัติหน้าที่ โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.71 และด้านปัจจัยที่ทำให้เกิดความเครียดในการปฏิบัติงาน โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.99

วีรินทร์ ลือภิตินันท์ (2553) ได้ศึกษาระดับความเครียดในการทำงานและเปรียบเทียบระดับความเครียดจากการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการในบริษัท เอส ซี เอ็ม สถิติ จำกัด จากกลุ่มข้อมูลตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคือ พนักงานระดับปฏิบัติการจำนวนทั้งสิ้น 189 คน และเก็บรวบรวมข้อมูลได้ 161 คน คิดเป็นร้อยละ 85.19 จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ใช้แบบสอบถามที่พัฒนาขึ้น แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อายุงาน สถานภาพสมรส และสถานภาพทางเศรษฐกิจ และส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความเครียดในการทำงานของพนักงาน มี 5 ด้าน คือ ด้านลักษณะงาน ด้านบทบาทและหน้าที่ของตนเองในองค์กร ด้านสัมพันธภาพในการทำงาน ด้านความสำเร็จและความก้าวหน้าในอาชีพ และด้านบรรยากาศและโครงสร้างในการทำงาน แบบสอบถาม มีค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ 0.93 ประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ สถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าทีแบบอิสระ (T-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) ผลจากการศึกษา พบว่า พนักงานระดับปฏิบัติการของบริษัท เอส ซี เอ็ม สถิติ จำกัด ในภาพรวมมีความเครียดในการทำงานอยู่ในระดับสูงที่ร้อยละ 38.1 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านสัมพันธภาพในการทำงาน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากที่สุดที่ร้อยละ 3.90 เมื่อเปรียบเทียบระดับความเครียดในการทำงานจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า ระดับการศึกษาและอายุงานมีความเครียดในการทำงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) ส่วนเพศ สถานภาพสมรส และสถานภาพทางเศรษฐกิจ ความเครียดในการทำงานไม่แตกต่างกัน

ภัทรายุ ศิริสวัสดิ์ (2557) ได้ศึกษาระดับสภาวะความเครียดของผู้บริหารสถานศึกษาสังกัด สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษากระบี่ของ เขต 1 การวิจัยครั้งนี้มุ่งหมายเพื่อศึกษาและเปรียบเทียบระดับสภาวะความเครียดของผู้บริหารสถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษากระบี่ของ เขต 1 จากกลุ่มข้อมูลตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือผู้บริหารสถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษากระบี่ของ เขต 1 จำนวน 89 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยใช้เป็นแบบสอบถามมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ มีค่าอำนาจจำแนกรายข้อระหว่าง 0.22-0.97 และค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ 0.96 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ คะแนน

เฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที (T-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการศึกษาพบว่า 1. การศึกษาระดับสภาวะความเครียดของผู้บริหารสถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาของ เขต 1 โดยรวม และรายด้านอยู่ในระดับน้อยที่ร้อยละ 2.14 เมื่อพิจารณารายด้านจากมากไปหาน้อย พบว่า ด้านลักษณะงานที่ร้อยละ 2.41 ด้านสัมพันธภาพระหว่างบุคคลที่ร้อยละ 2.04 และด้านความสนใจในการทำงานที่ระดับ 1.972 และ 2. ผลการเปรียบเทียบระดับสภาวะความเครียดของผู้บริหารสถานศึกษา จำแนกตาม อายุ ประสบการณ์ในการบริหารและขนาด โรงเรียน โดยรวม และรายด้านแตกต่างกันอย่างไม่มีความสำคัญทางสถิติ

งานวิจัยต่างประเทศ

Sigurd and Jarle Eid (2016) ได้ศึกษาเรื่อง การนอนหลับและความเหนื่อยล้าของนักเดินเรือ จากปัจจัย ด้านความเครียด และจากสภาพแวดล้อมในช่วงการออกทะเลเป็นระยะเวลาานานในเรือเดินทะเลและด้านจิตวิทยา ของประเทศนอร์เวย์ เพื่อศึกษาผลกระทบจาก ปัจจัยความเครียด และจากสภาพสิ่งแวดล้อมในการเดินเรือที่เป็นระยะเวลาานานและอยู่ในสภาพแวดล้อมที่จำกัดส่งผลให้เข้าไปสู่ความเครียดที่มีต่อคุณภาพการนอนหลับและความเหนื่อยล้าของนักเดินเรือ จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคือ นักเดินเรือที่ทำงานในอุตสาหกรรมนอกชายฝั่ง จำนวน 402 ราย และกลุ่มตัวอย่างของนักเดินเรือที่ทำงานบนเรือโดยสาร และเรือบรรทุกสินค้ารวมกัน 340 ราย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ใช้แบบสอบถาม (PCQ 16) มีทั้งหมด 24 หัวข้อ จำนวน 926 ฉบับ ผลการศึกษาพบว่า ระยะเวลาในการออกเรือที่นานขึ้น ทำให้นักเดินเรือมีภาวะความเครียดที่สูงขึ้นจากสภาพแวดล้อม ส่งผลให้ประสิทธิภาพด้านการนอนหลับลดลง ทำให้เกิดความเมื่อยล้าจากการปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้มีผลกระทบทางด้านสุขภาพกายและสุขภาพจิตตามมา

Saua and Bhaktab, (2019) ได้ศึกษาเรื่อง การคัดกรองความวิตกกังวลและภาวะซึมเศร้า ของคนประจำเรือประเทศอินเดีย โดยใช้เทคโนโลยี Machine learning การศึกษานี้ เพื่อการคัดกรองความวิตกกังวลและภาวะซึมเศร้าในหมู่คนเดินเรือ โดยใช้วิธี Machine learning จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคือ นักเดินเรือทั้งหมด 470 คน ที่ Haldia dock complex ประเทศอินเดีย สัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามที่ออกแบบในช่วงระหว่างเดือนมกราคม ค.ศ. 2016 ถึงสิงหาคม ค.ศ. 2016 ซึ่งได้รับการประเมินระดับความวิตกกังวลและภาวะซึมเศร้าในโรงพยาบาล โดยใช้การสร้างแบบจำลองเชิงทำนายในวิทยาศาสตร์สุขภาพ 5 ประเภท ได้แก่ Catboost, Logistic regression, Naïve bayes, Random forest และ Support vector machine และทำการประเมินผลโดยใช้ Python ประกอบด้วย HAM-A และ HAM-D เครื่องซึ่งทั้ง 2 นี้ ถือเป็นหนึ่งในเครื่องมือคัดกรองความวิตกกังวลและภาวะซึมเศร้าที่ถูกต้องและน่าเชื่อถือที่สุดในกลุ่มบุคคลที่เป็นผู้ใหญ่ ผลการประเมิน

พบว่า คนประจำเรือมีความวิตกกังวลและภาวะซึมเศร้าร้อยละ 48.7 ไม่มีภาวะซึมเศร้าและวิตกกังวลร้อยละ 51.3

Abdi, Roozbahani, Paezy and Moallem (2010) ได้ศึกษาเรื่อง การประเมินเชิงคุณภาพของความเครียดในผู้สมัครชาวอิหร่านที่สมัครเข้าเรียนในมหาวิทยาลัย Tarbiat Moallem University เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อสำรวจปัจจัยความเครียดของผู้สมัครชาวอิหร่านที่สมัครเข้าเรียนในมหาวิทยาลัย จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคือ ผู้สมัครสอบเข้ามหาวิทยาลัย 450 (ชาย = 191, หญิง = 234) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ใช้คำถามกึ่งโครงสร้าง คัดเลือกด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย มีทั้งหมด 9 ปัจจัยด้วยกัน ซึ่งได้สอบถามผู้เข้าร่วมสมัครสอบเข้ามหาวิทยาลัย ผลการศึกษาพบว่า ด้านความเครียดที่พบมากที่สุดคือ แรงกดดันจากครอบครัว ที่ร้อยละ 27 (ความคาดหวังของครอบครัวกับการลงทุนด้านการศึกษาของพ่อแม่ ผู้ปกครอง) ปัญหาความเครียดเหล่านี้เป็นวัฒนธรรมและความผูกพันทางสังคมของชาวอิหร่าน ที่เป็นเอกลักษณ์บ่งบอกถึงบรรทัดฐานทางวัฒนธรรมและความคาดหวังของสังคมในอิหร่านที่มุ่งหวังให้ลูกสามารถสอบเข้ามหาวิทยาลัยดังระดับชาติได้ ผลการศึกษานี้มีนัยสำคัญต่อการจัดโปรแกรมการจัดการความเครียด สถาบันและโรงเรียน ควรมีการวางแผน โปรแกรมทางจิตวิทยา รวมถึงการฝึกอบรมการเผชิญปัญหาให้กับผู้สมัครและครอบครัวของพวกเขา เพื่อแก้ปัญหาความเครียด และจัดการกับความเครียดที่มากเกินไป

Raaj and Biswas, (2020) ได้ศึกษาเรื่อง ความชุกของความเครียดความวิตกกังวลและภาวะซึมเศร้าของนักเรียนในระดับอุดมศึกษาบังกลาเทศ การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาความเครียดและสุขภาพจิตของนักเรียนในระดับอุดมศึกษาของประเทศบังกลาเทศ จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคือ นักเรียนระดับอุดมศึกษาในกรุงธากา 210 คน ที่มีอายุระหว่าง 17 ถึง 25 ปี เข้าร่วมในการสำรวจโดยใช้แพลตฟอร์มสำรวจออนไลน์ของ Google ในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 2020 มีการใช้แบบสอบถาม แบบสำรวจประกอบด้วยข้อมูลทางสังคมศาสตร์ (DASS 21 scale) เพื่อวัดคะแนนความเครียดความวิตกกังวลและภาวะซึมเศร้า และทำการประเมินโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ สถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูล (T-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) จากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในบังกลาเทศผู้เขียนจึงต้องตัดสินใจเลือกทางออนไลน์และรวบรวมได้เฉพาะข้อมูลเชิงปริมาณเท่านั้น ผลจากการศึกษา แสดงให้เห็นว่า ผู้ที่อาศัยอยู่กับครอบครัวใช้เวลากับพ่อแม่และนอนหลับอย่างเพียงพอ (ประเมินตนเอง) และบริโภคอาหารที่สมดุล (ประเมินตนเอง) มีผลทำให้ความเครียดความวิตกกังวลและภาวะซึมเศร้าลดลงอย่างเห็นได้ชัด การดำเนินชีวิตที่สมดุลกับความผูกพันทางสังคมที่มากขึ้นอาจช่วยให้เยาวชนสามารถลดความเครียดความวิตกกังวลและภาวะซึมเศร้า

Khamisa, Peltzer, Ilic and Oldenburg (2017) ได้ศึกษา เรื่องผลกระทบของความเครียด และความเหนื่อยล้าจากการทำงานของพยาบาลในโรงพยาบาลในแอฟริกาใต้ เพื่อศึกษาความเครียด และความเหนื่อยล้าของพยาบาล เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหา ลดความเครียด ความเหนื่อยล้า จากการปฏิบัติงาน จากกลุ่มตัวอย่าง คือ พยาบาล 1,200 คน โดยวิธีการการสุ่มและส่งแบบสอบถาม ตอบกลับมาจำนวน 895 คน (75%) จากโรงพยาบาลของรัฐ 2 แห่ง และเอกชน 2 แห่ง ที่จังหวัด กัวเต็ง (Gauteng) แอฟริกา เครื่องมือที่ใช้วัด ผู้เข้าร่วมจะได้รับแบบสอบถาม 6 ชุด ได้แก่ แบบสอบถามทางสังคม-ประชากรศาสตร์ (SDQ), Chronic Burden Scale (CBS) (Bromberger & Matthews, 1996), Nursing Stress Inventory (NSI) (Rothmann et al., 2006), Maslach Burnout Inventory-Human Services การสำรวจ (MBI-HSS) (Maslach et al., 1996), แบบสำรวจ ความพึงพอใจในงาน (JSS) (Spector, 1985) และแบบสอบถามสุขภาพทั่วไป (GHQ-28) (Goldberg & Hillier, 1979) การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ IBM-SPSS Statistics ทางสถิติเวอร์ชัน 20 รวมถึงการใช้พหุคูณแบบลำดับขั้นหาค่าเฉลี่ย ผลการศึกษาพบว่า พยาบาล 86% มีความเครียดส่วนตัวที่เกี่ยวข้องกับการเงิน 58% มีความเครียดจากการทำงาน 65% มีความเหนื่อยล้าจากการทำงาน 66% มีความพึงพอใจในการปฏิบัติงานที่ระดับต่ำ ค่าตอบแทนน้อย และ 60% โดยรวมมีความเครียด ความวิตกกังวล และปัญหาเรื่องการนอนหลับ ส่งผลให้ประสิทธิภาพการทำงานลดต่ำลง

บทที่ 3

วิธีดำเนินงานวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ โดยนำข้อมูลที่ได้มาอธิบาย ซึ่งผู้วิจัยทำการศึกษา และสำรวจปัญหาความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ชั้นปีที่ 1-4 ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการศึกษาค้นคว้าตามขั้นตอน ดังนี้

1. ประชากรกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การสร้างเครื่องมือและการทดสอบเครื่องมือ
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. วิธีวิเคราะห์ข้อมูล
6. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรในการศึกษาครั้งนี้คือ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ซึ่งมีจำนวน 469 คน แบ่งเป็นนักเรียน ชั้นปีที่ 1-4 ที่มีอยู่ในฐานข้อมูลของนักศึกษา ของฝ่ายทะเบียนและวัดผล ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ดังนี้

ตารางที่ 2 จำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ชั้นปีที่ 1-4 ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี	จำนวน
นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ชั้นปีที่ 1	102
นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ชั้นปีที่ 2	106
นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ชั้นปีที่ 3	110
นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ชั้นปีที่ 4	151
รวม	469

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้มาจากการสุ่มตัวอย่างโดยใช้ความน่าจะเป็น (Probability-sampling) เลือกตัวอย่างโดยวิธีการสุ่มแบบง่าย (Simple Random Sampling) การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้มาจากการประมาณค่าร้อยละ โดยการกำหนดความเชื่อมั่น 95% ความคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5% ซึ่งคำนวณได้จากการคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างจากสูตรการคำนวณของทาโรยามานะ (Taro Yamane, 1973)

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
 N = ขนาดประชากร
 e = ความคลาดเคลื่อนที่เกิดขึ้นจากการสุ่มตัวอย่าง โดยกำหนดเป็น .05 สามารถคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างได้ ดังนี้

$$\begin{aligned} N &= 469 \\ E &= 0.05 \\ n &= \frac{469}{1 + 469 \times (0.05)^2} \\ &= 215.60 \end{aligned}$$

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้คือ แบบสอบถาม โดยใช้เป็นแบบสอบถามที่ให้ผู้ตอบเป็นผู้อ่านคำถาม และกรอกคำตอบด้วยตนเอง ซึ่งแบบออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป สถานภาพส่วนตัว ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) ประกอบด้วย คำถาม 8 คำถาม ดังนี้

1. เพศ
2. อายุบุคคล

3. ระดับการศึกษา
4. ผลการศึกษา
5. ตำแหน่งปัจจุบัน
6. นักศึกษาชั้นปีที่ 1-4
7. ประเภทเรือในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและฝึกประสบการณ์
8. รายได้ของครอบครัว

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการประเมินสาเหตุของการเกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เป็นคำถามเกี่ยวกับสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม โดยปรับปรุงมาจากแบบสอบถามของกรมสุขภาพจิต แบบวัดความเครียด (SPST-20) อ้างถึงใน McDowell & Newell (1996) ซึ่งได้พัฒนาตามแนวคิดทฤษฎีของลาซารัสและโฟล์คแมน (Lazarus & Folkman, 1984) จากแบบวัดสุขภาพทั่วไป (The General Health Questionnaires: GHQ) พัฒนาโดย Goldberg (1972) โดยมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ของลิเคิร์ต (Likert's rating scale) จำนวน 48 ข้อ โดยแบ่งออกเป็นทั้งหมด 5 ด้าน ดังนี้

- | | |
|---------------------------------|--------------|
| 1. ด้านส่วนบุคคล | จำนวน 10 ข้อ |
| 2. ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล | จำนวน 10 ข้อ |
| 3. ด้านครอบครัว | จำนวน 10 ข้อ |
| 4. ด้านการเรียนการสอน/ กิจกรรม | จำนวน 10 ข้อ |
| 5. ด้านสภาพแวดล้อม | จำนวน 8 ข้อ |

ลักษณะคำถามเป็นแบบประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน

ดังนี้

ค่าระดับคะแนน

คะแนน 5 หมายถึง
 คะแนน 4 หมายถึง
 คะแนน 3 หมายถึง
 คะแนน 2 หมายถึง
 คะแนน 1 หมายถึง

การแปลผล

สาเหตุที่ทำให้ให้นักเรียนเดินเรือมีความเครียดในระดับมากที่สุด
 สาเหตุที่ทำให้ให้นักเรียนเดินเรือมีความเครียดในระดับมาก
 สาเหตุที่ทำให้ให้นักเรียนเดินเรือมีความเครียดในระดับปานกลาง
 สาเหตุที่ทำให้ให้นักเรียนเดินเรือมีความเครียดในระดับน้อย
 สาเหตุที่ทำให้ให้นักเรียนเดินเรือมีความเครียดในระดับน้อยที่สุด

การแปลความหมาย คือ นำผลคะแนนที่ได้นั้นมาทำการวิเคราะห์โดยวิธีการหาค่าเฉลี่ยเลขคณิต โดยใช้หลักเกณฑ์การแปลความหมาย จากการใช้สูตรแจกแจงความถี่ที่เป็นอันตรภาคชั้น (Class interval) ในการแปลความหมายโดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 ระดับ ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{สูตรการหาอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{ค่าสูงสุด}-\text{ค่าต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้นที่ต้องการ}} \\ &= \frac{5-1}{5} \\ &= 0.80 \end{aligned}$$

