



การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสาร
กลุ่มเจนเนอเรชั่นเอ็กซ์และเจนเนอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ

**BASIC RULES AND REGULATIONS PERCEPTION OF
GENERATION X AND GENERATION Y
WITH TRAVELING BY LOW COST AIRLINES**

สุวเมธ บุญยรัตน์

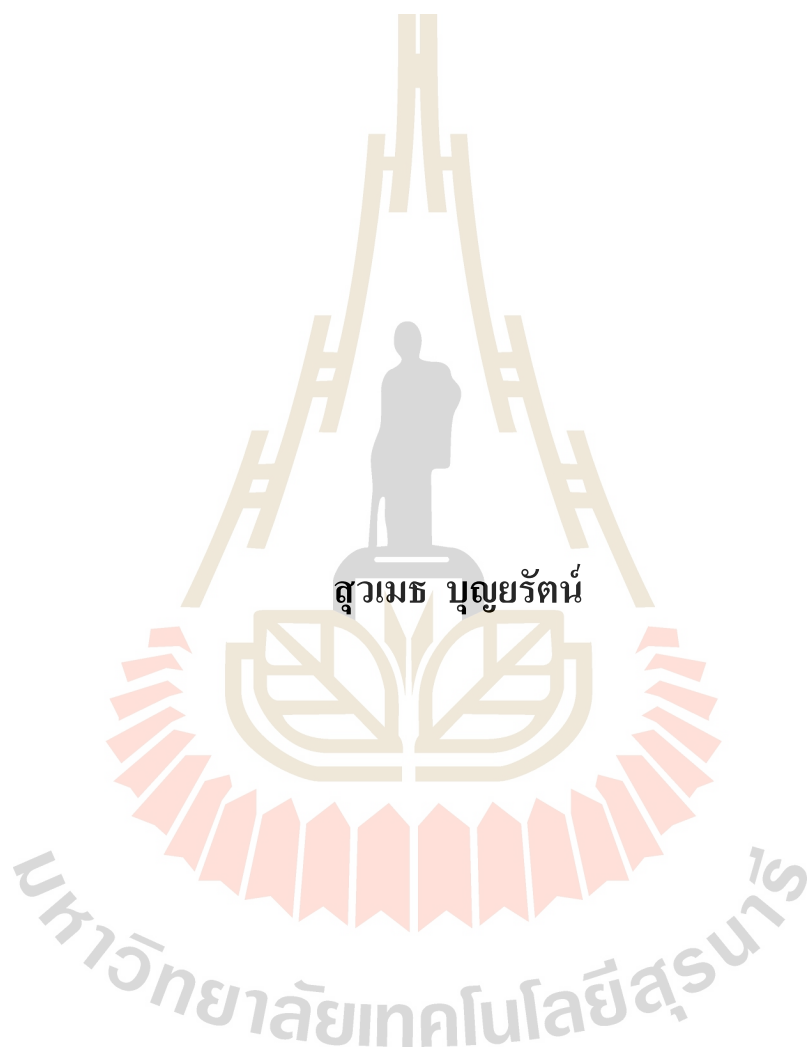
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการบิน

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ปีการศึกษา 2563

การรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสาร
กลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์และเจเนอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ



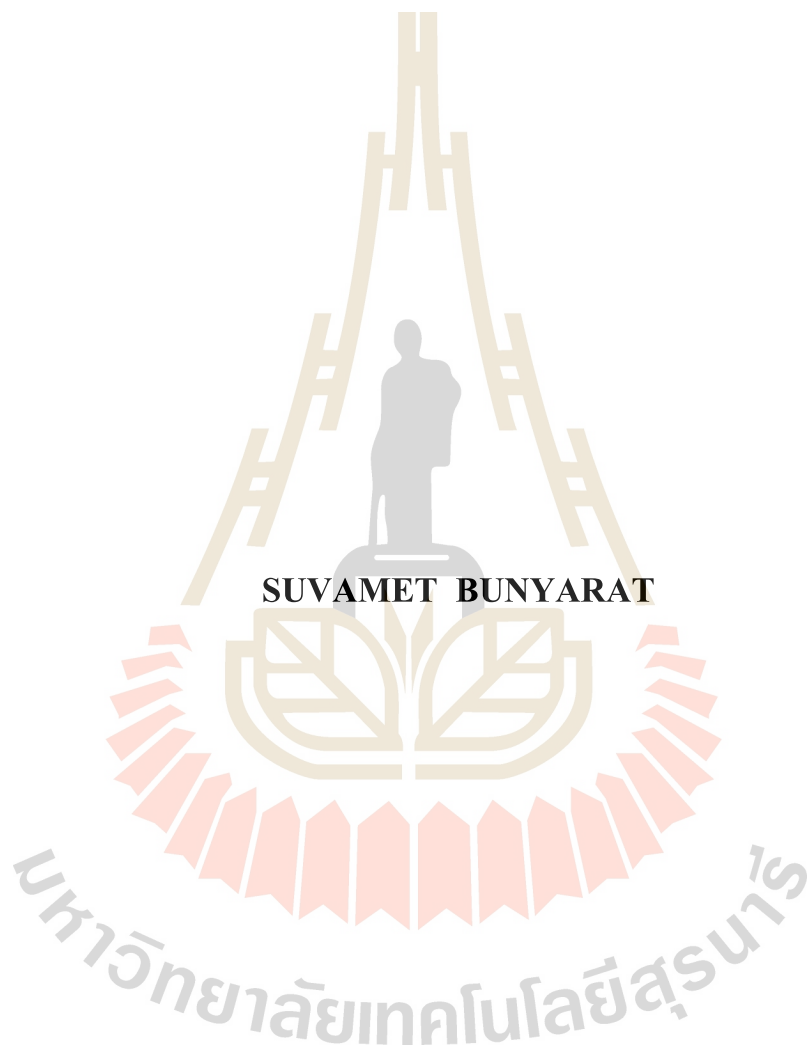
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการบิน

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ปีการศึกษา 2563

**BASIC RULES AND REGULATIONS PERCEPTION OF
GENERATION X AND GENERATION Y
WITH TRAVELING BY LOW COST AIRLINES**



**THIS THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE
REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF MASTER OF MANAGEMENT
AVIATION MANAGEMENT
CIVIL AVIATION TRAINING CENTER THAILAND
ACADEMIC YEAR 2020**



การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสาร
กลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์และเจเนอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้นับ
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

(อ. ดร.ชัยฤทธิ์ คำเพราะ)

ประธานกรรมการ

(อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว)

กรรมการ

(อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์)

(อ. ดร.อภิรดา นามแสง)

กรรมการ

(เรืออากาศโท ดร.ประพนธ์ จิตตะปุตตะ)

กรรมการ

(พ.อ.อ.พันศักดิ์ เนินทราย)

รักษาการ รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ

สถาบันการบินพลเรือน

(อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว)

ผู้อำนวยการกองวิชาบริหารการบิน

สุวเมธ บุญยรัตน์: การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์และเจนเอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ (BASIC RULES AND REGULATIONS PERCEPTION OF GENERATION X AND GENERATION Y WITH TRAVELING BY LOW COST AIRLINES)

อาจารย์ที่ปรึกษา: อ.ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว, 175 หน้า

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ของผู้โดยสารกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ และ 2) เพื่อนำเสนอรูปแบบสื่อที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ของผู้โดยสารที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย คือกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ ที่ประจำทำอากาศยานคอนเมือง จำนวน 400 คน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยข้อมูลทางสถิติเพื่อนำเสนอรูปแบบเชิงพรรณนา