ระดับอันตรภาคชั้น

4.21-5.00 หมายถึง นักเรียนเดินเรือพณิชยศาสตร์มีความเครียดมากที่สุด

3.41-4.20 หมายถึง นักเรียนเดินเรือพณิชยศาสตร์มีความเครียดมาก

2.61-3.40 หมายถึง นักเรียนเดินเรือพณิชยศาสตร์มีความเครียดปานกลาง

1.81-2.60 หมายถึง นักเรียนเดินเรือพณิชยศาสตร์มีความเครียดน้อย

1.00-1.80 หมายถึง นักเรียนเดินเรือพณิชยศาสตร์มีความเครียดน้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามวิธีการคลายความเครียด

แบบสอบถามวิธีการคลายความเครียดเป็นแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงและดัดแปลงมาจากแนวคิดทฤษฎีบทบาทพยาบาลในการป้องกันและจัดการความเครียดของ (พรพรรณ ศรีโสภณ และธนวรรณ อาจารย์รัฐ, 2560) แบบทดสอบการจัดการความเครียดของ หงส์ศิริ กิโยดิลกชัย (หงส์ศิริ กิโยดิลกชัย, 2558) โดยมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับของ ลิเคิร์ต (Likert's rating scale) จำนวน 12 ข้อ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ค่าระดับคะแนน

การแปลผล

คะแนน 5 หมายถึง เป็นวิธีการคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพณิชยศาสตร์ที่กระทำน้อยที่สุด

คะแนน 4 หมายถึง เป็นวิธีการคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพณิชยศาสตร์ที่กระทำบ่อยมาก

คะแนน 3 หมายถึง เป็นวิธีการคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพณิชยศาสตร์ที่กระทำค่อนข้างบ่อย

คะแนน 2 หมายถึง เป็นวิธีการคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่กระทำ
บางครั้ง

คะแนน 1 หมายถึง เป็นวิธีการคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่กระทำ
นาน ๆ ครั้ง

การแปลความหมาย คือนำผลคะแนนที่ได้นั้นมาทำการวิเคราะห์โดยวิธีการหาค่าเฉลี่ย
เลขคณิต โดยใช้หลักเกณฑ์การแปลความหมาย จากการใช้สูตรแจกแจงความถี่ที่เป็นอันตรภาคชั้น
(Class interval) ในการแปลความหมายโดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 ระดับ ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{สูตรการหาอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{ค่าสูงสุด}-\text{ค่าต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้นที่ต้องการ}} \\ &= \frac{5-1}{5} \\ &= 0.80 \end{aligned}$$

ระดับอันตรภาคชั้น

4.21-5.00 หมายถึง ระดับการคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่กระทำ
น้อยที่สุด

3.41-4.20 หมายถึง ระดับการคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่กระทำ
น้อยมาก

2.61-3.40 หมายถึง ระดับการคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่กระทำ
ค่อนข้างน้อย

1.81-2.60 หมายถึง ระดับการคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่กระทำ
บางครั้ง

1.00-1.80 หมายถึง ระดับการคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่กระทำ
นาน ๆ ครั้ง

ทั้งนี้ก็มีลักษณะเป็นคำถามปลายเปิดร่วมด้วย เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดง
ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพิ่มเติมจากแบบสอบถาม เพื่อใช้ในการประกอบงานวิจัย

การสร้างเครื่องมือและการทดสอบเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างเครื่องมือเป็นแบบสอบถาม โดยมีขั้นตอนดังนี้

1. ศึกษาทฤษฎี แนวคิด หลักการจากหนังสือ ตำรา เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความเครียดและการจัดการความเครียด
2. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาประมวลเพื่อกำหนดเป็นพฤติกรรมบ่งชี้และโครงสร้างของแบบสอบถาม และขอบเขตของเนื้อหา โดยจัดเนื้อหาให้ครอบคลุม โดยขอคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษา

ในการศึกษานี้ได้มีการทดสอบความเที่ยงตรง (Validity) และหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม ดังนี้

1. ความตรง (Validity) ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นมาให้ผู้เชี่ยวชาญพิจารณา และตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (Content validity) และความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ (Wording) เพื่อให้อ่านและเข้าใจง่ายชัดเจนตามความมุ่งหมายของการวิจัยและนำไปปรับปรุงตามคำแนะนำก่อนนำไปเป็นแบบสอบถามในการเก็บข้อมูลจริงจำนวน 3 คน
2. ความเที่ยง (Reliability) ผู้ศึกษาได้นำแบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นมาและปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ โดยนำแบบสอบถามไปทำการทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มประชากรที่มีความใกล้เคียงกับกลุ่มประชากรที่ศึกษา จำนวน 30 คน ว่าคำถามสามารถสื่อความหมายตรงตามความต้องการตลอดจนมีความเหมาะสมหรือไม่มีความยากง่ายเพียงใด จากนั้นจึงนำแบบสอบถามมาทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) โดยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach' Alpha) ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามส่วนที่ 2 และ 3 เท่ากับ .92

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงสำรวจโดยการเก็บข้อมูลของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ทั้งเพศชายและเพศหญิง โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามกรอกข้อมูลด้วยตนเอง และผู้วิจัยเก็บรวบรวมแบบสอบถามไปตรวจสอบความถูกต้องและนำไปวิเคราะห์ข้อมูล

ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

1. ผู้วิจัยได้จัดเตรียมแบบสอบถามจำนวน 330 ชุด (ตัวเลขจากการสอบถาม หน้ากลุ่มมาตรฐานการศึกษา และอาจารย์ที่ปรึกษา คาดว่าจะได้รับการตอบกลับของแบบสอบถาม)
2. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามส่งให้กับนักเรียนเดินเรือ ชั้นปีที่ 1-4 โดยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี เป็นผู้อ่านคำถาม และกรอกคำตอบด้วยตนเอง โดยใช้รูปแบบ Google form

และใช้ Application line เพื่อส่งแบบสอบถามและเก็บข้อมูล หลังจากได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ เก็บรวบรวมข้อมูลจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี โดยจะใช้ระยะเวลาในการตอบแบบสอบถามประมาณ 5-10 นาที เมื่อตอบแบบสอบถามแล้วจัดส่งข้อมูลของท่านจะถูกส่งกลับมาให้ผู้วิจัยโดยตรง หากกลุ่มตัวอย่างยินยอมเข้าร่วมโครงการวิจัยก็จะตอบและส่ง

3. นำแบบสอบถามที่รวบรวมได้มาพิจารณาความสมบูรณ์ของการตอบแบบสอบถาม เพื่อทำการวิเคราะห์ด้วยวิธีการทางสถิติต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติพรรณนา ทั้งหมด 5 ด้าน ประกอบด้วย

1. ด้านส่วนบุคคล
2. ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล
3. ด้านครอบครัว
4. ด้านการเรียนการสอน/ กิจกรรม
5. ด้านสภาพแวดล้อม

ส่วนที่ 2 เมื่อได้ค่าระดับคะแนนทางสถิติทั้ง 5 ด้าน ผู้วิจัยจะเลือกเอาค่า ระดับคะแนนที่มีค่ามาก และมากที่สุด ตั้งแต่ 3.41-5.0 เพื่อเสนอแนวทางในการจัดการความเครียดเบื้องต้นตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการความเครียด

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. หาค่าสถิติพื้นฐาน ได้แก่ 1) ค่าร้อยละ (Percentage) 2) ค่าเฉลี่ย (Mean) 3) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) 4) การแจกแจงความถี่ (Frequency distribution) ดังนี้

1.1 สูตรการหาค่าร้อยละ (Percentage) ซึ่งใช้สูตรดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2545)

$$\text{สูตร} \quad P = \frac{F \times 100}{n}$$

เมื่อ	P	แทน	ร้อยละ
		F	ความถี่ที่ต้องการแปลค่าให้เป็นร้อยละ
		n	จำนวนความถี่ทั้งหมด

1.2 ค่าเฉลี่ย (Arithmetic mean) ใช้สูตรดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2545)

สูตร สูตรการหาค่าเฉลี่ย

$$\text{สูตร} \quad \bar{X} = \frac{\sum x}{n}$$

เมื่อ \bar{X} แทน ค่าเฉลี่ย
 $\sum x$ แทน ผลรวมทั้งหมดของความถี่ คูณ คะแนน
 n แทน ผลรวมทั้งหมดของความถี่ซึ่งมีค่าเท่ากับ

จำนวนข้อมูลทั้งหมด

1.3 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ใช้สูตรดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2545)

สูตร

$$S = \sqrt{\frac{n \sum x^2 - (\sum x)^2}{n(n-1)}}$$

เมื่อ S แทน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
 n แทน จำนวนคู่ทั้งหมด
 X แทน คะแนนแต่ละตัวในกลุ่มข้อมูล
 $\sum x$ แทน ผลรวมของความแตกต่างของคะแนนแต่ละคู่

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องนี้เป็นการศึกษาเกี่ยวกับการประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์
กรณีศึกษา ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า จากการตอบกลับของแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่าง 319 คน
จากทั้งหมด 330 คน คิดเป็นร้อยละ 96 ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอผล
การวิเคราะห์แบ่งเป็น 4 ส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลทั่วไป สถานภาพส่วนตัว

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือ
พาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า

ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลวิธีคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์

ส่วนที่ 4 แนวทางในการจัดการความเครียดเบื้องต้นตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการ
ความเครียด

ผู้วิจัยกำหนดสัญลักษณ์เพื่อนำเสนอข้อมูลทางสถิติ ดังนี้

n แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

M แทน ค่าเฉลี่ยคะแนนของกลุ่มตัวอย่าง

SD แทน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการวิจัย ปรากฏดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลทั่วไป สถานภาพส่วนตัว

ตารางที่ 3 ความถี่และร้อยละของ ข้อมูลทั่วไป สถานภาพส่วนตัว ($n = 319$)

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	309	96.89
หญิง	10	3.11

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
อายุ		
10-20 ปี	156	48.90
21-30 ปี	163	51.10
ระดับการศึกษา		
หลักสูตรพิเศษ ปกศ 3 ปี	2	0.63
ปริญญาตรี	317	99.37
ผลการศึกษา		
ต่ำกว่า 2.50	145	45.46
ตั้งแต่ 2.51-3.00	123	38.56
ตั้งแต่ 3.01 ขึ้นไป	51	15.98
ตำแหน่งปัจจุบัน		
ฝ่ายเดินเรือ	167	52.35
ฝ่ายช่างกล	152	47.65
นักศึกษาชั้นปี		
ชั้นปีที่ 1	76	23.82
ชั้นปีที่ 2	79	24.77
ชั้นปีที่ 3	88	27.59
ชั้นปีที่ 4	76	23.82
ประเภทเรือในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและฝึกประสบการณ์		
ยังไม่ได้ฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล	177	55.49
เรือฝึกของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี	80	25.08
เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo ship)	7	2.19
เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk cargo ship)	22	6.89
เรือคอนเทนเนอร์ (Container ship)	15	4.70
เรือบรรทุกสินค้าเช่าเหมา (Refer ship)	1	0.32

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
เรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker Ship)	14	4.39
เรืออื่น ๆ โป้ครระบุ.....	3	0.94
รายได้ของครอบครัว (บาท)		
ต่ำกว่า 10,000	32	10.03
10,001-30,000	194	60.82
ตั้งแต่ 30,001 ขึ้นไป	93	29.15

จากตารางที่ 3 พบว่ากลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 96.89 และมีกลุ่มอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 51.10 สำหรับระดับการศึกษา พบว่า มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 99.37 โดยมีผลการศึกษา (GPA) มีผลการเรียนรวม ต่ำกว่า 2.50 มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.46 ตำแหน่งปัจจุบัน เป็นนักศึกษาฝ่ายเดินเรือมากกว่าผ่านช่างกลเรือ คิดเป็นร้อยละ 52.35 และเป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 3 มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 27.59 สำหรับประเภทเรือในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล พบว่าส่วนใหญ่ ยังไม่ได้ฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล คิดเป็นร้อยละ 55.49 ฝึกประสบการณ์กับเรือฝึกของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี คิดเป็นร้อยละ 25.08 ด้านรายได้ของครอบครัว พบว่า มีรายได้ต่อเดือนจำนวน 10,001-30,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 60.82

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงมาตรฐานของสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี โดยรวม (n = 319)

การประเมินความเครียดทั้งหมด 5 ด้าน	<i>M</i>	<i>SD</i>	ผลที่มีต่อระดับความเครียด
1. ด้านการเรียนการสอน/ กิจกรรม	3.05	1.23	ปานกลาง
2. ด้านสภาพแวดล้อม	2.72	1.17	ปานกลาง
3. ด้านส่วนบุคคล	2.64	1.14	ปานกลาง

ตารางที่ 4 (ต่อ)

การประเมินความเครียดทั้งหมด 5 ด้าน	<i>M</i>	<i>SD</i>	ผลที่มีต่อระดับความเครียด
4. ด้านครอบครัว	2.46	1.02	น้อย
5. ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล	2.17	1.07	น้อย
รวม	2.61	1.13	ปานกลาง

จากตารางที่ 4 พบว่า สาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี โดยรวมทั้ง 5 ด้าน อยู่ในระดับปานกลาง ($M = 2.61, SD = 1.13$) โดยด้านการเรียนการสอน/ กิจกรรม มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดแต่ส่งผลในระดับปานกลาง ($M = 3.05, SD = 1.17$) รองลงไป ได้แก่ ด้านสภาพแวดล้อม ด้านส่วนบุคคล ตามลำดับ ($M = 2.72, SD = 1.17$ และ $M = 2.64, SD = 1.14$) และด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลส่งผลต่อระดับความเครียดน้อยที่สุด ($M = 2.17, SD = 1.07$)

ตารางที่ 5 (ต่อ)

ประเด็นที่ส่งผลให้เกิดความเครียด	ระดับความเครียด						M	SD	ผลที่มีต่อระดับความเครียด
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
(6) การเรียนการสอนบนเว็ฟที่เน้นแต่ทฤษฎีในห้องเรียน ฝึกภาคปฏิบัติน้อย ส่งผลให้ขาดความชำนาญ เกิดความวิตกกังวลเวลาไปปฏิบัติจริง	46 (14.42)	51 (15.99)	111 (34.80)	70 (21.94)	41 (12.85)		3.03	1.24	ปานกลาง
(7) การจัดการเวลาเรียนและเวลาทำงานที่ไม่เหมาะสม	38 (11.91)	76 (23.82)	100 (31.35)	57 (17.87)	48 (15.05)		3.00	1.23	ปานกลาง
(8) การเรียนการสอนหรือหลักสูตรเนื้อหาบางวิชาเรียนยากเกินไป ขาดความน่าสนใจ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับวิชาเอก	36 (11.29)	70 (21.94)	113 (35.42)	60 (18.80)	40 (12.54)		2.99	1.17	ปานกลาง
(9) ความสามารถของครู ผู้สอนหรือผู้บังคับบัญชาที่ไม่เป็นไปตามความคาดหวัง	56 (17.55)	103 (32.29)	95 (29.78)	42 (13.16)	23 (7.21)		2.62	1.14	ปานกลาง
(10) การมีผลการเรียนต่ำหรือมีประสิทธิภาพการทำงานที่ต่ำกว่าเกณฑ์	60 (18.80)	111 (34.80)	80 (25.08)	40 (12.54)	28 (8.78)		2.58	1.18	น้อย
ค่าเฉลี่ยรวม							3.05	1.23	ปานกลาง

ผลจากตารางที่ 5 แสดงผลการวิเคราะห์ระดับความเครียด ด้านการเรียนการสอน/กิจกรรม พบว่า ความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ อยู่ในระดับปานกลาง โดยรวมมีค่าเฉลี่ย ($M = 3.052$, $SD = 1.23$) จะอยู่ในช่วงอันตรายภาคชั้น (2.61-3.40) แต่มีข้อย่อยบางส่วนที่มีค่าเฉลี่ยระดับความเครียดมาก ปานกลาง น้อย ผู้วิจัยจึงขออธิบายในส่วนที่มีค่าเฉลี่ยระดับความเครียด มาก ปานกลาง น้อย ตามลำดับ เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ ดังนี้

มีความเครียดอยู่ในระดับมาก จะอยู่ในช่วงอันตรายภาคชั้น (3.41-4.20) พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ มีความเครียดในเรื่องการมีกิจกรรมที่มากเกินไปทำให้พักผ่อนน้อยลง เนื่องจากระบบการเรียนการสอนในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีนั้น เป็นระบบแบบรุ่นพี่ปกครองรุ่นน้องตั้งแต่ชั้นปีที่ 4 ถึง ชั้นปีที่ 1 อีกทั้งการดำเนินชีวิต การศึกษาเล่าเรียนและการปฏิบัติงานส่วนใหญ่อยู่ในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และอยู่ภายใต้กรอบระเบียบต่าง ๆ มีการฝึกระเบียบวินัย การฝึกการปกครอง การฝึกด้านความอดทน การฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และการออกกำลังกาย รวมถึงการฝึกทักษะทางด้านการสื่อสารอังกฤษ ตามประกาศกรมเจ้าท่าที่ 193/ 2563 ออกระเบียบว่าด้วยเรื่องการพัฒนาภาษาอังกฤษเพื่อเตรียมความพร้อมในการสอบตั๋วคนประจำเรือหลังจบการศึกษา ให้กับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เพื่อผลิตบุคลากรให้มีคุณภาพตามมาตรฐานในระดับสากล ส่งผลให้นักเรียนมีความเครียด ทั้งทางด้านกิจกรรมที่มากเกินไป และการเรียนทางด้านภาษาอังกฤษเพิ่มเติมเข้ามา ทำให้มีการพักผ่อนที่น้อยลง

มีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง จะอยู่ในช่วงอันตรายภาคชั้น (2.61-3.40) พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ มีความเครียดในเรื่อง การเรียนการสอนหรือหลักสูตรเนื้อหาบางวิชาเรียนยากเกินไปขาดความน่าสนใจ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับวิชาเอก รวมถึงจำนวนชั่วโมงการเรียนหรือการทำงานที่ยาวนานเกินไป การจัดการเวลาเรียนและเวลาทำงานที่ไม่เหมาะสม อาทิเช่น วิชาพื้นฐานบางวิชาเรียนมากจนเกิดความจำเป็น มีจำนวนหน่วยกิตที่เยอะเกินไป และไม่ได้นำมาใช้ในด้านการทำงาน ควรเน้นวิชาทางด้านทักษะชาวเรือที่ได้นำไปใช้ได้จริง ในส่วนของการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ควรให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ปฏิบัติหน้าที่ เข้าเวร-ยาม ให้มากขึ้น เพื่อเป็นการฝึกความชำนาญเนื่องจากเป็นอาชีพที่ต้องใช้ทักษะในการปฏิบัติงาน ควรลดชั่วโมงการเรียนการสอนในชั้นเรียนให้น้อยลง และจากสถานการณ์ปัจจุบันมีการแพร่ระบาดของเชื้อโคโรนาไวรัส (COVID-19) ทำให้นักเรียนมีความเครียดมากยิ่งขึ้น ความวิตกกังวลเรื่องการฝึกประสบการณ์วิชาชีพพระยะสั้น/ ยาว เช่น เรือฝึกศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีการฝึกบนเรือสินค้า และในเรื่องความไม่มั่นคงในอาชีพ ความไม่แน่นอนในการได้งานทำหลังจบการศึกษา

มีความเครียดอยู่ในระดับน้อย จะอยู่ในช่วงอันตรายภาคชั้น (1.81-2.60) พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์บางส่วนมีผลการเรียนต่ำหรือมีประสิทธิภาพการทำงานที่ต่ำกว่าเกณฑ์ อาจจะ

เนื่องมาจากการที่มีกิจกรรมที่มากเกินไปพักผ่อนน้อย ทำให้มีเวลาเตรียมตัวอ่านหนังสือน้อยลง ส่งผลทำให้การเรียนต่ำและขาดประสิทธิภาพในการทำงาน ควรลดชั่วโมงกิจกรรมให้น้อยลง เพื่อให้นักเรียนได้พักผ่อนและมีเวลาเตรียมตัวอ่านหนังสือเพิ่มมากขึ้น



ตารางที่ 6 จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยของสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์วี ด้านสภาพแวดล้อม (n = 319)

ประเด็นที่ส่งผลให้เกิดความเครียด	ระดับความเครียด						M	SD	ผลที่มีต่อ ระดับความเครียด
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
2) ด้านสภาพแวดล้อม							3.34	1.18	ปานกลาง
(1) ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ขาดประสิทธิภาพ ไม่ครอบคลุมบางพื้นที่	25 (7.84)	52 (16.30)	90 (28.21)	93 (29.15)	59 (18.50)				
(2) หอพักหรือที่อยู่อาศัยคับแคบเกินไป	47 (14.73)	61 (19.12)	78 (24.46)	63 (19.75)	70 (21.94)		3.15	1.36	ปานกลาง
(3) สภาพแวดล้อมมีมลภาวะเยอะ เช่น ฝุ่น/เสียงดัง/ การก่อสร้าง	56 (17.55)	69 (21.63)	101 (31.66)	55 (17.24)	38 (11.91)		2.84	1.24	ปานกลาง
(4) โรงอาหาร และร้านค้าสวัสดิการสกปรก ไม่เป็นระเบียบ	75 (23.51)	75 (23.51)	74 (23.20)	61 (19.12)	34 (1.66)		2.70	1.37	ปานกลาง
(5) อุปกรณ์การเรียนไม่เพียงพอ/ อยู่ในสภาพ ที่ไม่พร้อมในการใช้งาน	62 (19.43)	80 (25.08)	121 (37.93)	32 (10.03)	24 (7.52)		2.61	1.13	ปานกลาง
(6) ไม่มีสถานที่เพียงพอในการทำรายงาน อ่านหนังสือ	67 (21.00)	95 (29.78)	99 (31.03)	37 (11.60)	21 (6.58)		2.53	1.14	น้อย

ตารางที่ 6 (ต่อ)

ประเด็นที่ส่งผลให้เกิดความเครียด	ระดับความเครียด						M	SD	ผลที่มีต่อระดับความเครียด
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)				
(7) ห้องสมุดมีหนังสือไม่เพียงพอในการค้นหา	89 (27.90)	94 (29.47)	79 (24.76)	42 (13.16)	15 (4.70)		2.37	1.16	น้อย
(8) ห้องเรียนไม่เหมาะสม เช่น ร้อน อากาศถ่ายเทไม่สะดวก แสงสว่างไม่เพียงพอ ห้องเล็ก	93 (29.15)	106 (33.22)	96 (30.09)	18 (5.64)	6 (1.88)		2.18	0.98	น้อย
	ค่าเฉลี่ยรวม						2.72	1.17	ปานกลาง

ผลจากตารางที่ 6 แสดงผลการวิเคราะห์ระดับความเครียดด้านสภาพแวดล้อม พบว่า ความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ อยู่ในระดับปานกลาง โดยรวมมีค่าเฉลี่ย ($M = 2.72$, $SD = 1.17$) จะอยู่ในช่วงอันตรายชั้น (2.61-3.40) แต่มีข้อย่อยบางส่วนที่มีค่าเฉลี่ยระดับความเครียด ปานกลาง น้อย ผู้วิจัยจึงขออธิบายในส่วนที่มีค่าเฉลี่ยระดับความเครียด ปานกลาง น้อย ตามลำดับ เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ ดังนี้

มีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง จะอยู่ในช่วงอันตรายชั้น (2.61-3.40) พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ให้ความสำคัญในเรื่องที่ต้องการปรับปรุง คือ ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ขาดประสิทธิภาพ ไม่ครอบคลุมบางพื้นที่ ทำให้นักเรียนไม่สามารถใช้อินเทอร์เน็ตได้อย่างสะดวก ในการหาข้อมูลการเรียนการสอน การทำงาน และเพื่อความบันเทิง เพื่อผ่อนคลายในการทำ กิจกรรมเวลาว่าง ทางศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีควรติดตั้งระบบอินเทอร์เน็ตให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ อาทิ เช่น บริเวณหอพัก เพื่อให้เด็กได้ใช้งาน ได้สะดวกมากขึ้น สภาพแวดล้อมมีมลภาวะเยอะ เช่น มีฝุ่น มีเสียงดังจากการก่อสร้าง เนื่องจาก อาคารหอพักเด็กนักเรียน และร้านค้าสวัสดิการอยู่ในช่วง ระหว่างการต่อเติมและสร้างใหม่ เพื่อให้มีความกว้างขวาง และถูกสุขอนามัยเพิ่มมากขึ้น ห้องสมุด มีหนังสือไม่เพียงพอในการค้นหาห้องสมุด ควรจัดหาหนังสือเพิ่มเติมมากขึ้น อาทิเช่น หนังสือตำรา เรียน หนังสือเพื่อการบันเทิง หรือใช้ระบบการสืบค้นหนังสือทางอินเทอร์เน็ตเหมือนมหาวิทยาลัย อื่น ๆ โดยที่ไม่ต้องเข้าห้องสมุดก็สามารถดาวน์โหลดเอกสารหรือหนังสือได้จากเว็บไซต์ เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์

มีความเครียดอยู่ในระดับน้อย จะอยู่ในช่วงอันตรายชั้น (1.81-2.60) พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ มีความเครียดในเรื่องห้องเรียน ไม่เหมาะสม เช่น ร้อน อากาศถ่ายเทไม่สะดวก แสงสว่างไม่เพียงพอ ห้องเล็ก และไม่มีสถานที่เพียงพอในการทำรายงาน อ่านหนังสือ ห้องเรียนบางห้องแอร์ยังอยู่ในระหว่างการซ่อมทำประจำปี ทำให้นักเรียนบางห้องมีอากาศร้อนและอากาศถ่ายเทไม่สะดวก ในเรื่องสถานที่ไม่เพียงพอในการทำรายงาน อ่านหนังสือ ทางศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ควรจัดหาห้องว่าง 1-2 ห้อง ที่มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการทำรายงานและการอ่านหนังสือ เพื่อเสริมสร้างบรรยากาศที่ดีในการอ่านหนังสือให้กับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ต่อไป

ตารางที่ 7 จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยของสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์น์วี ส่วนส่วนบุคคล (n = 319)

ประเด็นที่ส่งผลให้เกิดความเครียด	ระดับความเครียด						M	SD	ผลที่มต่อ ระดับความเครียด
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
1) ส่วนบุคคล									
(1) ความคาดหวังของตนเองสูงไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้	15 (4.70)	47 (14.73)	95 (29.78)	108 (33.86)	53 (16.61)		3.42	1.09	มาก
(2) ความรู้สึกที่ต้องแข่งขันหรือเปรียบเทียบกับ	28 (8.78)	80 (25.08)	91 (28.53)	75 (23.51)	45 (14.11)		3.09	1.18	ปานกลาง
(3) ความเจ็บป่วย เหนื่อยล้าจากการเรียนหรือการทำงาน	44 (13.79)	101 (31.66)	90 (28.21)	63 (19.74)	21 (6.58)		2.73	1.12	ปานกลาง
(4) อากาศปวดหัวจากความตึงเครียด	68 (21.32)	83 (26.02)	72 (22.57)	68 (21.32)	28 (8.78)		2.70	1.26	ปานกลาง
(5) ความมีโลกส่วนตัวสูง	49 (15.36)	96 (30.09)	109 (34.17)	50 (15.67)	15 (4.70)		2.64	1.07	ปานกลาง

ตารางที่ 7 (ต่อ)

ประเด็นที่ส่งผลกระทบต่อความเครียด	ระดับความเครียด						M	SD	ผลที่มีต่อระดับความเครียด
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
(6) กล้ามเนื้อตึงหรือปวดเมื่อยรู้สึกเหนื่อยง่าย	83 (26.02)	81 (25.39)	86 (27.96)	54 (16.93)	15 (4.70)		2.49	1.18	น้อย
(7) ตั้งสมาธิลำบากสมาธิสั้น รู้สึกความจำไม่ดี สับสน	77 (24.14)	94 (29.47)	89 (27.90)	46 (14.42)	13 (4.08)		2.44	1.12	น้อย
(8) ความรู้สึกหงวู่สึกเศร้า โดดเดี่ยว ต้องการเอาใจใส่	80 (25.08)	101 (31.66)	73 (22.88)	51 (15.99)	14 (4.39)		2.43	1.16	น้อย
(9) ความไม่มั่นคงทางอารมณ์และจิตใจอ่อนไหวง่าย	74 (23.20)	116 (36.36)	75 (23.51)	38 (11.91)	16 (5.02)		2.39	1.17	น้อย
(10) การมีโรคประจำตัวสุขภาพร่างกายที่อ่อนแอไม่แข็งแรง	118 (36.99)	106 (33.23)	58 (18.18)	32 (10.03)	5 (1.57)		2.06	1.05	น้อย
ค่าเฉลี่ยรวม							2.64	1.14	ปานกลาง

ผลจากตารางที่ 7 แสดงผลการวิเคราะห์ระดับความเครียด ด้านส่วนบุคคล พบว่า ความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยรวมมีค่าเฉลี่ย ($M = 2.64$, $SD = 1.14$) แต่มีข้อย่อยบางส่วนที่มีค่าเฉลี่ยระดับความเครียด มาก ปานกลาง และน้อย ผู้วิจัย จึงขออธิบายในส่วนที่มีค่าเฉลี่ยระดับความเครียด มาก ปานกลาง และน้อย ตามลำดับ เมื่อพิจารณา เป็นรายชื่อ ดังนี้

มีความเครียดอยู่ในระดับมาก จะอยู่ในช่วงอันตรายขั้น (3.41-4.20) พบว่านักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ความคาดหวังต่อตนเองสูงไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้มากที่สุด จากสภาพปัจจุบันมีการแข่งขันสูงมากทางด้านการทำงานในสายการเดินเรือ มีสถาบันการศึกษาที่ผลิตนักเรียนเดินเรือพาณิชย์หลายสถาบัน รวมถึงการคัดเลือกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์เข้าทำงาน ในบริษัทสายการเดินเรือ ได้กำหนดสมรรถนะและคุณสมบัติไว้สูงทำให้นักเรียนมีความกดดัน และตั้งเป้าหมายไว้สูง หลังจากการเรียนจบการศึกษา มีงานทำที่มั่นคง และไม่ตกงาน ส่งผลให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์มีความเครียดต่อตนเองสูงเกินไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้

มีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง จะอยู่ในช่วงอันตรายขั้น (2.61-3.40) พบว่านักเรียนเดินเรือพาณิชย์ รู้สึกว่าต้องแข่งขันหรือเปรียบเทียบกับ การแข่งขันที่สูงขึ้นและการรับเข้าทำงานในปัจจุบันค่อนข้างที่จะกำหนดคุณลักษณะและสมรรถนะของนักเรียนเดินเรือไว้สูง เช่น การสื่อสารภาษาอังกฤษ ผลการศึกษา และภาวะสุขภาพร่างกายและจิตใจที่ดี ที่ไม่มีอุปสรรคต่อการทำงาน อีกทั้งยังต้องมีการฝึกระเบียบแถว ฝึกการเตรียมความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจ ฝึกความอดทน มีการทดสอบสมรรถภาพทางด้านร่างกายประจำปี ตามประกาศของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อให้ผ่านตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ถึงจะสามารถออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลได้ ส่งผลให้เกิดความเมื่อยล้าทั้งจากการเรียนและการออกกำลังกายที่ค่อนข้างหนัก ส่งผลให้เกิดความตึงเครียดตามมา

มีความเครียดอยู่ในระดับน้อย จะอยู่ในช่วงอันตรายขั้น (1.81-2.60) พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ มีอาการกล้ามเนื้อตึงหรือปวดเมื่อยและรู้สึกเหนื่อยง่าย ความไม่มั่นคงทางอารมณ์ และจิตใจ ความรู้สึกเหงา รู้สึกเศร้า โดดเดี่ยวต้องการเอาใจใส่ จากการที่มีกิจกรรมมากเกินไป เช่น การเรียนการสอน การเตรียมความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจ การออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ที่ใช้ระยะเวลาค่อนข้างนาน การปรับตัวต่อสภาวะแวดล้อมต่าง ๆ ส่งผลให้นักเรียนมีความเครียดสะสม รู้สึกเหงา โดดเดี่ยว เมื่อยล้าจากกิจกรรมต่าง ๆ ที่กล่าวมา เป็นต้น

ตารางที่ 8 จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยของสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ด้านครอบครัว (n = 319)

ประเด็นที่ส่งผลให้เกิดความเครียด	ระดับที่ความเครียด						M	SD	ผลที่มีต่อระดับความเครียด
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
4) ด้านครอบครัว (1) ความคาดหวังให้ครอบครัวมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น	40 (12.54)	36 (11.29)	53 (16.61)	79 (24.76)	111 (34.80)		3.58	1.39	มาก
(2) ผู้ปกครองมีความคาดหวังสูงให้ประสบความสำเร็จ	44 (13.79)	48 (15.05)	73 (22.88)	88 (27.58)	66 (20.69)		3.26	1.32	ปานกลาง
(3) ปัญหาการเงินในครอบครัว	64 (20.06)	80 (25.08)	88 (27.58)	52 (16.30)	35 (10.98)		2.73	1.26	ปานกลาง
(4) การไม่มีเวลาให้กับครอบครัวและคนรัก	69 (21.63)	72 (22.57)	102 (31.17)	48 (15.05)	28 (8.78)		2.67	1.22	ปานกลาง
(5) การควบคุมเข้มงวดของผู้ปกครองหรือคนในครอบครัว	78 (24.46)	81 (25.40)	89 (27.90)	45 (14.10)	26 (8.15)		2.56	1.23	น้อย

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ประเด็นที่ส่งผลให้เกิดความเครียด	ระดับที่ความเครียด						M	SD	ผลที่มีต่อระดับความเครียด
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
(6) ความเจ็บป่วยของคนในครอบครัว	102 (31.97)	91 (28.52)	76 (23.82)	37 (11.60)	13 (4.08)		2.27	1.15	น้อย
(7) ขาดความอิสระในการดำเนินชีวิต	125 (39.18)	68 (21.31)	80 (25.08)	33 (10.34)	13 (4.08)		2.19	1.18	น้อย
(8) การสูญเสียบุคคลที่รักในครอบครัว	147 (46.08)	65 (20.38)	62 (19.43)	26 (8.15)	19 (5.96)		2.08	1.23	น้อย
(9) บิดา-มารดา แยกทางกัน	207 (64.90)	37 (11.60)	51 (15.99)	13 (4.08)	11 (3.45)		1.70	1.09	น้อยที่สุด
(10) ปัญหาความรุนแรงในครอบครัว	197 (61.76)	67 (21.00)	35 (10.97)	13 (4.08)	7 (2.19)		1.64	0.98	น้อยที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวม							2.46	1.32	น้อย

จากตารางที่ 8 แสดงผลการวิเคราะห์ระดับความเครียด ด้านครอบครัว พบว่าความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ อยู่ในระดับ น้อย โดยรวมมีค่าเฉลี่ย ($M = 2.46, SD = 1.32$) แต่มีข้อย่อยบางส่วนที่มีค่าเฉลี่ยระดับความเครียด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด ผู้วิจัยจึงขออธิบายในส่วนที่มีค่าเฉลี่ยระดับความเครียด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด ตามลำดับ เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ ดังนี้

มีความเครียดอยู่ในระดับมาก จะอยู่ในช่วงอันตรายกชั้น (3.41-4.20) พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ มีความคาดหวังให้ครอบครัวมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นมากที่สุด จากแบบสอบถามหัวข้อที่รายได้ของครอบครัว นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 60.82 และร้อยละ 10.03 มีรายได้ของครอบครัวอยู่ในระดับ 10,000-30,000 บาท และต่ำกว่า 10,000 บาท ต่อเดือน ส่งผลให้นักเรียนมีความต้องการมั่นคงในอาชีพและมีรายได้เพิ่มขึ้น เพื่อให้ครอบครัวมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เนื่องจากอาชีพการเดินเรือพาณิชย์ และการทำงานในบริษัทสายการเดินเรือ เป็นอาชีพที่ทำรายได้ค่อนข้างมากต่อเดือน เมื่อเทียบกับอาชีพอื่น ๆ

มีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง จะอยู่ในช่วงอันตรายกชั้น (2.61-3.40) พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ มีความเครียดในเรื่องของผู้ปกครองมีความคาดหวังสูงให้ประสบความสำเร็จ เพื่อให้ตนเองไปถึงเป้าหมายที่วางไว้ คือ จบออกมามีอาชีพที่มั่นคง มีงานทำ อยู่บริษัทสายเรือที่ดี มีรายได้สูง สามารถดูแลครอบครัวได้ บางครอบครัวมีปัญหาทางการเงิน รายได้ครอบครัวน้อยถึงปานกลาง ดังที่กล่าวมาข้างต้น อีกทั้งการดำเนินชีวิตของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ส่วนใหญ่อยู่ในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และอยู่ภายใต้กรอบตามที่กำหนด ทำให้ไม่มีเวลาให้กับครอบครัวและคนรักทำให้นักเรียนบางส่วนเกิดความเครียดตามมา

มีความเครียดอยู่ในระดับน้อย จะอยู่ในช่วงอันตรายกชั้น (1.81-2.60) พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ บางส่วนรู้สึกขาดความอิสระในการดำเนินชีวิต การควบคุมเข้มงวดของผู้ปกครองหรือคนในครอบครัว อีกทั้งการดำเนินชีวิตของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์การเรียนและการปฏิบัติงานส่วนใหญ่อยู่ในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และอยู่ภายใต้กรอบระเบียบต่าง ๆ ทำให้นักเรียนรู้สึกขาดความอิสระภาพในการใช้ชีวิตในการเป็นนักศึกษา บางส่วนมีความรู้สึกกังวลเรื่องความเจ็บป่วยของคนในครอบครัวการสูญเสียบุคคลที่รักในครอบครัว ไม่สามารถกลับไปเยี่ยมบุคคลในครอบครัวได้ เช่น ในช่วงระหว่างที่มีการออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ซึ่งใช้เวลาการออกฝึกภาคปฏิบัติกับเรือฝึกของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและบริษัทสายเรือเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน ตั้งแต่ 15 วันขึ้นไป จนถึง 12 เดือน

มีความเครียดอยู่ในระดับน้อยที่สุด จะอยู่ในช่วงอันตรายกชั้น (1.00-1.80) พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์บางส่วน พ่อแม่บิดา-มารดา แยกทางกัน เกิดปัญหาความรุนแรงในครอบครัว ทำให้นักเรียนมีภาวะเครียดและกังวลจากเรื่องดังกล่าว

ตารางที่ 9 จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยของสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์น์วิ ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล

n = 319

ประเด็นที่ส่งผลให้เกิดความเครียด	ระดับที่ความเครียด						M	SD	ผลที่มีต่อระดับความเครียด
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)				
5) ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล									
(1) การถูกบังคับจากผู้ที่อาวุโสกว่า โดยไม่มีเหตุผล	90 (28.21)	92 (28.84)	73 (22.88)	30 (9.40)	34 (10.66)		2.45	1.28	น้อย
(2) การได้รับการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมเท่าเทียม	78 (24.45)	110 (34.48)	69 (21.63)	32 (10.03)	30 (9.40)		2.44	1.23	น้อย
(3) ความรู้สึกประหม่า ไม่นั่นใจเมื่อต้องเข้าสังคม	99 (31.03)	101 (31.66)	73 (22.88)	30 (9.40)	16 (5.02)		2.26	1.14	น้อย
(4) การคบหาและการมีปฏิสัมพันธ์กับเพื่อนใหม่หรือคนรักใหม่	109 (34.17)	93 (29.15)	72 (22.57)	32 (10.03)	13 (4.08)		2.21	1.14	น้อย
(5) ความขัดแย้งระหว่างเพื่อนร่วมหอพัก และรุ่นพี่	136 (42.63)	98 (30.72)	48 (15.05)	20 (6.27)	17 (3.33)		2.10	1.15	น้อย
(6) การคบหาเพื่อนที่มีความแตกต่างจากตนเอง	121 (37.93)	115 (36.05)	49 (15.36)	24 (7.52)	10 (3.13)		2.02	1.06	น้อย

ตารางที่ 9 (ต่อ)

ประเด็นที่ส่งผลให้เกิดความเครียด	ระดับที่ความเครียด						M	SD	ผลที่มีต่อระดับความเครียด
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
(7) การถูกรังแกด้านร่างกายหรือจิตใจ	138 (43.26)	98 (30.72)	42 (13.17)	28 (8.78)	13 (4.08)		2.00	1.14	น้อย
(8) รู้สึกไม่เป็นที่ยอมรับ ถูกเพื่อนล้อเลียนเรื่อยไปมด้อย	144 (45.14)	89 (27.90)	58 (18.18)	18 (5.64)	10 (3.14)		1.94	1.07	น้อย
(9) ไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับเพื่อนร่วมชั้นและบุคคลอื่นในศูนย์ศึกษาได้	144 (45.14)	94 (29.47)	54 (16.92)	20 (6.27)	7 (2.19)		1.91	1.03	น้อย
(10) เกิดความขัดแย้งกับครูผู้สอน	158 (49.52)	87 (27.27)	51 (15.99)	15 (4.70)	8 (2.50)		1.83	1.02	น้อย
ค่าเฉลี่ยรวม							2.17	1.06	น้อย

ผลจากตารางที่ 9 แสดงผลการวิเคราะห์ระดับความเครียด ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล พบว่าความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ อยู่ในระดับ น้อย โดยรวมมีค่าเฉลี่ย ($M = 2.17, SD = 1.06$) เมื่อพิจารณาเป็นรายชื่อ ดังนี้

มีความเครียดอยู่ในระดับน้อย จะอยู่ในช่วงอันตรภาคชั้น (1.81-2.60) พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ บางส่วนถูกบังคับจากผู้ที่อาวุโสกว่าโดยไม่มีเหตุผล การได้รับการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมเท่าการถูกรังแกด้านร่างกายหรือจิตใจ ความขัดแย้งระหว่างเพื่อนร่วมหอพักและรุ่นพี่ บางครั้งเกิดความขัดแย้งกับครูผู้สอน ทำให้ไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับเพื่อนร่วมชั้นและบุคคลอื่นในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีได้ เนื่องจากระบบการเรียนการสอนในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีนั้น เป็นระบบแบบรุ่นพี่ปกครองรุ่นน้องตั้งแต่ชั้นปีที่ 4 ถึง ชั้นปีที่ 1 อีกทั้งการดำเนินชีวิต การศึกษาเล่าเรียนและการปฏิบัติงานส่วนใหญ่อยู่ในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และอยู่ภายใต้กรอบระเบียบต่าง ๆ มีการฝึกระเบียบ การฝึกการปกครอง การฝึกด้านความอดทน และระเบียบวินัย บางครั้งมีการถูกลงโทษจากรุ่นพี่ ตามลำดับชั้นปี อาจารย์ที่ปรึกษาอาจจะดูแลเด็กนักเรียนได้ไม่ทั่วถึง ทำให้เกิดความขัดแย้ง ความไม่เข้าใจ ความคิดเห็นหรือความต้องการไม่ตรงกัน และถูกทำโทษโดยไม่มีเหตุผลในบางกรณี ส่งผลให้เกิดความเครียดได้

ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลวิธีคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์

ตารางที่ 10 จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ย วิธีคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์

วิธีคลายความเครียด	ระดับของการใช้วิธีการคลายความเครียด						M	SD	การแปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
1. การดูหนัง/ ฟังเพลง/ ฟังวิทยุ/ ร้องคาราโอเกะ/ ห้อยสมุด/ ซอเป่บั้ง เดินเที่ยวห้าง/ รับประทานอาหารที่ชอบ	17 (5.33)	31 (9.72)	64 (20.06)	86 (26.96)	121 (37.93)		3.82	1.19	มาก
2. การพักผ่อน นอนหลับ/ ออกกำลังกาย/ เล่นกีฬา/ เล่น โยคะ	22 (6.90)	35 (10.97)	95 (29.78)	79 (24.76)	88 (27.59)		3.55	1.20	มาก
3. การปรึกษารุ่นพี่/ ปรึกษาเพื่อนสนิท	32 (10.03)	45 (14.10)	99 (31.03)	81 (25.39)	62 (19.43)		3.30	1.22	ปานกลาง
4. การสร้างกำลังใจ/ สร้างความเชื่อมั่นให้ ตนเอง/ มองโลกในแง่ดีเขียนบันทึกส่วนตัว (Diary) หรืออ่านหนังสือที่สร้างกำลังใจ	65 (20.38)	51 (15.99)	76 (23.82)	59 (18.50)	68 (21.31)		3.04	1.42	ปานกลาง

ตารางที่ 10 (ต่อ)

วิธีการความเครียด	ระดับของการใช้วิธีการคลายความเครียด						M	SD	การแปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
5. การปรึกษาบิดา-มารดา/ ผู้ปกครอง	68 (21.31)	63 (19.75)	99 (31.03)	49 (15.36)	40 (12.54)		2.78	1.29	ปานกลาง
6. การปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษา/ อาจารย์ ผู้สอน/ ปรึกษานุเคราะห์ที่ไว้ใจได้	81 (25.39)	78 (24.55)	79 (24.76)	50 (15.67)	31 (9.71)		2.61	1.28	ปานกลาง
7. การเข้าวัดปฏิบัติธรรม/ สวดมนต์/ นั่งสมาธิ/ ทำจิตใจให้สงบ	84 (26.33)	83 (26.02)	83 (26.02)	35 (10.97)	34 (10.66)		2.54	1.28	น้อย
8. การร้องไห้คนเดียว/ ร้องไห้ระบาย ความเครียด/ หนีปัญหา/ ไม่เผชิญปัญหา	139 (43.57)	73 (22.88)	58 (18.18)	31 (9.71)	18 (5.64)		2.11	1.23	น้อย
9. การสูบบุหรี่/ ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	138 (43.26)	87 (27.27)	50 (15.67)	26 (8.15)	18 (5.64)		2.06	1.19	น้อย
10. การกินยาคลายความเครียด	235 (73.67)	40 (12.54)	29 (9.09)	11 (3.49)	4 (1.25)		1.46	0.89	น้อยที่สุด

ตารางที่ 10 (ต่อ)

วิธีการความเครียด	ระดับของการใช้วิธีการคลายความเครียด						M	SD	การแปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
11.การระบายอารมณ์ด้วยการขว้างปา สิ่งของทำลายสิ่งของ	225 (70.53)	29 (9.09)	35 (10.97)	9 (2.82)	1 (0.31)		1.47	0.82	น้อยที่สุด
12.การคิดสั้น/ ทำร้ายตนเอง	249 (78.05)	37 (11.60)	22 (6.90)	9 (2.82)	2 (0.63)		1.36	0.79	น้อยที่สุด
	ค่าเฉลี่ยรวม						2.50	1.11	น้อย

ผลจากตารางที่ 10 แสดงผลการวิเคราะห์ ข้อมูลเกี่ยวกับการคลายความเครียดของ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี พบว่าการจัดการความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ อยู่ในระดับน้อย โดยรวมมีค่าเฉลี่ย ($M = 2.50$, $SD = 1.11$) จะอยู่ในช่วงอันตรายภาคขึ้น (1.81-2.60) แต่มีข้อย่อยบางส่วนที่มีค่าเฉลี่ยระดับมาก มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด ผู้วิจัย จึงขออธิบายในส่วนที่มีค่าเฉลี่ยระดับ มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุดตามลำดับ เมื่อพิจารณาเป็นรายชื่อ ดังนี้

วิธีการคลายความเครียดในระดับมาก จะอยู่ในช่วงอันตรายภาคขึ้น (3.41-4.20) พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ให้ความสำคัญกับเรื่องวิธีการจัดการความเครียด โดยวิธี ดูหนัง/ ฟังเพลง/ ฟังวิทยุ/ ร้องคาราโอเกะ/ ห้องสมุด/ ซ้อมปิ้ง เดินเที่ยวห้าง/ รับประทานอาหารที่ชอบ และการพักผ่อน นอนหลับ/ ออกกำลังกาย/ เล่นกีฬา/ เล่นโยคะ มากที่สุด เนื่องจากส่วนใหญ่อยู่ในช่วงของวัยรุ่น เป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาทั้งด้านร่างกายและจิตใจ อารมณ์ และสังคม มีความคิดเป็นของตนเอง สูง สามารถใช้ความสามารถด้านสติปัญญา ความมีเหตุผล วุฒิภาวะ สามารถวิเคราะห์พิจารณา เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้ เวลาเกิดความเครียดก็จะหาวิธีต่าง ๆ เพื่อลดความเครียด ระบายความเครียด เช่น ดูหนัง ฟังเพลง ออกกำลังกาย นอนหลับ เดินเล่น ซ้อมปิ้ง ทำกิจกรรมที่ตัวเองชอบ เป็นต้น

วิธีการคลายความเครียดในระดับปานกลาง จะอยู่ในช่วงอันตรายภาคขึ้น (2.61-3.40) พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ให้ความสำคัญกับเรื่องวิธีการจัดการความเครียด โดยวิธีปรึกษารุ่นพี่ ปรึกษาเพื่อนสนิท ปรึกษาพ่อแม่ ผู้ปกครอง และปรึกษา อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ผู้สอนรายวิชา นักเรียนส่วนหนึ่งเลือกที่จะปรึกษาความเครียดกับบุคคลที่ตนเองไว้ใจได้ เพื่อระบายความเครียดและปัญหาต่าง ๆ เพื่อช่วยกันแก้ไขปัญหาที่ตนเองได้ประสบพบเจอ เช่น ปรึกษารุ่นพี่ และเพื่อนสนิท เนื่องจากเป็นวัยที่ใกล้เคียงกันช่วงอายุไม่ห่างกัน มีความเข้าใจ และสามารถคุยกันได้ทุกเรื่อง ทุกสภาพปัญหาที่เคยเจอมาคล้าย ๆ กัน แต่หากไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้บางส่วนจะปรึกษากับแม่ พ่อ และอาจารย์ที่ปรึกษาตามลำดับ

วิธีการคลายการความเครียดในระดับน้อย จะอยู่ในช่วงอันตรายภาคขึ้น (1.81-2.60) พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ใช้วิธีการจัดการความเครียด โดยวิธีเข้าวัดปฏิบัติธรรม สวดมนต์ นั่งสมาธิ ทำจิตใจให้สงบ เป็นกิจกรรมหนึ่งที่สามารถทำได้เช่นกัน ทำให้เรารู้ความจริงของชีวิตที่ว่า ที่ผ่านมานั้น ชีวิตของเราไม่ว่าจะสุขหรือทุกข์มันก็แค่นั้น เพราะทุกอย่างล้วนเป็นสิ่งไม่เที่ยง ทั้งความสุขและความทุกข์ และท้ายที่สุดแล้วก็ไม่มียะไรเป็นของเรา อีกทั้งการรู้กายรู้ใจของตัวเราในทุกขณะจิต ก็จะทำให้เรารับมือกับสภาวะต่าง ๆ ที่เข้ามาในแต่ละช่วงชีวิตได้อย่างมีความสุข บางส่วนอาจจะใช้

วิธีการร้องไห้คนเดียว ร้องไห้ระบายความเครียด หนีปัญหาไม่เผชิญปัญหาที่เกิดขึ้นซึ่งล้วนแต่เป็นวิธีการจัดการความเครียดของแต่ละบุคคลที่กระทำแล้วรู้สึกตัวเองดีขึ้น

วิธีคลายความเครียดในระดับน้อยที่สุด จะอยู่ในช่วงอันตรายภาคขึ้น (1.00-1.80) พบว่านักเรียนเดินเรือพาณิชย์ส่วนน้อย ใช้วิธีการจัดการความเครียดโดยวิธี ระบายอารมณ์ด้วยการขว้างปาสิ่งของ ทำลายสิ่งของ กินยาคลายความเครียด คิดสั้น และทำร้ายตนเอง ซึ่งความเครียดระดับนี้ถือว่าเป็นความเครียดในระดับ Severe stress เครียดระดับรุนแรง หากเกิดขึ้นบ่อย ๆ หรือไม่สามารถจัดการกับความเครียดได้ จะทำให้เกิดความเครียดสะสมและเรื้อรัง ส่งผลให้เกิดเป็นความเครียดระดับสูงจนทำให้คนคนนั้นมีความล้มเหลวในการปรับตัว และก่อให้เกิดความผิดปกติและเกิดโรคต่าง ๆ ที่รุนแรงขึ้นมาได้ มีอาการทางจิต มีความบกพร่องในการดำเนินชีวิตประจำวัน ซึ่งอาจมีอาการนานเป็นสัปดาห์ เดือน หรือปี ควรเข้ารับการปรึกษาจากแพทย์ จิตแพทย์ หรือพยาบาลวิชาชีพ เพื่อทำการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น ซึ่งศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี มีกลุ่มงานบริการให้คำปรึกษานักเรียน มีเจ้าหน้าที่พยาบาลวิชาชีพ คอยให้คำปรึกษาเบื้องต้น ก่อนที่จะส่งต่อโรงพยาบาลเพื่อพบแพทย์เฉพาะทาง หากพบว่าเกินอำนาจขอบเขตที่จะรักษาเบื้องต้นได้

ส่วนที่ 4 แนวทางในการจัดการความเครียดเบื้องต้นตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการความเครียด

เมื่อได้ค่าระดับคะแนนทางสถิติทั้ง 5 ด้าน ผู้วิจัยจะเลือกเอาค่า ระดับคะแนนที่มีค่ามาก และมากที่สุด ตั้งแต่ 3.41-5.0 เพื่อเสนอแนวทางในการจัดการความเครียดเบื้องต้นตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการความเครียด

1. ความคาดหวังให้ครอบครัวมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ความเครียดอยู่ในระดับมาก ซึ่งจากปัญหาดังกล่าว ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จึงได้จัดตั้งงานบริการให้คำปรึกษานักเรียนต้องจัดทำรูปแบบของการให้คำปรึกษาที่เป็นไปตามระยะของการปรับตัว เพื่อเผชิญความเครียด และอาจจะต้องอาศัยทฤษฎีการเปลี่ยนผ่านของชีวิตตามแนวคิดของเมลิสส์ องค์ประกอบของการเปลี่ยนผ่าน (Properties of transition) ที่ประกอบด้วยการตระหนักรู้ต่อการเปลี่ยนผ่าน การยอมรับการเปลี่ยนผ่านความเปลี่ยนแปลงและความรู้สึกแตกต่างไปจากเดิม จะทำให้ความเครียดในชีวิตลดลง ช่วงเวลาของการเปลี่ยนผ่าน (Time span) และความเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์สำคัญ (Critical point and events) (Meleis, 2000) ในกระบวนการช่วยเหลือให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่มีปัญหาความเครียด โดยมีพยาบาลวิชาชีพเป็นที่ปรึกษาและทำการคัดกรองเด็กนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ โดยใช้แบบทดสอบการแบบวัดความเครียด กรมสุขภาพจิต (SPST-20) และ (The General Health Questionnaires: GHQ) พัฒนาโดย Goldberg (1972) อ้างถึงใน McDowell & Newell (1996) ซึ่งได้พัฒนาตามแนวคิดทฤษฎีของ