ผลการวิจัยพบว่า 1) หมวดที่ 1 เรื่องการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง เกี่ยวข้องกับเวลาในการเช็คอินของเที่ยวบินภายในประเทศ และระหว่างประเทศ พบว่า เจนเอเรชั่นวาย มีการรับรู้กฎระเบียบในหมวดดังกล่าวมากกว่า เจนเอเรชั่นเอ็กซ์ หมวดที่ 2 เรื่องสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน พบว่า เจนเอเรชั่นวาย มีการรับรู้กฎระเบียบดังกล่าวมากกว่า เจนเอเรชั่นเอ็กซ์ หมวดที่ 3 เรื่องของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน พบว่าเจนเอเรชั่นวาย มีการรับรู้กฎระเบียบมากกว่า เจนเอเรชั่นเอ็กซ์ หมวดที่ 4 เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่ง หรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน พบว่า เจนเอเรชั่นเอ็กซ์ มีการรับรู้กฎระเบียบมากกว่า เจนเอเรชั่นวาย และ หมวดที่ 5 เรื่องคำพูดต้องห้ามในสนามบิน และในการเดินทางทางอากาศซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย พบว่า ทุกกลุ่มช่วงอายุ คำพูดต้องห้ามที่รับรู้มากที่สุดคือ ระเบิด 2) รูปแบบสื่อที่เหมาะสมต่อการเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ คือ สื่อในรูปแบบ อินโฟกราฟิก ที่สามารถทำให้ผู้โดยสารสามารถรับรู้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบได้ง่าย รวดเร็ว และจดจำข้อมูลได้ในระยะเวลาสั้น อีกทั้งสามารถนำไปประยุกต์ และปรับใช้ได้กับช่องทางสื่อหลากหลายช่องทาง อาทิ การนำสื่ออินโฟกราฟิกไปประชาสัมพันธ์ผ่านอินเทอร์เน็ต หรือนำไปเผยแพร่ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์อื่น ๆ

สาขาวิชาการจัดการการบิน

ปีการศึกษา 2563

ลายมือชื่อนักศึกษา

สุวเมธ บุญยรัตน์

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา

วราภรณ์ เต็มแก้ว

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

ดร. วราภรณ์ เต็มแก้ว

SUVAMET BUNYARAT: BASIC RULES AND REGULATIONS PERCEPTION OF GENERATION X AND GENERATION Y WITH TRAVELING BY LOW COST AIRLINES
 THESIS ADVISOR: WARAPORN TEMKAEW, Ph.D., 175 PP

The purposes of the study were 1) to study the perception of basic regulations on air traveling by low cost airlines between two generations which are generation X and generation Y; and 2) to demonstrate the patterns of media involving in presenting basic regulations on air traveling of low cost airlines' passengers. A sample of 400 cases were drawn from passengers of generation X and generation Y traveling with low-cost airlines at Don Mueang International Airport. This study was a descriptive research using statistic method.

The research result points that 1) The first category, the registration to verify traveling, concerns the period of check-in time of domestic and international flights. The study shows that generation Y tended to be more perceptive of the regulations than generation X. The second category, carry-on baggage the research points that generation Y were likely to be more perceived of the regulations than generation X. On the third category, involves liquids, gels, spray, spare batteries and forbidden items. The study shows that generation Y are more perceptive of the regulations than generation X. The fourth category associates with traveling of expectant mothers, individual passengers and post-surgery passengers. It also concerns smoking and evacuation during the emergency on board the aircraft. The research suggests that generation X are inclined to be perceptive of the regulations than generation Y. Lastly, the fifth category concerns forbidden words at the airport and during the air travel which might cause a legal action. The study shows that the most forbidden word that every span of ages acknowledges is "bomb". 2) The appropriate pattern of media being used to present relevant information of basic regulations on air traveling was infographic media. It displayed the information visually which was conveniently to understand and instantly to memorise. Moreover, it can also be adjusted to use on many platforms, for example, to be posted on social media and published on magazines.

Aviation Management

Academic Year 2020

Student's signature

Suvamet Bonyarat

Advisor's signature

Mr. Dewkwan

Co-advisor's signature

A. Namsong

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณบุคคล และกลุ่มคนต่าง ๆ ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ ช่วยเหลืออย่างดียิ่ง ทั้งในด้านวิชาการ และด้านการดำเนินงานวิจัย อาทิเช่น อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ อ. ดร.อภิรดา นามแสง อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่ให้คำปรึกษา คำแนะนำ สร้างแรงบันดาลใจ ตลอดจนร่วมปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างดี อีกทั้งยังปลูกฝังการมีจิตสำนึกที่ดีในการทำงาน เพื่อให้เกิดการวิจัยที่มีคุณภาพ รวมทั้งก่อให้เกิดผลดีกับผู้วิจัยในภายภาคหน้าอีกด้วย

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ อ. ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และ ร.ท. ดร. ประพนธ์ จิตตะปุตตะ กรรมการการสอบวิทยานิพนธ์และเป็นผู้ตรวจสอบแบบสอบถาม รวมถึงอาจารย์ประจำหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบินทุกท่าน และเจ้าหน้าที่สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย ที่ให้คำปรึกษา แนะนำ และคอยอำนวยความสะดวกให้กับผู้วิจัยเสมอมา

ขอขอบคุณ อ. สมยศ ปัดน้อย ที่ให้ความอนุเคราะห์เป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการทำวิทยานิพนธ์ รวมทั้ง อ. ปรัชญา จันท์ลำภู หัวหน้ากองพัฒนามาตรฐาน ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และคุณลักษณะนันท์ ตูลักษณ์ ผู้จัดการสายการบินไทยแอร์เอเชียประจำสนามบินดอนเมือง ที่ให้ความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบแบบสอบถามและให้ข้อเสนอแนะในการทำวิทยานิพนธ์

ขอขอบคุณครอบครัวอันเป็นที่รักยิ่ง ที่คอยมอบกำลังใจที่สำคัญและมีค่ายิ่งให้กับผู้วิจัย ขอขอบคุณ คุณนพกฤษฎ์ รัฐวินิจิบรร คุณสุกษณ คล้ายสังข์ ผู้คอยให้คำปรึกษาและช่วยเหลือและให้กำลังใจเสมอมา รวมถึงเพื่อนร่วมเรียนระดับปริญญาโท รุ่น 5 สถาบันการบินพลเรือนทุกท่าน ขอขอบคุณเพื่อนสนิททุกคนและพี่ ๆ เพื่อน ๆ ที่เป็นกำลังใจและให้การช่วยเหลืออย่างดีมาตลอดการทำวิทยานิพนธ์ ขอขอบคุณผู้โดยสารทุกท่านที่ได้สละเวลาอันมีค่าในการเป็นกลุ่มตัวอย่างเพื่อตอบแบบสอบถาม

ท้ายที่สุดข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ที่ให้การเลี้ยงดู อบรม ส่งเสริมให้การศึกษา และคอยเป็นกำลังใจที่ดียิ่งจนทำให้ผู้วิจัยประสบความสำเร็จในชีวิต

สุวเมธ บุญยรัตน์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ (ภาษาไทย)	ง
บทคัดย่อ (ภาษาอังกฤษ)	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฎ
สารบัญภาพ	ฏ
บทที่	
1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	5
1.3 ขอบเขตการวิจัย	6
1.3.1 ขอบเขตด้านประชากร และกลุ่มตัวอย่าง	6
1.3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา	6
1.3.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา	6
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
1.5 คำอธิบายศัพท์	7
2. ปริทัศน์วรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	9
2.1 ข้อกำหนด และกฎระเบียบพื้นฐานสายการบินต้นทุนต่ำ	9
2.1.1 ข้อกำหนดและกฎระเบียบพื้นฐาน	10
2.2 องค์กรที่เกี่ยวข้องด้านการบินพลเรือน	26
2.2.1 องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization)	26
2.2.2 สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association)	27
2.2.3 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (The Civil Aviation Authority of Thailand)	27