ลาซารัสและโฟล์คแมน (Lazarus & Folkman, 1984) เพื่อประเมินความเครียดเบื้องต้น และการจัดการความเครียดตามคำแนะนำมาตรฐานของกรมสุขภาพจิต อาชีพการเดินทางเรือพาณิชย์ และการทำงานในบริษัทสายการบินเรือ เป็นอาชีพที่ทำรายได้ค่อนข้างมากต่อเดือน เมื่อเทียบกับอาชีพอื่น ๆ วิธีที่ช่วยให้เป้าหมายสำเร็จ โดยการหาแรงบันดาลใจในการทำเป้าหมายให้สำเร็จให้กำลังใจตัวเองอยู่เสมอ และต้องคิดว่าสามารถทำได้เขียนเป้าหมายลงบนกระดาษ หรือสมุดเขียนข้อดีของเป้าหมาย เมื่อท้อหอบขึ้นมาอ่าน จะได้มีกำลังใจเขียนวันที่จะเริ่มทำ และวันที่คิดว่าเป้าหมายจะสำเร็จ เขียนสิ่งที่คิดว่าเป็นอุปสรรคที่อาจจะได้เจอ หาข้อมูลที่จะช่วยให้บรรลุเป้าหมายเพิ่มเติมอยู่เสมอ ขอความช่วยเหลือ เมื่อคิดว่าตัวเองไม่สามารถทำเป้าหมายให้สำเร็จได้ด้วยตัวเอง เขียนสิ่งที่ต้องทำในการบรรลุเป้าหมายจินตนาการเมื่อตัวเองประสบความสำเร็จไม่ยอมแพ้ จนกว่าเป้าหมายจะสำเร็จเพื่อให้ครอบครัวมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น มีรายได้มั่นคงและที่สามารถเลี้ยงดูครอบครัวได้

2. ความคาดหวังต่อตนเองสูงไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้ ความเครียดอยู่ในระดับมาก ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ได้จัดทำรูปแบบการเรียนรู้จากหลักฐานหรือข้อมูลเชิงประจักษ์ที่อยู่บนพื้นฐานแห่งความจริงของการทำงานและดำรงชีวิต (Evidence base learning) สิ่งที่นักเรียนเผชิญอาจจะไม่เป็นตามที่คาดหวังไว้จะเป็นการลดระดับความผิดหวังที่จะเกิดในอนาคตโดยอ้อม ดังเช่น การตั้งเป้าหมายในชีวิตของนักเรียนพาณิชย์นาวี โดยการศึกษาข้อมูลเพื่อให้ไปสู่เป้าหมาย เมื่อได้เป้าหมายที่ชัดเจนและอยู่ในกรอบที่สามารถกระทำได้ ขั้นตอนก็คือ ลงมือปฏิบัติจริง ซึ่งอาศัยทฤษฎีการเผชิญความเครียดแบบมุ่งแก้ปัญหา (Problem-focused coping) ของ Lazarus & Folkman, 1984) คือการแสวงหาการเกื้อหนุนทางสังคม (Seeking social support) พยายามเรียนรู้เกี่ยวกับปัญหา และหาหนทางที่จะจัดการปัญหานั้น ทั้งทางด้านข้อมูล ปัจจัยทางวัตถุ หรือทางด้านจิตใจ เช่น สอบถามและปรึกษาผู้รู้ อาจารย์ รุ่นพี่ มุ่งเน้นเรียนรู้จากผู้มีประสบการณ์โดยตรงในสายการบินเรือ รวมถึงการคาดการณ์รายได้ที่ได้จากการทำงานในอนาคต ซึ่งเป็นการสร้างแรงบันดาลใจในการเรียนให้ประสบความสำเร็จต่อไป หากไม่เป็นไปตามที่กำหนดเป้าหมายไว้ก็จะไม่รู้สึกละเลยหรือผิดหวังมากเกินไป นอกจากนี้ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ควรจะมีการเพิ่มชั่วโมง เพื่อการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์จากรุ่นพี่ที่ประสบความสำเร็จในอาชีพสายการบินเรือสู่รุ่นน้อง เพื่อให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เกิดความภาคภูมิใจในอาชีพของตน และเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างรุ่นพี่กับรุ่นน้อง ในช่องทางต่าง ๆ เช่น สมาคมศิษย์เก่าอาจจะมีการติดต่อรุ่นพี่ที่มีประสบการณ์เชิญเข้ามาพบรุ่นน้องเดือนละครั้ง หรือผ่านระบบ VDO Conference ผ่าน Application line, Facebook, Zoom, Google meet และติดต่อบริษัทสายการบินเรือที่รับเด็กนักเรียนเดินเรือพาณิชย์เข้าทำงาน เพื่อประชาสัมพันธ์ และแลกเปลี่ยนความรู้ความต้องการด้านสมรรถนะของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์

ตามที่บริษัทต้องการ เพื่อนักเรียนจะได้เตรียมความพร้อมและวางแผนเป้าหมายในการเรียนได้ตรงตามบริษัทสายเรือกำหนด สร้างโอกาสการทำงานให้กับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ต่อไป

3. การมีกิจกรรมที่มากเกินไปทำให้พักผ่อนน้อยลง ทำให้เกิดความเครียดอยู่ในระดับมาก การลดกิจกรรมบางส่วนลงเพื่อให้นักเรียนเดินเรือได้พักผ่อนมากขึ้น เช่น กิจกรรมการลงโทษนอกเวลาของรุ่นพี่ที่มากเกินไป เช่น หลังเวลา 21:00 ควรเป็นเวลาส่วนตัว ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่พักผ่อนและอ่านหนังสือ เป็นต้น ไป เซอร์เมอร์ฮอร์น และคณะ (Schermerhorn, 2003) กล่าวว่า สิ่งที่เป็นสาเหตุของความเครียด (Stressors) คือ บางอย่างเกิดจากประสบการณ์ในที่ทำงานโดยตรง แต่ก็มีสาเหตุอื่นที่ไม่ได้เกิดจากงาน เช่น กิจกรรมที่ทำอยู่ สิ่งที่อยู่รอบตัว รวมทั้งเกิดปัจจัยเกี่ยวกับตัวบุคคลด้วย กล่าวคือ สาเหตุของความเครียดที่เกี่ยวกับงาน (Work-related stressors) และกิจกรรมที่มากเกินไป (Activity) เกิดจากหลายแหล่ง เช่น ปริมาณงาน และกิจกรรม (Task demands and activity) อาจเป็นผลเนื่องมาจากถูกกำหนดให้ทำงานมากหรือน้อยเกินไป สิ่งที่สำคัญที่ฝึกต้องดำเนินการ คือ การลดกิจกรรมนอกเวลาช่วงวันหยุดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ในการช่วยทำกิจกรรมต่าง ๆ หรือควรสลับสับเปลี่ยน นักเรียนเดินเรือแต่ละชั้นปี เพื่อเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อให้มีการหมุนเวียนกัน รวมทั้งการลดช่วงเวลาในการฝึกระเบียบวินัย การปกครอง การฝึกแถว การฝึกสร้างความแข็งแกร่งความอดทน และการออกกำลังกายในช่วงตอนเย็นลดลง ประมาณ 1 ชั่วโมง เพื่อให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ได้มีเวลาส่วนตัวและมีช่วงเวลาที่พักผ่อนมากขึ้น

4. ด้านภาษาอังกฤษ ทำให้เกิดความเครียดอยู่ในระดับมาก จากปัญหาดังกล่าวทำให้นักเรียนส่วนใหญ่เกิดความเครียด เพื่อเตรียมความพร้อมสอบให้ผ่านตามเกณฑ์คุณสมบัติที่เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถในการสื่อสารกับผู้อื่นด้วยทักษะด้านภาษาอังกฤษในระดับที่เหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ในเรือ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่จะลงทะเลเบียนสำเร็จการศึกษาได้ จะต้องผ่านการทดสอบวัดระดับความรู้ทางภาษาอังกฤษในระดับการสื่อสาร (Test of English for International Communication: TOEIC) ไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ 500 คะแนน ตามประกาศกรมเจ้าท่าที่ 193/ 2563 และประกาศศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี 53/ 2563 ดังนั้น ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ควรเพิ่มเติมชั่วโมงการเรียนการสอนภาษาอังกฤษให้เพิ่มมากขึ้น หรือจัดกิจกรรมและ โครงการที่เกี่ยวข้องทางด้านภาษาอังกฤษ เพื่อให้นักเรียนเดินเรือมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรม เพื่อเสริมสร้างและพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษ ควรมีการจัดกลุ่มติวภาษาอังกฤษสำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ได้คะแนนต่ำกว่าเกณฑ์ อาจจะใช้นักเรียนที่เก่งช่วยสอนหรือติวให้ในเบื้องต้น หรือให้อาจารย์ที่สอนภาษาอังกฤษช่วยติวให้เป็นกลุ่ม ในกิจกรรมชั่วโมงการเข้าชมรมภาษาอังกฤษ เพื่อให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ มีความรู้ความเข้าใจมากยิ่งขึ้น จัดหาวิทยากร หรืออาจารย์ที่สอนภาษาอังกฤษชาวต่างชาติ เข้ามาสนทนาหรือสอนเพิ่ม

ความคุ้นเคยกับสำเนียงมากขึ้น ทำให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์มีความเข้าใจ ความมั่นใจในการสื่อสาร และการใช้เทคนิคทางด้านภาษาอังกฤษที่เพิ่มมากขึ้น

สำหรับแนวทางในการจัดการความเครียดเบื้องต้นในระดับปานกลาง 2.61-3.40

ความเครียดที่เกิดขึ้นในระดับนี้ ถือได้ว่าเป็นความเครียดที่เกิดขึ้นได้ในชีวิตประจำวัน เนื่องจากมีสิ่งคุกคามหรือเหตุการณ์ที่ทำให้เครียด อาจรู้สึกวิตกกังวลหรือกลัว ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ปกติ ความเครียดระดับนี้ไม่ก่อให้เกิดอันตรายหรือเป็นผลเสียต่อการดำเนินชีวิต (กรมสุขภาพจิต, 2550) ท่านสามารถผ่อนคลายความเครียดด้วยกิจกรรมที่เพิ่มพลัง เช่น ออกกำลังกาย เล่นกีฬา ทำสิ่งที่สนุกสนานเพลิดเพลิน เช่น ดูหนัง ฟังเพลง อ่านหนังสือ ทำงานอดิเรก หรือพูดคุยระบายความไม่สบายใจกับผู้ที่ไว้วางใจได้ ดังนั้น กลุ่มงานบริการให้คำปรึกษานักเรียนควรตรวจและคัดกรองภาวะสุขภาพจิตเบื้องต้นให้กับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อทำการติดตามและเฝ้าระวังความเครียด โดยใช้แบบทดสอบ SPST-20 ของกรมสุขภาพจิตกระทรวงสาธารณสุข โดยมีพยาบาลวิชาชีพทำหน้าที่ให้คำปรึกษา และตรวจคัดกรองเบื้องต้นตามมาตรฐานวิชาชีพต่อไป

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่องการประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ วิทยาลัยฯ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ และเสนอแนวทางในการจัดการความเครียดเบื้องต้นของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ วิทยาลัยฯ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ทำการสุ่มกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการอย่างง่าย (Simple random sampling) จำนวน 319 คน ระยะเวลาตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2564 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม แบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้ (1) ข้อมูลส่วนบุคคล (2) แบบประเมินความเครียด (3) แบบเก็บข้อมูลวิธีคลายความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ตรวจสอบคุณภาพของเครื่องด้วยการหาความตรงเชิงเนื้อหาด้วยค่า IOC และการหาค่าความเที่ยงสำหรับเครื่องมือส่วนที่ 2 และ 3 ด้วยวิธีสัมประสิทธิ์แอลฟาครอนบาคได้ค่าเท่ากับ .92 ผู้วิจัยได้รับแบบสอบถามกลับคืนครบร้อยละ 100 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแจกแจงความถี่ โดยผู้วิจัยนำเสนอผลการศึกษาดังลำดับ ดังนี้

สรุปผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 96.89 และมีกลุ่มอายุระหว่าง 21-30 ปี เป็นส่วนใหญ่ ร้อยละ 51.10 สำหรับระดับการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 99.37 โดยมีผลการศึกษา (GPA) พบว่าส่วนใหญ่มีผลการเรียนรวมต่ำกว่า 2.50 คิดเป็นร้อยละ 45.46 ตำแหน่งปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่ศึกษาในฝ่ายเดินเรือ คิดเป็นร้อยละ 52.35 และพบว่า เป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 3 มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 27.59 สำหรับประเภทเรือในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล พบว่าส่วนใหญ่ยังไม่ได้ฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล คิดเป็นร้อยละ 55.49 ฝึกประสบการณ์กับเรือฝึกของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี คิดเป็นร้อยละ 25.08 ด้านรายได้ของครอบครัว พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือนจำนวน 10,001-30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 60.82

2. สาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ วิทยาลัยฯ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี โดยรวมทั้ง 5 ด้าน อยู่ในระดับปานกลาง ($M = 2.61, SD = 1.23$) โดยด้านการเรียนการสอน/กิจกรรม มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดแต่ส่งผลในระดับปานกลาง ($M = 3.05, SD = 1.17$) รองลงไป ได้แก่

ด้านสภาพแวดล้อม ด้านส่วนบุคคล ตามลำดับ ($M = 2.72, SD = 1.17$ และ $M = 2.64, SD = 1.14$) และด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลส่งผลต่อระดับความเครียดน้อยที่สุด ($M = 2.17, SD = 1.07$)

2.1 ด้านการเรียนการสอน/ กิจกรรม พบว่า ผลที่มีต่อระดับความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($M = 3.05, SD = 1.23$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าการมีกิจกรรมที่มากเกินไปทำให้พักผ่อนน้อยลง มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด โดยมีผลต่อความเครียดในระดับมาก ($M = 3.45, SD = 1.25$) และการมีผลการเรียนต่ำหรือมีประสิทธิภาพการทำงานที่ต่ำกว่าเกณฑ์ มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ส่งผลต่อระดับความเครียดน้อยที่สุด ($M = 2.58, SD = 1.18$)

2.2 ด้านสภาพแวดล้อม พบว่า ผลที่มีต่อระดับความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($M = 2.72, SD = 1.17$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ขาดประสิทธิภาพ ไม่ครอบคลุมบางพื้นที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด โดยมีผลต่อความเครียดในระดับปานกลาง ($M = 3.34, SD = 1.18$) ห้องเรียนไม่เหมาะสม เช่น ร้อน อากาศถ่ายเทไม่สะดวก แสงสว่างไม่เพียงพอ ห้องเล็ก มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ส่งผลต่อระดับความเครียดน้อยที่สุด ($M = 2.18, SD = 0.98$)

2.3 ด้านส่วนบุคคล พบว่า ผลที่มีต่อระดับความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($M = 2.64, SD = 1.14$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความคาดหวังต่อตนเองสูงไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้ มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด โดยมีผลต่อระดับความเครียดปานกลาง ($M = 3.42, SD = 1.09$)

2.4 ด้านครอบครัว พบว่า ผลที่มีต่อระดับความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($M = 2.46, SD = 1.32$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความคาดหวังให้ครอบครัวมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด โดยมีผลต่อระดับความเครียดมาก ($M = 3.58, SD = 1.39$) โดยปัญหาความรุนแรงในครอบครัว มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด มีผลต่อความเครียดน้อยที่สุด ($M = 1.64, SD = 0.98$)

2.5 ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล พบว่า ผลที่มีต่อระดับความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์โดยรวมอยู่ในระดับน้อย ($M = 2.17, SD = 1.06$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าการถูกบังคับจากผู้ที่อาวุโสกว่าโดยไม่มีเหตุผลมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด โดยมีผลต่อระดับความเครียดน้อย ($M = 2.45, SD = 1.28$)

2.6 วิธีการคลายความเครียดเบื้องต้นของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ชอบดูหนัง/ ฟังเพลง/ ฟังวิทยุ/ ร้องคาราโอเกะ/ ห้องสมุด/ ซ้อมปิ้ง เดินเที่ยวห้าง/ รับประทานที่ชอบ อยู่ในระดับมาก ($M = 3.82, SD = 1.19$) เป็นส่วนใหญ่

การอภิปรายผล

จากการศึกษา เรื่องการประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ทัศนีย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ มีความเครียดโดยรวมทั้ง 5 ด้าน อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งในความเครียดระดับนี้ ไม่เป็นผลเสียต่อการดำเนินชีวิตแต่กลับเป็นประโยชน์ต่อนักเรียน เพราะความเครียดที่เกิดขึ้นจะช่วยเพิ่มความกระตือรือร้นในการเรียน หรือการทำงานให้ดีขึ้น (สุภาภักดิ์ ทนเถื่อน, 2553) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของนลินี ธรรมอำนวยสุข (2541) ได้ศึกษาตัวแปรเกี่ยวข้องกับความเครียดในการเรียนของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา โรงเรียนกีฬาสหวิทยาลัยสุพรรณบุรี ซึ่งเป็นกลวิธีที่มนุษย์ปรับตัว ทางจิต-สังคม นั้นเรียกว่า Coping mechanism ซึ่งมนุษย์แต่ละคนมีวิธีเผชิญความเครียดแตกต่างกัน บางคนอาจจะหลีกเลี่ยงความเครียด บางคนหาหนทางในการลดความเครียด หรือบางคนเห็นความเครียดนั้นเป็นความท้าทาย Lazarus (1984 อ้างถึงใน Porth, 2007) เมื่อพิจารณาในแต่ละด้านจะเห็นว่า

ด้านการเรียนการสอน/ กิจกรรม มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด เนื่องจากระบบการเรียนการสอนของ ทัศนีย์ฝึกพาณิชย์นาวีต้องการให้นักเรียนปฏิบัติตนอยู่ภายใต้ข้อบังคับของสถาบัน ว่าด้วยเรื่องกฎระเบียบ หลักเกณฑ์ ที่เข้มงวด เคร่งครัด การปกครองด้านวินัยและการ ครอบงำในเครื่องแบบที่เป็นแบบอย่างที่ดี ส่วนการเรียนการสอน ควรมีการปรับปรุงหลักสูตรให้มีสอดคล้องกับวิชาชีพ บางวิชาขาดความน่าสนใจซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับวิชาเอกและไม่ได้นำมาใช้ในการปฏิบัติงาน ควรเน้นวิชาทางด้านทักษะชาวเรือและการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากเป็นอาชีพที่ต้องใช้ทักษะในการปฏิบัติงานและนำไปใช้ได้จริง

สำหรับด้านสภาพแวดล้อม พบว่า โดยรวมความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ มีความต้องการปรับปรุงเรื่อง ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ขาดประสิทธิภาพ ไม่ครอบคลุมบางพื้นที่ เช่น บริเวณหอพักของนักเรียน ทำให้นักเรียนไม่สามารถใช้อินเทอร์เน็ตได้อย่างสะดวก ในการหาข้อมูลการเรียนการสอน การทำงาน และเพื่อความบันเทิงเพื่อผ่อนคลายในการทำกิจกรรมเวลาว่าง ทางทัศนีย์ฝึกพาณิชย์นาวีควรติดตั้งระบบอินเทอร์เน็ตให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ อาทิเช่น บริเวณหอพัก เพื่อให้เด็กได้ใช้งาน ได้สะดวกมากขึ้น

ด้านส่วนบุคคล พบว่า โดยรวมอยู่ที่ระดับปานกลาง พบว่านักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ความคาดหวังต่อตนเองสูงไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้มากที่สุด จากสภาพปัจจุบันมีการแข่งขันสูงมากทางด้านการทำงานในสายการเดินเรือ มีสถาบันการศึกษาที่ผลิตนักเรียนเดินเรือพาณิชย์หลายสถาบัน รวมถึงการคัดเลือกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์เข้าทำงานในบริษัทสายการเดินเรือ ได้กำหนดสมรรถนะและคุณสมบัติไว้สูง ทำให้นักเรียนมีความกดดันและตั้งเป้าหมายไว้สูงหลังจากการเรียน

จบการศึกษา มีงานทำที่มั่นคง และไม่ตกงาน ส่งผลให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์มีความเครียดต่อตนเองสูงกลัวไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้

ด้านครอบครัว พบว่าโดยรวมความเครียดอยู่ในระดับน้อย พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์มีความคาดหวังให้ครอบครัวมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นมากที่สุด จากแบบสอบถามหัวข้อที่รายได้ของครอบครัว นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ส่วนใหญ่ มีรายได้เฉลี่ยปานกลางละค่อนข้างน้อย ส่งผลให้นักเรียนมีความต้องการมั่นคงในอาชีพและมีรายได้เพิ่มขึ้นเพื่อให้ครอบครัวมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เนื่องจากอาชีพการเดินเรือพาณิชย์ และการทำงานในบริษัทสายการเดินเรือ เป็นอาชีพที่ทำรายได้ค่อนข้างมากต่อเดือน เมื่อเทียบกับอาชีพอื่น ๆ

ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล พบว่าโดยรวมความเครียดอยู่ในระดับน้อย พบว่า นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ถูกบังคับจากผู้ที่อาวุโสกว่าโดยไม่มีเหตุผล มากที่สุด เนื่องจากระบบการเรียนการสอนในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีนั้น เป็นระบบแบบรุ่นพี่ปกครองรุ่นน้องตั้งแต่ชั้นปีที่ 4 ถึง ชั้นปีที่ 1 อีกทั้งการดำเนินชีวิต การศึกษาและการปฏิบัติงานส่วนใหญ่อยู่ในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และอยู่ภายใต้กรอบระเบียบต่าง ๆ มีการฝึกระเบียบ การฝึกการปกครอง การฝึกด้านความอดทน และระเบียบวินัย บางครั้งมีการถูกลงโทษจากรุ่นพี่ ตามลำดับชั้นปี ทำให้เกิดความขัดแย้ง ความไม่เข้าใจ ความคิดเห็นหรือความต้องการไม่ตรงกัน และถูกทำโทษโดยไม่มีเหตุผลในบางกรณีได้

แนวทางในการจัดการความเครียดเบื้องต้นตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการความเครียด

ในการวิจัยครั้งนี้พบว่า ความคาดหวังให้ครอบครัวมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ความเครียดอยู่ในระดับมาก ซึ่งจากปัญหาดังกล่าว ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จึงได้จัดตั้ง งานบริการให้คำปรึกษา นักเรียนต้องจัดทำรูปแบบของการให้คำปรึกษาที่เป็นไปตามระยะของการปรับตัว เพื่อเผชิญความเครียด และอาจจะต้องอาศัยทฤษฎีการเปลี่ยนผ่านของชีวิตตามแนวคิดของเมลิสต์ องค์ประกอบของการเปลี่ยนผ่าน (Properties of transition) ที่ประกอบด้วยการตระหนักรู้ต่อการเปลี่ยนผ่าน การยอมรับการเปลี่ยนผ่าน ความเปลี่ยนแปลงและความรู้สึกแตกต่างไปจากเดิม จะทำให้ความเครียดในชีวิตลดลง ช่วงเวลาของการเปลี่ยนผ่าน (Time span) และความเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์สำคัญ (Critical point and events) (Meleis, 2000) ในกระบวนการช่วยเหลือนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่มีปัญหาความเครียด โดยมีพยาบาลวิชาชีพเป็นที่ปรึกษาและทำการคัดกรองเด็กนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ โดยใช้แบบทดสอบการเบบวัดความเครียด กรมสุขภาพจิต (SPST-20) เพื่อประเมินความเครียดเบื้องต้น และการจัดการความเครียดตามคำแนะนำมาตรฐานของกรมสุขภาพจิต วิธีที่ช่วยให้เป้าหมายสำเร็จโดยการหาแรงบันดาลใจในการทำเป้าหมายให้สำเร็จให้กำลังใจตัวเองอยู่เสมอ

สำหรับความคาดหวังต่อตนเองสูงไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้ ความเครียดอยู่ในระดับมาก ศูนย์ฝึกพณิชยน์าวี ได้จัดทำรูปแบบการเรียนรู้จากหลักฐานหรือข้อมูลเชิงประจักษ์ที่อยู่บนพื้นฐานแห่งความจริงของการทำงานและดำรงชีวิต (Evidence base learning) สิ่งนี้นักเรียนเผชิญอาจจะไม่เป็นตามที่คาดหวังไว้จะเป็นการลดระดับความผิดหวังที่จะเกิดในอนาคตโดยอ้อม ดังเช่นการตั้งเป้าหมายในชีวิตของนักเรียนพณิชยน์าวี โดยการศึกษาข้อมูลเพื่อให้ไปสู่เป้าหมาย เมื่อได้เป้าหมายที่ชัดเจนและอยู่ในกรอบที่สามารถกระทำได้ ขั้นตอนก็คือ ลงมือปฏิบัติจริง ซึ่งอาศัยทฤษฎีการเผชิญความเครียดแบบมุ่งแก้ปัญหา (Problem-focused coping) ของ Lassrus & Folman, 1984) คือการแสวงหาการเกื้อหนุนนางสังคม (Seeking social support) พยายามเรียนรู้เกี่ยวกับปัญหา และหาหนทางที่จะจัดการปัญหานั้น ทั้งทางด้านข้อมูล ปัจจัยทางวัตถุ หรือทางด้านจิตใจ เช่น สอบถามและปรึกษาผู้รู้ อาจารย์ รุ่นพี่ มุ่งเน้นเรียนรู้จากผู้มีประสบการณ์โดยตรงในสายการเดินเรือ รวมถึงการคาดการณ์รายได้ที่ได้จากการทำงานในอนาคต ซึ่งเป็นการสร้างแรงบันดาลใจในการเรียนให้ประสบความสำเร็จ หากไม่เป็นไปตามที่กำหนดเป้าหมายไว้ก็จะไม่รู้สึกเสียใจหรือผิดหวังมากเกินไป

ด้านการมีกิจกรรมที่มากเกินไปทำให้พักผ่อนน้อยลง ทำให้เกิดความเครียดอยู่ในระดับมาก การลดกิจกรรมบางส่วนลงเพื่อให้นักเรียนเดินเรือได้พักผ่อนมากขึ้น เช่น กิจกรรมการลงโทขนอกเวลาของรุ่นพี่ที่มากเกินไป เช่น หลังเวลา 21.00 น. ควรเป็นเวลาส่วนตัว ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่พักผ่อนและอ่านหนังสือ เป็นต้นไป สิ่งที่ศูนย์ฝึกต้องดำเนินการ คือ การลดกิจกรรมนอกเวลาช่วงวันหยุดของนักเรียนเดินเรือพณิชยน์าวี ในการช่วยทำกิจกรรมต่าง ๆ หรือควรสลับสับเปลี่ยนนักเรียนเดินเรือแต่ละชั้นปีเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ให้มีการหมุนเวียนกันไป ทำให้นักเรียนเดินเรือพณิชยน์าวีมีช่วงเวลาที่พักผ่อนมากยิ่งขึ้น รวมทั้งการลดช่วงเวลาในการฝึกระเบียบวินัย การปกครอง การฝึกแถว การฝึกสร้างความแข็งแรงความอดทน และการออกกำลังกายในช่วงตอนเย็นลดลงประมาณ 1 ชั่วโมง เพื่อให้นักเรียนเดินเรือพณิชยน์าวีได้มีเวลาส่วนตัวและมีเวลาพักผ่อนมากขึ้น

ด้านภาษาอังกฤษ ทำให้เกิดความเครียดอยู่ในระดับมาก จากปัญหาดังกล่าวทำให้นักเรียนส่วนใหญ่เกิดความเครียด เพื่อเตรียมความพร้อมสอบให้ผ่านตามเกณฑ์คุณสมบัติที่เป็นผู้มีความรู้ความสามารถในการสื่อสารกับผู้อื่นด้วยทักษะด้านภาษาอังกฤษในระดับที่เหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ในเรือ ตามประกาศกรมเจ้าท่าที่ 193/ 2563 และประกาศศูนย์ฝึกพณิชยน์าวี 53/ 2563 ดังนั้น ศูนย์ฝึกพณิชยน์าวี จึงได้เพิ่มเติมชั่วโมงการเรียนการสอนภาษาอังกฤษให้เพิ่มมากขึ้น และจัดกิจกรรมโครงการที่เกี่ยวข้องทางด้านภาษาอังกฤษเพื่อให้นักเรียนเดินเรือมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรม เพื่อเสริมสร้างและพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษ มีการจัดกลุ่มติวภาษาอังกฤษสำหรับนักเรียนเดินเรือพณิชยน์าวีที่ได้คะแนนต่ำกว่าเกณฑ์ และใช้นักเรียนที่เก่งช่วยสอนหรือติวให้ในเบื้องต้น โดยมี

อาจารย์ที่สอนภาษาอังกฤษช่วยตัวให้เป็นกลุ่มในกิจกรรมชั่วโมงการเข้าชมรมภาษาอังกฤษ เพื่อให้ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ มีความรู้ความเข้าใจมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังจัดหาวิทยากร หรืออาจารย์ที่สอน ภาษาอังกฤษชาวต่างชาติ เข้ามาสนทนาหรือสอนเพิ่มความคุ้นเคยกับสำเนียงมากขึ้น ทำให้นักเรียน เดินเรือพาณิชย์มีความเข้าใจ ความมั่นใจในการสื่อสาร และการใช้เทคนิคทางด้านภาษาอังกฤษที่ เพิ่มขึ้น

จากการวิจัยครั้งนี้ ควรใช้ครอบครัวเป็นศูนย์กลางในการลดภาวะเครียด โดยมีเป้าหมาย เพื่อสร้างความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น รวมทั้งการลดเป้าหมายชีวิตลง ภายใต้การจัดกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ ต่อการลดภาวะเครียดโดยตรง เช่น กีฬาเพื่อการคลายเครียด การเพิ่มเวลาพักผ่อนให้มากขึ้น หรือ การใช้เวลาเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านภาษาต่างประเทศในรูปแบบต่าง ๆ

ข้อเสนอแนะการนำผลการวิจัยไปใช้

1. ผู้บริหารศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีได้ ได้นำข้อมูลมาใช้ในการปรับแผนการจัดการเรียน การสอน การเพิ่มเติมหน่วยกิตหรือเพิ่มจำนวนชั่วโมงด้านปฏิบัติมากขึ้น เช่น การพัฒนาทักษะ ทางด้านวิชาชีพชาวเรือ การฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล และภาษาอังกฤษ เป็นต้น
2. กลุ่มกิจการนักเรียน และกลุ่มมาตรฐานการศึกษาได้ส่งเสริมการจัดทำโครงการเตรียม ความพร้อมก่อนเรียน และจัดกิจกรรมที่ช่วยป้องกันปัญหาในเรื่องการปรับตัว การดำเนินชีวิต ครอบครัวยุคใหม่และการเรียนการสอน เช่น โครงการพี่สอนน้อง เพื่อนช่วยเพื่อน และได้จัดตั้งหน่วยงาน บริการให้คำปรึกษานักเรียน โดยมีพยาบาลวิชาชีพคัดกรองติดตามทดสอบสุขภาพจิตในนักศึกษาที่เป็น กลุ่มเสี่ยง และติดตามอย่างใกล้ชิด ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความรุนแรงทางสุขภาพจิตของ นักศึกษากลุ่มนั้น เพิ่มขึ้น
3. ได้มีการจัดสถานที่ให้นักศึกษาได้มีโอกาสในการทำกิจกรรมเพื่อผ่อนคลายในเวลาที่ไม่มีการเรียนการสอน เช่น การจัดห้องคลายเครียด ห้องสำหรับออกกำลังกาย ห้องสำหรับ ดูหนัง ฟังเพลง

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. การศึกษาครั้งนี้ได้ทำการศึกษาเฉพาะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ กรณีศึกษา ศูนย์ฝึก พาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่าเท่านั้น ควรขยายขอบเขตการศึกษากับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของ สถาบันการศึกษาอื่น ๆ เพื่อจะได้รู้และทราบปัญหาความเครียดและการจัดการความเครียดของ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของแต่ละสถาบัน เพื่อจะได้นำผลการศึกษาไปใช้เป็นแนวทางใน การปรับปรุงและวางแผนการจัดการความเครียดในกลุ่มนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ต่อไป

2. สำหรับการศึกษาครั้งต่อไป ควรใช้รูปแบบการวิจัยที่หลากหลายมากขึ้น เช่น การสัมภาษณ์ถึง โครงสร้างและการสังเกตแบบมีส่วนร่วมเพื่อให้ได้ข้อมูลครอบคลุมทุกด้าน ในอันที่จะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนเพื่อการจัดการความเครียดของนักศึกษาในสาขานี้ต่อไป



บรรณานุกรม

- กรมเจ้าท่า. (2561). *กลุ่มสถิติวิเคราะห์*. เข้าถึงได้จาก <https://www.dmh.go.th>
- กรมสุขภาพจิต. (2541). *แบบประเมินความเครียด SPST-20*.
เข้าถึงได้จาก <https://www.dmh.go.th/test/>
- กรมสุขภาพจิต. (2563). *ระดับของความเครียด*. เข้าถึงได้จาก <https://www.dmh.go.th/news-dmh/view.asp?id=30438>
- กระทรวงสาธารณสุข. (2556). *แนวทางการใช้เครื่องมือด้านสุขภาพจิตสำหรับบุคลากรสาธารณสุข*.
นนทบุรี: ชุมชนสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย
- กระทรวงสาธารณสุข. (2559). *คู่มือคลายเครียดด้วยตนเองของกรมสุขภาพจิต*. นนทบุรี:
สำนักสุขภาพจิตสังคม.
- จันทร์เพ็ญ ตรีโชติ. (2557). *คุณภาพชีวิตการทำงานของคนประจำเรือ*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์
มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, คณะโลจิสติกส์,
มหาวิทยาลัยบูรพา.
- จำลอง ดิษยวณิช. (2545). *ความเครียด ความวิตกกังวล และสุขภาพ* (พิมพ์ครั้งที่ 1). เชียงใหม่:
โครงการตำราคณะแพทยศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ทศพล ทองชมพู. (2563). *กลุ่มงานกิจการนักเรียน*. สมุทรปราการ: ศูนย์ฝึกพณิชยน์านวี กรมเจ้าท่า
กระทรวงคมนาคม.
- ชนวรรณ อาษารัฐ. (2560). *บทบาทพยาบาลในการป้องกันและจัดการความเครียด*. *BJM* 4(2).
- ธีรวุฒิ เอกะกุล. (2543). *ระเบียบวิธีวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์ และสังคมศาสตร์*. อุบลราชธานี:
สถาบันราชภัฏอุบลราชธานี.
- นลินี ธรรมอำนวยสุข. (2540). *ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับความเครียดในการเรียนของนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษา โรงเรียนกีฬาจังหวัดสุพรรณบุรี*. สุพรรณบุรี: กรมพลศึกษา.
- นิพนธ์ บุญเพิ่ม. (2553). *ความเครียดและการจัดการความเครียดของนักศึกษาวิทยาลัยการแพทย์
แผนไทยมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์
มหาบัณฑิต, สาขาวิชาวิทยาการสังคมและการจัดการระบบสุขภาพ, มหาวิทยาลัย
ศิลปากร.
- บุญชม ศรีสะอาด. (2545). *การวิจัยเบื้องต้น*. กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาส์น.
- ประคอง กรรณสูต. (2542). *สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.