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.4 การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (Airport of Thailand)	29
2.3 แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับช่วงอายุ	30
2.3.1 ความหมาย และลักษณะของเจเนอเรชั่นต่าง ๆ	30
2.4 แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับประชากร	36
2.5 แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้	37
2.5.1 ลักษณะการรับรู้	38
2.5.2 รูปแบบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้	39
2.5.3 พฤติกรรมการเปิดรับสื่อข่าวสาร และการใช้สื่อสังคมออนไลน์	40
2.6 แนวคิดเกี่ยวกับสื่อรูปภาพอินโฟกราฟิก (Infographic)	43
2.6.1 แนวคิดเกี่ยวกับการสื่อสารด้วยภาพ (Visual Communication)	43
2.6.2 รูปแบบของการสื่อสารด้วยภาพ	44
2.6.3 แนวคิดเกี่ยวกับอินโฟกราฟิก (Infographic)	45
2.6.4 หลักการออกแบบอินโฟกราฟิก	46
2.6.5 เนื้อหาของอินโฟกราฟิก	46
2.6.6 รูปแบบการนำเสนออินโฟกราฟิก	47
2.7 แนวคิดการสื่อสารสังคมออนไลน์	50
2.7.1 รูปแบบการสื่อสารผ่านเครือข่ายสังคมออนไลน์	50
2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	51
2.9 กรอบแนวคิดการวิจัย	54
3. วิธีการดำเนินการวิจัย	56
3.1 วิธีการวิจัย	56
3.2 ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง	57
3.3 ตัวแปรที่ทำการวิจัย	57
3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	57

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.4.1 รูปแบบการสื่อสารผ่านเครือข่ายสังคมออนไลน์	57
3.4.2 การตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	59
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล	60
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล	60
4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	61
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านข้อมูลส่วนบุคคล	62
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลประสบการณ์เดินทางด้วยอากาศยาน	65
4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทาง ทางอากาศของ Generation X และ Generation Y	67
4.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการรับรู้ช่องทางที่เกี่ยวข้องกับ ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ	83
4.4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับช่องทางรับรู้ภาวะเบียบ พื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ผ่านช่องทางกรรับรู้ ของสายการบิน	83
4.4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับช่องทางรับรู้ภาวะเบียบ พื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ผ่านช่องทางกรรับรู้ ของสนามบินหรือท่าอากาศยาน	85
4.4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลช่องทางรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐาน ในการเดินทางทางอากาศ ผ่านช่องทางกรรับรู้ช่องทางอื่น ๆ	87
4.5 ผลการวิเคราะห์รูปแบบสื่อเพื่อการรับรู้ภาวะเบียบ พื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ	88
4.6 ผลการวิเคราะห์ช่องทางกรรับรู้สื่อ และข้อมูลข่าวสารในชีวิตประจำวัน	90
4.7 ผลการวิเคราะห์ความเข้าใจสื่ออินโฟกราฟิก (Infographic) ที่เกี่ยวข้องกับภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ	92
5. สรุป และอภิปรายผล	103
5.1 สรุปผลการวิจัย	103

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า	
5.1.1	วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษา การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารกลุ่มเจนเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเนอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ	103
5.1.2	วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อนำเสนอรูปแบบสื่อที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ	109
5.2	อภิปรายผลการวิจัย	111
5.2.1	ด้านการรับรู้ และช่องทางการรับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ	111
5.2.2	รูปแบบสื่อที่เหมาะสมเพื่อการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ	112
5.3	ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป	113
5.4	ข้อจำกัดของการวิจัย	114
5.5	การประยุกต์ผลการวิจัย	114
บรรณานุกรม		115
ภาคผนวก		122
ภาคผนวก ก	แบบสอบถามเพื่อการวิจัย	123
ภาคผนวก ข	หนังสือขอความอนุเคราะห์เข้าถึงข้อมูล	141
ภาคผนวก ค	ผลการทดสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม	148
ภาคผนวก ง	แบบสอบถามเพื่อสนับสนุนผลการวิจัย	158
ภาคผนวก จ	สื่ออินโฟกราฟิกที่ผู้วิจัยออกแบบ	170
ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์		175

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	63
4.2 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านข้อมูลประสบการณ์การเดินทางด้วยอากาศยาน	65
4.3 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวาย หมวด 1 การลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง	68
4.4 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวาย หมวด 2 สัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน	71
4.5 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวาย หมวด 3 ของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง และสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน	73
4.6 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวาย หมวด 4 การเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่ง การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน	79
4.7 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชันเอ็กซ์ และ เจเนอเรชันวาย หมวด 5 คำพูดต้องห้ามในสนามบินและในการเดินทางทางอากาศซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย	82
4.8 จำนวน และร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐาน ในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจเนอเรชันเอ็กซ์และเจเนอเรชันวายผ่านช่องทางของสายการบิน	83