- ปิยะพันธ์ เชื้อเมืองพาน และปิยะภรณ์ บัญญาจารุรัตน์. (2563). *กลุ่มงานบริการให้คำปรึกษา
นักเรียน*. สมุทรปราการ: ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม.
- พรพรรณ ศรีโสภณ และชนวรรณ อาษารัฐ. (2560). *แนวคิดทฤษฎีบทบาทพยาบาลในการป้องกัน
และจัดการความเครียด*. บทความ *BJM* 4(2).
- พศวีร์ ชมชื่น. (2563). *ความเครียดของคนประจำเรือไทย*. งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต,
สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- พิชา คนกาญจน์. (2562). *พยาธิสรีรวิทยาสำหรับพยาบาล: แนวคิดสำหรับการปฏิบัติการพยาบาล*.
อุบลราชธานี: คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี
- ภัทรายุ ศิริสวัสดิ์. (2557). *การศึกษาระดับสภาวะความเครียดของผู้บริหารสถานศึกษา
สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาของ เขต 1*. กรุงเทพฯ: พิมพ์ลักษณ์.
- มานิต ศรีสุรภานนท์ และจำลอง ดิษยวณิช. (2542). *ตำราจิตเวชศาสตร์*. เชียงใหม่: โครงการตำรา
คณะแพทยศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- วิทยา ยาม่วง. (2559). *แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย*. สมุทรปราการ: กรมเจ้าท่า
- วิรัตน์ ลือกิตินันท์. (2553). *ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีต่อความเครียดในการทำงานของพนักงานระดับ
ปฏิบัติการ กรณีศึกษา: บริษัทเอส ซี เอ็ม สตรีท จำกัด*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหา
บัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการทรัพยากรมนุษย์, คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ศรีจันทร์ พรจิราศิลป์. (2554). *ภาควิชาเภสัชวิทยา คณะเภสัชศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล*. เข้าถึง
ได้จาก <https://pharmacy.mahidol.ac.th/th/knowledge/article/47/>
- ศิริชัย กาญจนวาสี. (2544). *การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย*. กรุงเทพฯ:
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สถานิติบัญญัติแห่งชาติ. (2558). *รายงานการพิจารณา เรื่อง มาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของ
ประเทศไทย คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของ
ประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: สถานิติบัญญัติแห่งชาติ.
- สมบัติ ตาปัญญา. (2526). *คู่มือคลายเครียด ความรู้เรื่องความเครียด การป้องกันและแก้ไข*.
กรุงเทพฯ: เจริญบุญ.
- สมบัติ ตาปัญญา. (2556). *รายงานการสำรวจปัญหาการรังแกกันของนักเรียน*. เชียงใหม่:
ภาควิชาจิตเวชศาสตร์, คณะแพทยศาสตร์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สมิต อาชวนิจกุล. (2537). *เครียดเป็นบ้า*. กรุงเทพฯ: ดับเบิ้ลเดย์.

สราวุธ ลักษณะโต. (2556). การพัฒนากิจการพาณิชย์ของไทย กองเรือพาณิชย์และนายประจำเรือ.

Veridian E-Journal, Silpakorn University (Humanities, Social Sciences and arts), 6(1)
243-252.

สีจันทร์ ใจป้อ. (2544). ความเครียดของครูในยุคปฏิรูป: กรณีศึกษาครูสังกัดกรมสามัญศึกษาจังหวัด
เชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาจิตวิทยาการศึกษา,
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

สืบสาย บุญวิโรบล. (2541). จิตวิทยาการศึกษา. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุภาภัทร ทนเถื่อน. (2553). การศึกษาความเครียดและวิธีเผชิญความเครียดของนักเรียน
มัธยมศึกษาตอนปลาย. งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาจิตวิทยา
พัฒนาการ, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

สุมาลี สุขदानนท์. (2561). การศึกษาการใช้ประโยชน์จากการขนส่งชายฝั่ง เพื่อการปรับเปลี่ยน
รูปแบบการขนส่งสินค้าชายแดนไทย-พม่า. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เสาวลักษณ์ ศรีแก้วแฝก. (2556). การศึกษาระดับความเครียดของข้าราชการตำรวจ กรณีศึกษา:
กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชา
การเมืองการปกครอง, คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยบูรพา.

หงส์ศิริ ภิโยชิตลักษ์ อรุณวรรณ กัมภูสิริพงษ์ มยุรี สวัสดิ์เมือง และทัศนีย์ จันทร์ภาส. (2558).
ความเครียดและการแก้ปัญหาความเครียดของนักศึกษาสาขาวิชาเทคโนโลยีสารสนเทศ.
ทางธุรกิจมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ บพิตรภิมุข. เข้าถึงได้จาก
http://110.164.147.155/kmhealth_new/?p=2316

อรพรรณ ลือบุญรัชชัย. (2545). การพยาบาลสุขภาพจิตและจิตเวช. กรุงเทพฯ: ด่านสุทธา.

อำนวยการ ศรีครุฑ. (2560). ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการประยุกต์ใช้นวัตกรรมระหว่างประเทศ
ว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ เพื่อป้องกันเรือโค่นกันทะเล ค.ศ. 1972
ของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ไทย. ชลบุรี: คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

Raaj, A., & Biswas, K. (2020). *Prevalence of stress, anxiety and depression due to examination
in Bangladeshi youths: A pilot study*. New South Wales: University of
New South Wales, Australia

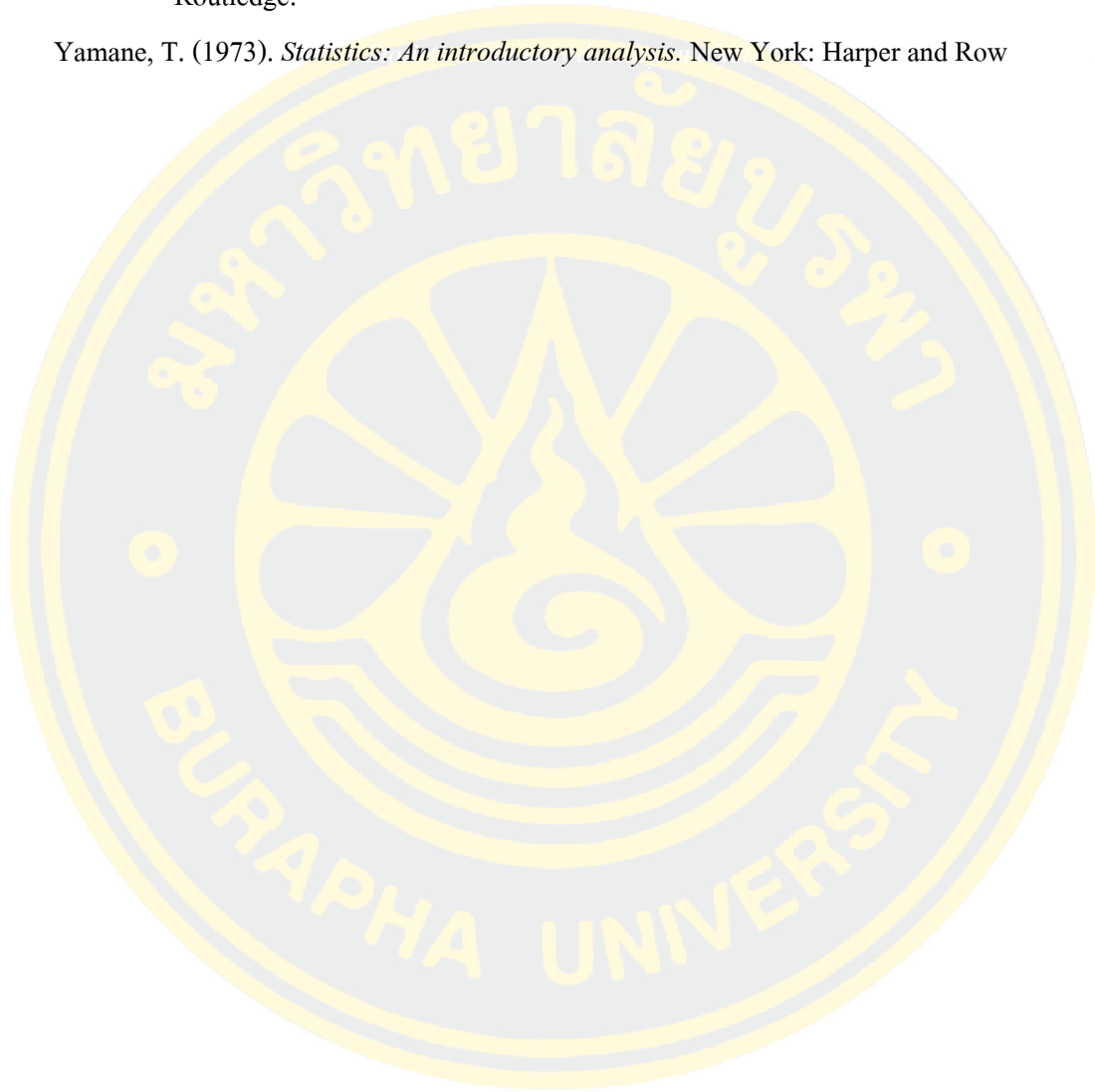
Abdi, B., Roozbahani, K.M., Paezy, M., & Moallem, T. (2010). *A qualitative assessment of
stress of stressors among Iranin applicants to the university: an exploratory
study*. Tehran: Tarbiat Moallem University.

- Goldberg, D. P., & Hillier, V. F. (1979). A scaled version of the General Health Questionnaire. *Psychological Medicine*, 9(1), 139-145.
- Groer, M. W. (Ed). (2001). *Advanced pathophysiology: Application to clinical practice*. Philadelphia: Lippincott.
- Kanner, A. D., Coyne, J. C., Schaefer, C., & Lazarus, R. S. (1981). Environmentally Initiated, self-confirming alienation in the workplace. *Open Journal of Depression*, 3(4), 10-15.
- Khamisa, N., Peltzer, K., Ilic, D., and Oldenburg, B. (2017). *Effect of personal and work stress on burnout, job satisfaction and general health of hospital nurses in South Africa*. Department of Epidemiology and Preventive Medicine, Faculty of Medicine, Nursing and Health Sciences, Monash University, Victoria, 3004, Melbourne, Australia.
- Lazarus, R. S., and Folkman, S. (1984). *Stress, appraisal, and coping*. New York: Springer.
- McPhee, S. J., Lingappa, V. R., and Ganong, W. F. (2003). *Pathophysiology of disease in an introduction to clinical medicine* (4ed.). New York: McGraw-Hill.
- Meleis, A. I. (2000). Experiencing transitions: An emerging middle-range theory. *Advances in Nursing Science*, 23, 12-28.
- Miller, A. & Keane, C. B. (1972). *Encyclopedia and dictionary of medicine and nursing*. Philadelphia: W.B. sunders
- Mufson, M. A. (2005). *Pathophysiology: PreTest self-assessment and review* (3rd ed.). Boston: McGraw-Hill.
- Porth, C. M. (2007). *Essentials of concepts of altered health states* (2nd ed.). Philadelphia: Lippincott Williams & Wilkins.
- Saua, A., and Bhaktab, I. (2019). *Screening of anxiety and depression among the seafarers using machine learning technology*. Department of computer Science and Engineering, West Bengal University of Technology.
- Schermerhorn, J. R. (2003). *Organizational behavior*. New York: John Wiley & Sons
- Selye, H. (1955). Stress and disease. *Science*, 122, 625-631.
- Sigurd, W. Hystad., and Jarle Eid. (2016). *Sleep and Fatigue Among Seafarers: The Role of Environmental Stress, Duration at Sea and Psychological Capital*. Department of psychosocial Science, Faculty of Psychology, University of Bergen, Norway.

Springhouse. (2002). *Professional Guide to Signs & Symptoms*. Philadelphia: Lippincott Williams & Wilkins.

Watson, R., and Fawcett, T. N. (2003). *Pathophysiology, homeostasis and nursing*. London: Routledge.

Yamane, T. (1973). *Statistics: An introductory analysis*. New York: Harper and Row .





ภาคผนวก

การประเมินคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถาม “สมรรถนะที่พึงประสงค์ของนายเรือพาณิชย์ไทย” ที่สร้างขึ้นทำการทดสอบคุณภาพเครื่องมือ 2 ส่วน คือ

ค่าความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Validity) และค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม ดังนี้

1. ความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Validity) โดยการนำแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นไปปรึกษากับอาจารย์หรือผู้เชี่ยวชาญช่วยตรวจสอบความถูกต้องและความครอบคลุมของเนื้อหาที่ต้องการศึกษา โดยมีผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ได้แก่

ลำดับที่ 1 ผศ.ดร.ศุภิระ บุตรดี คณะวิทยาศาสตร์พลังงานและสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ วิทยาเขตระยอง

ลำดับที่ 2 ผศ.ดร.วราคม วงศ์ชัย คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง

ลำดับที่ 3 นายไพโรจน์ ฉายแสงจันทร์ นักเดินเรือปฏิบัติการ (กัปตัน) กลุ่มเรือฝึกเรือสาครวิสัย ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

ทั้งนี้ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ได้เท่ากับ 0.967 และเลือกข้อคำถามที่มีค่ามากกว่า 0.5 มาใช้เป็นคำถาม

2. การคำนวณค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปทำการทดสอบ (Pilot test) จำนวน 30 ชุด กับกลุ่มตัวอย่าง เพื่อตรวจสอบว่าคำถามสามารถสื่อความหมายตรงความต้องการและมีความเหมาะสมหรือไม่ จากนั้นนำมาทดสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยการวิเคราะห์ข้อมูล การคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) ของ Cronbach

โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (Cronbach's alpha coefficient: α) ซึ่งการประเมินความเที่ยงสัมประสิทธิ์แอลฟาได้มีการพิจารณาจากเกณฑ์การประเมินความเที่ยงสัมประสิทธิ์แอลฟาดังนี้ (ศิริชัยกาญจนวาสี, 2544)

ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α)	การแปลความหมายระดับความเที่ยง
มากกว่า .9	ดีมาก
มากกว่า .8	ดี
มากกว่า .7	พอใช้
มากกว่า .6	ค่อนข้างพอใช้
มากกว่า .5	ต่ำ
น้อยกว่า หรือ เท่ากับ .5	ไม่สามารถรับได้

ตารางการแปลความหมายระดับความเที่ยงของแบบสอบถาม
การคำนวณค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.970	30

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded	0	.0
Total		30	100.0

การคำนวณค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

ในการหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม การประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า การคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา แสดงขนาดของประชากรที่ใช้ในการทดสอบแบบสอบถาม ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง 30 ราย ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นค่าของ Cronbach's alpha ซึ่งอยู่ในระดับดีมากคือ .92 จาก สมรรถนะจำนวน 5 ด้าน จำนวนคำถาม 60 ข้อ หมายถึง แบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือ สามารถนำไปศึกษากับกลุ่มตัวอย่างจริงได้

สรุปวัดดัชนีความสอดคล้อง

การแสดงความเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อแบบสอบถาม (IOC)

เรื่อง “การประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ วิทยาลัยการศึกษาศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม”

เกณฑ์การประเมินความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence: IOC) ของผู้เชี่ยวชาญ มีดังนี้

ให้คะแนนเท่ากับ +1 หมายถึง แน่ใจว่าถูกต้อง สอดคล้องตรงกับวัตถุประสงค์

ให้คะแนนเท่ากับ 0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่ามีความสอดคล้อง

ให้คะแนนเท่ากับ -1 หมายถึง ยังไม่ถูกต้อง ไม่สอดคล้อง ไม่ตรงกับความคิดเห็น

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี

ส่วนที่ 2 ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับ

- 2.1 ด้านส่วนบุคคล
- 2.2 ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล
- 2.3 ด้านครอบครัว
- 2.4 ด้านการเรียนการสอน/ กิจกรรม
- 2.5 ด้านสภาพแวดล้อม

แบบสอบถาม	ผู้เชี่ยวชาญ			รวม	IOC	สรุปผล	
	1	2	3				
1. ด้านส่วนบุคคล							
1.1	ความคาดหวังต่อตนเองสูงไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.2	มีโลกส่วนตัวสูง	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.3	การมีโรคประจำตัวสุขภาพร่างกายที่อ่อนแอ ไม่แข็งแรง	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.4	ความไม่มั่นคงทางอารมณ์และจิตใจ อ่อนไหวง่าย	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.5	กลัมนอนตึงหรือปวดเมื่อย รู้สึกเหนื่อยง่าย	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.6	ปวดหัวจากความตึงเครียด	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.7	ตั้งสมาธิลำบาก สมาธิสั้น รู้สึกความจำไม่ดี สับสน	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.8	ความเจ็บป่วย เหนื่อยล้าจากการเรียนหรือการทำงาน	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.9	รู้สึกว่าต้องแข่งขันหรือเปรียบเทียบ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.10	ความรู้สึกลงเศร้า โดดเดี่ยว ต้องการการเอาใจใส่	1	1	1	3	1	ใช้ได้