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.9 จำนวนและร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐาน ในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวายผ่านช่องทางสนามบินหรือท่าอากาศยาน	85
4.10 จำนวนและร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐาน ในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวายผ่านช่องทางอื่น ๆ	87
4.11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการเลือกรูปแบบสื่อเพื่อการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐาน ในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย	88
4.12 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการให้เหตุผลของการเลือกรูปแบบสื่อเพื่อการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศกลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย	89
4.13 จำนวนและร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้สื่อ ข้อมูลข่าวสาร ในชีวิตประจำวันของกลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย	90
4.14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ จากอินโฟกราฟิก จำนวน 13 รูปภาพ จากกลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย	92
4.15 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการประเมินความคิดเห็นของสื่ออินโฟกราฟิก ในมุมมองผู้โดยสาร กลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ด้านความคิดเห็นของเนื้อหาในอินโฟกราฟิก	98
4.16 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการประเมินความคิดเห็นคุณลักษณะของสื่ออินโฟกราฟิกในมุมมองผู้โดยสาร กลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย	100

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 แผนภูมิแสดงสถิติการเปรียบเทียบการเดินทางของผู้โดยสาร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 ถึง ปี พ.ศ. 2561 ของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำอากาศยานดอนเมือง	2
1.2 แผนภูมิสัดส่วนช่วงอายุจากการศึกษาวิจัย เรื่อง ความคาดหวัง และการรับรู้ต่อการให้บริการทำอากาศยานดอนเมือง ปี พ.ศ. 2560	3
2.1 ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์ การพาแบตเตอรี่ ลิเธียมไปกับอากาศยาน พ.ศ. 2559	20
2.2 แผนผังแสดงกระบวนการสัมผัส และการรับรู้	38
2.3 กรอบแนวคิดการวิจัย	55

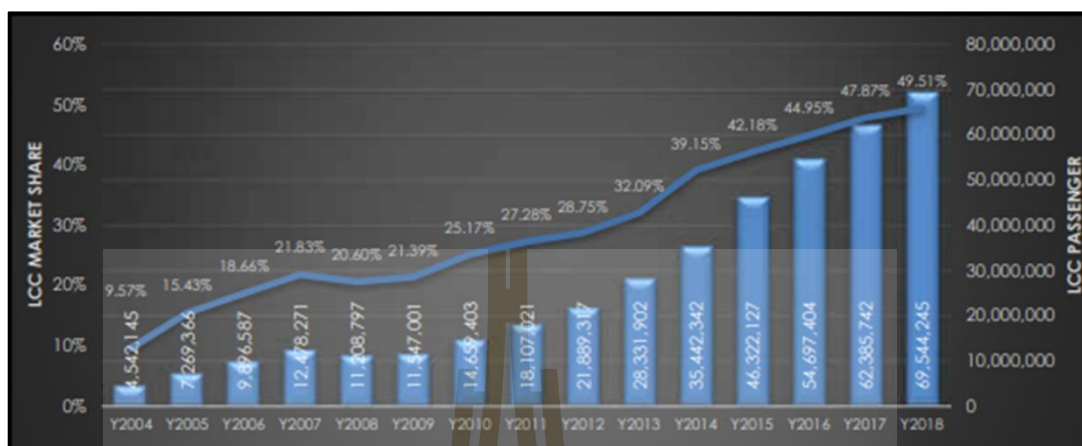
บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยจะเห็นได้จากการรายงานของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (Airport Of Thailand) ประจำปี พ.ศ. 2561 ดังแสดงในภาพที่ 1.1 ซึ่งสายการบินต่าง ๆ มีการขยายฝูงบิน เพิ่มจำนวนการสั่งซื้อเครื่องบินเข้าม การเปิดเส้นทางบินเพื่อขยายเส้นทางบินให้มากขึ้น อีกทั้งเพิ่มจำนวนเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทาง ตามหัวเมืองใหญ่ ๆ หรือเมืองท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางทางอากาศโดยการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost airlines) ที่เข้ามามีบทบาทช่วงชิงส่วนแบ่งการตลาดในอุตสาหกรรมการบิน ที่มีจำนวนผู้โดยสารที่มีอัตราการใช้บริการสูงขึ้นในแต่ละปี ตามข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เนื่องจากปัจจัยในด้านราคาที่มีความประหยัด ทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึง และใช้บริการเดินทางมากขึ้น โดยจะเห็นได้จากข่าวสารของสายการบินต้นทุนต่ำมีการเปิดเส้นทางบินทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศมากขึ้น เพิ่มเที่ยวบิน นำเสนอราคาที่ลูกค้าจับต้องได้ ประกอบกับแนวโน้มความต้องการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศในแต่ละปี ซึ่งทั้งหมดที่กล่าวไปข้างต้นรวมทั้งจากการรายงานสถิติการเดินทางของผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำ ณ สนามบินดอนเมือง ดังภาพที่ 1.1 ซึ่งสะท้อนถึงปริมาณของจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศที่มีเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเจน และเมื่อปริมาณจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเพิ่มขึ้นทำให้เกิดปัญหาเพิ่มมากขึ้นตามมาด้วย ซึ่งสามารถเห็นได้จากตามข่าวหนังสือพิมพ์ สื่อสังคมออนไลน์ ปัญหาดังกล่าว คือ การขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ข้อมูลในการเดินทางทางอากาศที่ผู้โดยสารควรรับทราบ หรือการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับการบินเบื้องต้น ตามกฎ และแนวทางของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และกฎของสายการบิน เป็นผลอันเนื่องมาจากการไม่รับรู้ในเรื่องกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ หรือรู้แต่ขาดความไม่สนใจกับกฎระเบียบ เช่น การลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง (Check in) การจำกัดปริมาณน้ำหนักของสัมภาระที่สามารถถือขึ้นเครื่องได้ สิ่งของบางประการที่ไม่สามารถนำขึ้นเครื่องบินได้ หรือเอกสารสำคัญในการเดินทางทางอากาศ เป็นต้น จากปัญหาที่กล่าวมานั้นสามารถเห็นได้บ่อยครั้งในปัจจุบัน โดยเฉพาะทางสื่อสังคมออนไลน์ต่าง ๆ ที่นำเสนอออกมา

ซึ่งทั้งหมดนี้ล้วนแล้วแต่เป็นสาเหตุของปัญหาซึ่งมีความสำคัญ ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย



ภาพที่ 1.1 แผนภูมิแสดงสถิติการเปรียบเทียบการเดินทางของผู้โดยสาร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 ถึง ปี พ.ศ. 2561 ของสายการบินต้นทุนต่ำ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง
ที่มา รายงานประจำปี พ.ศ. 2561 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2561

จากสถิติการเปรียบเทียบการเดินทางของผู้โดยสารตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 ถึง ปี พ.ศ. 2561 ของสายการบินต้นทุนต่ำ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองพบว่าภายหลังจาก ปี พ.ศ. 2553 จำนวนการเดินทางของผู้โดยสารมีปริมาณที่เพิ่มขึ้น จนกระทั่งปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนผู้โดยสารรวมถึง 69,544,245 คน ดังแสดงในรูปภาพที่ 1.1