แบบสอบถาม		ผู้เชี่ยวชาญ			รวม	IOC	สรุปผล
		1	2	3			
2. ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล							
2.1	ไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับเพื่อนร่วมชั้นและบุคคลอื่นในศูนย์ศึกษาฯ ได้	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.2	การคบหาและการมีปฏิสัมพันธ์กับเพื่อนใหม่หรือคนรักใหม่	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.3	รู้สึกไม่เป็นที่ยอมรับ ถูกเพื่อนล้อเรียนเรื่องปมด้าย	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.4	ความขัดแย้งระหว่างเพื่อนร่วมหอพักและรุ่นพี่	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.5	เกิดความขัดแย้งกับครูผู้สอน	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.6	การถูกบังคับจากผู้ที่อาวุโสกว่าโดยไม่มีเหตุผล	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.7	การได้รับการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมเท่าเทียม	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.8	การถูกรังแกด้านร่างกายหรือจิตใจ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.9	การคบหาเพื่อนที่มีความแตกต่างจากตนเอง	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.10	รู้สึกประหม่า ไม่มั่นใจเมื่อต้องเข้าสังคม	1	1	0	2	0.67	ใช้ได้
3. ด้านครอบครัว							
3.1	พ่อแม่บิดา-มารดา แยกทางกัน	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.2	ปัญหาความรุนแรงในครอบครัว	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.3	ขาดความอิสระในการดำเนินชีวิต	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.4	ผู้ปกครองมีความคาดหวังสูงให้ประสบความสำเร็จ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.5	การควบคุมเข้มงวดของผู้ปกครองหรือคนในครอบครัว	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.6	การไม่มีเวลาให้กับครอบครัวและคนรัก	0	1	1	2	0.67	ใช้ได้
3.7	ปัญหาการเงินในครอบครัว	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.8	ความเจ็บป่วยของคนในครอบครัว	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.9	การสูญเสียบุคคลที่รักในครอบครัว	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.10	ความคาดหวังให้ครอบครัวมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น	1	1	1	3	1	ใช้ได้
4. ด้านการเรียนการสอน/ กิจกรรม							
4.1	การมีผลการเรียนต่ำหรือมีประสิทธิภาพการทำงานที่ต่ำกว่าเกณฑ์	1	1	1	3	1	ใช้ได้
4.2	การเรียนการสอนหรือหลักสูตรเนื้อหาบางวิชาเรียนยากเกินไปขาดความน่าสนใจ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับวิชาเอก	1	1	1	3	1	ใช้ได้
4.3	จำนวนชั่วโมงการเรียน/ การทำงานที่ยาวนานเกินไป	1	1	1	3	1	ใช้ได้
4.4	การจัดการเวลาเรียนและเวลาทำงานที่ไม่เหมาะสม	1	1	1	3	1	ใช้ได้

แบบสอบถาม	ผู้เชี่ยวชาญ			รวม	IOC	สรุปผล	
	1	2	3				
4.5	ปัญหาการสื่อสารภาษาต่างประเทศ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
4.6	การมีกิจกรรมที่มากเกินไปทำให้พักผ่อนน้อยลง	1	1	1	3	1	ใช้ได้
4.7	ความวิตกกังวลเรื่องการฝึกประสบการณ์วิชาชีพระยะสั้น เช่น เรือฝึก ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี/ ระยะยาว เช่น การฝึกบนเรือสินค้า	1	0	1	2	0.67	ใช้ได้
4.8	การเรียนการสอนบนเรือฝึกเน้นแต่ทฤษฎีในห้องเรียน ฝึก ภาควิชาปฏิบัติน้อย ส่งผลให้ขาดความชำนาญ เกิดความวิตกกังวลเวลาไปปฏิบัติงานจริง	1	0	1	2	0.67	ใช้ได้
4.9	ความไม่มั่นคงในอาชีพ ความไม่แน่นอนในการได้งานทำหลังจบการศึกษา	1	1	1	3	1	ใช้ได้
4.10	ความสามารถของครู ผู้สอนหรือผู้บังคับบัญชาที่ไม่เป็นไปตามความคาดหวัง	0	1	1	2	0.67	ใช้ได้
5. ด้านสภาพแวดล้อม							
5.1	ห้องเรียนไม่เหมาะสม เช่น ร้อน อากาศถ่ายเทไม่สะดวก แสงสว่างไม่เพียงพอ ห้องเล็กเกินไป เป็นต้น	1	1	1	3	1	ใช้ได้
5.2	ไม่มีสถานที่เพียงพอในการทำรายงาน อ่านหนังสือ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
5.3	อุปกรณ์การเรียนไม่เพียงพอ/ อยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมในการใช้งาน	1	1	1	3	1	ใช้ได้
5.4	ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ขาดประสิทธิภาพ ไม่ครอบคลุมบางพื้นที่	1	1	1	3	1	ใช้ได้
5.5	สภาพแวดล้อมมีมลภาวะเยอะ เช่น ฝุ่น/ เสียงดัง/ การก่อสร้าง	1	1	1	3	1	ใช้ได้
5.6	หอพักหรือที่อยู่อาศัยคับแคบเกินไป	1	1	1	3	1	ใช้ได้
5.7	ห้องสมุดมีหนังสือไม่เพียงพอในการค้นหา	1	1	1	3	1	ใช้ได้
5.8	โรงอาหาร และร้านค้าสวัสดิการ สกปรกไม่เป็นระเบียบ	1	1	1	3	1	ใช้ได้

ส่วนที่ 3 แบบทดสอบการจัดการความเครียดของนักเรียนเดินเรือ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า
กระทรวงคมนาคม

	คำถามเพื่อการขอข้อมูล	ผู้เชี่ยวชาญ			รวม	IOC	สรุปผล
		1	2	3			
1. วิธีการจัดการความเครียด							
1	ปรึกษาพ่อแม่/ ผู้ปกครอง	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2	ปรึกษา อ.ที่ปรึกษา/ อ. ผู้สอน/ ปรึกษานุคคลที่ไว้ใจได้	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3	ปรึกษารุ่นพี่/ ปรึกษาเพื่อนสนิท	1	1	1	3	1	ใช้ได้
4	พักผ่อน นอนหลับ/ ออกกำลังกาย/ เล่นกีฬา/ เล่นโยคะ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
5	ดูหนัง/ ฟังเพลง/ ฟังวิทยุ/ ร้องคาราโอเกะ/ ห้อยสมุด/ ซื่อปิ้ง เดินเที่ยวห้าง/ รับประทานอาหารที่ชอบ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
6	เข้าวัดปฏิบัติธรรม/ สวดมนต์/ นั่งสมาธิ/ ทำจิตใจให้สงบ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
7	ร้องไห้คนเดียว/ ร้องไห้ระบายความเครียด/ หนีปัญหา/ ไม่เผชิญปัญหาในขณะนั้น	1	1	1	3	1	ใช้ได้
8	กินยาคลายความเครียด	1	1	1	3	1	ใช้ได้
9	สูบบุหรี่/ ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	1	0	1	2	0.67	ใช้ได้
10	ระบายอารมณ์ด้วยการขว้างปาสิ่งของ ทำลายสิ่งของ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
11	สร้างกำลังใจ/ สร้างความเชื่อมั่นให้ตนเอง/ มองโลกในแง่ดีเขียนบันทึกส่วนตัว (Diary) อ่านหนังสือสร้างกำลังใจ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
12	คิดสั้น/ ทำร้ายตนเอง	1	1	1	3	1	ใช้ได้

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย
เรื่อง การประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์
ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

.....

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาเรื่อง “เรื่อง การจัดการความเครียดของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ตรีศึกษา ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม”
 2. แบบสอบถามมีทั้งหมด 3 ส่วน
 - ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
 - ส่วนที่ 2 ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับ
 - 2.1 ด้านส่วนบุคคล
 - 2.2 ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล
 - 2.3 ด้านครอบครัว
 - 2.4 ด้านการเรียนการสอน/ กิจกรรม
 - 2.5 ด้านสภาพแวดล้อม
 - ส่วนที่ 3 วิธีการคลายความเครียด/ ข้อเสนอแนะ วิธีการคลายความเครียดด้วยวิธีการอื่น ๆ
 3. แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์นำมาใช้ในการวิจัยเท่านั้น ซึ่งจะไม่มีผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถามหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของท่าน และจะไม่มีการเปิดเผยข้อมูลเป็นรายบุคคลแต่อย่างใด
- ผู้วิจัยคาดหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้ และขอขอบคุณท่านที่ได้ตอบแบบสอบถามนี้ตามความเป็นจริง และตรงกับความเห็นของท่านมากที่สุด คำตอบของท่านจะถูกเก็บไว้เป็นความลับและจะใช้สำหรับการทำวิจัยครั้งนี้เท่านั้น ขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่ง

นาย ปิยะพันธ์ เชื้อเมืองพาน

นิติระดับบัณฑิตศึกษา

สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

คณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง หน้าข้อความที่ตรงกับสถานภาพของท่าน

1. เพศ

- ชาย หญิง

2. อายุ

- 18-20 21-30 ปี 31-40 ปี

3. ระดับการศึกษา

- หลักสูตรพิเศษ ปก 3 ปี ปริญญาตรี ปริญญาโท

4. ผลการศึกษา

- ต่ำกว่า 2.50 ตั้งแต่ 2.51-3.00 ตั้งแต่ 3.01 ขึ้นไป

5. ตำแหน่งปัจจุบัน

- ฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกล

6. นักศึกษาชั้นปี

- ชั้นปีที่ 1 ชั้นปีที่ 2
 ชั้นปีที่ 3 ชั้นปีที่ 4

7. ประเภทเรือในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลและฝึกประสบการณ์

- ยังไม่ได้ฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล
 เรือฝึกของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี
 เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General cargo ship)
 เรือบรรทุกสินค้าแทกอง (Bulk cargo ship)
 เรือคอนเทนเนอร์ (Container ship)
 เรือบรรทุกยานยนต์ (Ro-ro-ship)
 เรือบรรทุกสินค้าแช่เย็น (Refer ship)
 เรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker ship)
 เรือที่ฝึกสำหรับงานอุตสาหกรรมนอกชายฝั่ง (Accommodation barge)
 เรืออื่น ๆ โปรดระบุ.....

8. รายได้ของครอบครัว

- ต่ำกว่า 10,000 10,001-30,000 ตั้งแต่ 30,001 ขึ้นไป

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการประเมินความเครียดของนักเรียนเดินเรือ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี
กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

คำชี้แจง ในการตอบคำถามแต่ละข้อ โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านตามความเป็นจริงเพียงข้อเดียว เพียงช่องเดียว โดยกำหนดระดับความคิดเห็น ดังนี้

ระดับที่ 1 หมายถึง สาเหตุที่ทำให้นักเรียนเดินเรือมีความเครียดในระดับน้อยที่สุด

ระดับที่ 2 หมายถึง สาเหตุที่ทำให้นักเรียนเดินเรือมีความเครียดในระดับน้อย

ระดับที่ 3 หมายถึง สาเหตุที่ทำให้ นักเรียนเดินเรือมีความเครียดในระดับปานกลาง

ระดับที่ 4 หมายถึง สาเหตุที่ทำให้นักเรียนเดินเรือมีความเครียดในระดับมาก

ระดับที่ 5 หมายถึง สาเหตุที่ทำให้นักเรียนเดินเรือมีความเครียดในระดับมากที่สุด

ข้อ	คำถาม	ระดับความเครียด				
		1	2	3	4	5
1. ด้านส่วนบุคคล						
1.1	ความคาดหวังต่อตนเองสูงไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้					
1.2	มีโลกส่วนตัวสูง					
1.3	การมีโรคประจำตัวสุขภาพร่างกายที่อ่อนแอ ไม่แข็งแรง					
1.4	ความไม่มั่นคงทางอารมณ์และจิตใจ อ่อนไหวง่าย					
1.5	กล้ามเนื้อตึงหรือปวดเมื่อย รู้สึกเหนื่อยง่าย					
1.6	ปวดหัวจากความตึงเครียด					
1.7	ตั้งสมาธิลำบาก สมาธิสั้น รู้สึกความจำไม่ดี สับสน					
1.8	ความเจ็บป่วย เหนื่อยล้าจากการเรียนหรือการทำงาน					
1.9	รู้สึกว่าต้องแข่งขันหรือเปรียบเทียบ					
1.10	ความรู้สึกเหงา รู้สึกเศร้า โดดเดี่ยว ต้องการการเอาใจใส่					
2. ด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล						
2.1	ไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับเพื่อนร่วมชั้นและบุคคลอื่นในศูนย์ฝึกฯ ได้					
2.2	การคบหาและการมีปฏิสัมพันธ์กับเพื่อนใหม่หรือคนรักใหม่					
2.3	รู้สึกไม่เป็นที่ยอมรับ ถูกเพื่อนล้อเรียนเรื่องปมด้อย					
2.4	ความขัดแย้งระหว่างเพื่อนร่วมหอพักและรุ่นพี่					
2.5	เกิดความขัดแย้งกับครูผู้สอน					

ข้อ	คำถาม	ระดับความเครียด				
		1	2	3	4	5
2.6	การถูกบังคับจากผู้ที่อาวุโสกว่าโดยไม่มีเหตุผล					
2.7	การได้รับการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมเท่าเทียม					
2.8	การถูกรังแกด้านร่างกายหรือจิตใจ					
2.9	การคบหาเพื่อนที่มีความแตกต่างจากตนเอง					
2.10	รู้สึกประหม่า ไม่มั่นใจเมื่อต้องเข้าสังคม					
3. ด้านครอบครัว						
3.1	พ่อแม่บิดา-มารดา แยกทางกัน					
3.2	ปัญหาความรุนแรงในครอบครัว					
3.3	ขาดความอิสระในการดำเนินชีวิต					
3.4	ผู้ปกครองมีความคาดหวังสูงให้ประสบความสำเร็จ					
3.5	การควบคุมเข้มงวดของผู้ปกครองหรือคนในครอบครัว					
3.6	การไม่มีเวลาให้กับครอบครัวและคนรัก					
3.7	ปัญหาการเงินในครอบครัว					
3.8	ความเจ็บป่วยของคนในครอบครัว					
3.9	การสูญเสียบุคคลที่รักในครอบครัว					
3.10	ความคาดหวังให้ครอบครัวมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น					
4. ด้านการเรียนการสอน/ กิจกรรม						
4.1	การมีผลการเรียนต่ำหรือมีประสิทธิภาพการทำงานที่ต่ำกว่าเกณฑ์					
4.2	การเรียนการสอนหรือหลักสูตรเนื้อหาบางวิชาเรียนยากเกินไป ขาดความน่าสนใจ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับวิชาเอก					
4.3	จำนวนชั่วโมงการเรียนหรือการทำงานที่ยาวนานเกินไป					
4.4	การจัดการเวลาเรียนและเวลาทำงานที่ไม่เหมาะสม					
4.5	ปัญหาการสื่อสารภาษาต่างประเทศ					
4.6	การมีกิจกรรมที่มากเกินไปทำให้พักผ่อนน้อยลง					
4.7	ความวิตกกังวลเรื่องการฝึกประสบการณ์วิชาชีพระยะสั้น เช่น ฝึกสอน ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี/ ระยะเวลา เช่น การฝึกบนเรือสินค้า					

ข้อ	คำถาม	ระดับความเครียด				
		1	2	3	4	5
4.8	การเรียนการสอนบนเรือฝึกเน้นแต่ทฤษฎีในห้องเรียน ฝึกภาคปฏิบัติได้น้อย ส่งผลให้ขาดความชำนาญ เกิดความวิตกกังวลเวลาไปปฏิบัติงานจริง					
4.9	ความไม่มั่นคงในอาชีพ ความไม่แน่นอนในการได้งานทำหลังจบการศึกษา					
4.10	ความสามารถของครู ผู้สอนหรือผู้บังคับบัญชาที่ไม่เป็นไปตามความคาดหวัง					
5. ด้านสภาพแวดล้อม						
5.1	ห้องเรียนไม่เหมาะสม เช่น ร้อน อากาศถ่ายเทไม่สะดวก แสงสว่างไม่เพียงพอ ห้องเล็กเกินไป เป็นต้น					
5.2	ไม่มีสถานที่เพียงพอในการทำรายงาน อ่านหนังสือ					
5.3	อุปกรณ์การเรียนไม่เพียงพอ/ อยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมในการใช้งาน					
5.4	ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ขาดประสิทธิภาพ ไม่ครอบคลุมบางพื้นที่					
5.5	สภาพแวดล้อมมีมลภาวะเออะ เช่น ฝุ่น/ เสียงดัง/ การก่อสร้าง					
5.6	หอพักหรือที่อยู่อาศัยคับแคบเกินไป					
5.7	ห้องสมุดมีหนังสือไม่เพียงพอในการค้นหา					
5.8	โรงอาหาร และร้านค้าสวัสดิการ สกปรก ไม่เป็นระเบียบ					

ส่วนที่ 3 แบบทดสอบการจัดการความเครียดของนักเรียนเดินเรือ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า
กระทรวงคมนาคม

คำชี้แจง ในการตอบคำถามแต่ละข้อ โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านตามความเป็นจริงเพียงข้อเดียว เพียงช่องเดียว โดยกำหนดระดับความคิดเห็น ดังนี้

ระดับที่ 1 หมายถึง วิธีการจัดการความเครียด นาน ๆ ครั้ง

ระดับที่ 2 หมายถึง วิธีการจัดการความเครียด บางครั้ง

ระดับที่ 3 หมายถึง วิธีการจัดการความเครียด ค่อนข้างน้อย

ระดับที่ 4 หมายถึง วิธีการจัดการความเครียด บ่อยมาก

ระดับที่ 5 หมายถึง วิธีการจัดการความเครียด บ่อยที่สุด

ข้อ	วิธีการจัดการความเครียด	นาน ๆ ครั้ง	บาง ครั้ง	ค่อนข้าง น้อย	บ่อย มาก	บ่อย ที่สุด
1	ปรึกษาพ่อแม่/ ผู้ปกครอง					
2	ปรึกษา อ.ที่ปรึกษา/ อ. ผู้สอน/ ปรึกษาคณะที่ไว้ใจได้					
3	ปรึกษารุ่นพี่/ ปรึกษาเพื่อนสนิท					
4	พักผ่อน นอนหลับ/ ออกกำลังกาย/ เล่นกีฬา/ เล่นโยคะ					
5	ดูหนัง/ ฟังเพลง/ ฟังวิทยุ/ ร้องคาราโอเกะ/ ห้องสมุด/ ช้อปปิ้ง เดินเที่ยวห้าง/ รับประทานอาหารที่ชอบ					
6	เข้าวัดปฏิบัติธรรม/ สวดมนต์/ นั่งสมาธิ/ ทำจิตใจให้สงบ					
7	ร้องไห้คนเดียว/ ร้องไห้ระบายความเครียด/ หนีปัญหา/ ไม่ เผชิญปัญหาในขณะนั้น					
8	กินยาคลายความเครียด					
9	สูบบุหรี่/ ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์					
10	ระบายอารมณ์ด้วยการขว้างปาสิ่งของ ทำลายสิ่งของ					
11	สร้างกำลังใจ/ สร้างความเชื่อมั่นให้ตนเอง / มองโลกในแง่ ดีเขียนบันทึกส่วนตัว (Diary) หรืออ่านหนังสือที่สร้าง กำลังใจ					
12	คิดสั้น/ ทำร้ายตนเอง					

ข้อเสนอแนะ และวิธีการจัดการความเครียดด้วยวิธีอื่น ๆ

.....

.....