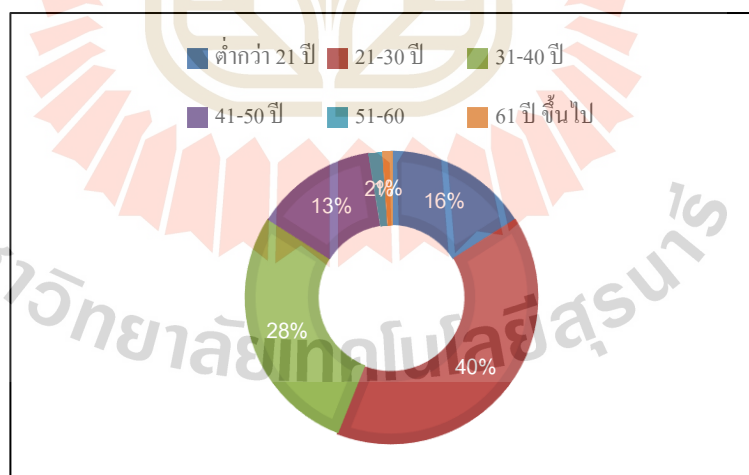
ปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในเรื่องการรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐาน คือ จำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวก็ประกอบไปด้วยกลุ่มคนหลากหลายช่วงอายุ โดยสามารถระบุเป็น เจเนอเรชั่น (Generation) หรือช่วงอายุ ต่าง ๆ อันได้แก่ Generation B (Baby Boomer Generation), เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ (Extraordinary Generation), เจเนอเรชั่นวาย (Why Generation) และ Generation M (Millennium Generation) ในแต่ละช่วงอายุก็มีลักษณะรูปแบบการใช้ชีวิตหรืออัตลักษณ์ทางการรับรู้ที่แตกต่างกันออกไปตามช่วงยุคสมัยนั้น ๆ แต่สิ่งที่น่าสนใจ คือ แต่ละช่วงอายุมีสภาพสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างกัน เช่น เทคโนโลยี สภาพสังคม การขับเคลื่อนของสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ในสังคม ทำให้มีผลต่อการรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารทั้งนี้ แต่ละช่วงอายุ หรือแต่ละ เจเนอเรชั่น (Generation) ก็มีลักษณะที่แตกต่างกัน

เจเนอเรชั่นบี (Generation B) หรือเรียกว่า เบบี้บูมเมอร์ (Baby Boomer) เป็นผู้ที่เกิดในช่วง พ.ศ. 2489-2507 เป็นช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง ซึ่งเป็นช่วงที่มีการวางนโยบายส่งเสริมให้แต่ละครอบครัว มีลูกเพิ่มขึ้นหลังจากที่เกิดการสูญเสียภายหลังการเกิดสงคราม การเติบโตของคนในรุ่นนี้จึงเกิดมาพร้อมกับการบูรณะ การสร้าง การฟื้นฟูสิ่งต่าง ๆ ลักษณะของคนช่วงอายุนี้มีค่านิยมในการทำงาน ใ้หนักเพื่อสร้างฐานะให้ครอบครัว และสะสมเงินที่ได้ไว้ใช้ในบั้นปลายชีวิต

เจนเนอเรชันเอ็กซ์ (Generation) หรือ Extraordinary Generation เป็นผู้ที่เกิดในช่วง พ.ศ. 2508-2522 คนกลุ่มนี้เป็นกลุ่มคนในรุ่นลูกหลานของเจนเนอเรชันบีที่มีลักษณะชอบใช้ความคิด สามารถสร้างสมดุลในเรื่องการใช้ชีวิต และการทำงานเข้าด้วยกันได้อย่างดี มีความคิดเปิดกว้าง โดยกลุ่มคนช่วงอายุนี้เป็นกลุ่มคนที่ผสมไปด้วยระหว่างคนรุ่นเก่า และคนรุ่นใหม่ มีการเปิดรับการเรียนรู้ในเรื่องเทคโนโลยีมากขึ้น สามารถใช้เทคโนโลยีได้แต่ก็ยังคุ้นเคย และยึดติดจากการรับรู้ข่าวสารแบบดั้งเดิม เช่น หนังสือพิมพ์ นิตยสาร เป็นต้น

เจนเนอเรชันวาย (เจนเนอเรชันวาย) หรือ Why Generation เป็นผู้ที่เกิดในช่วง พ.ศ. 2523-2539 เป็นช่วงกลุ่มคนที่เกิดขึ้นมาท่ามกลางความแตกต่างระหว่างเจนเนอเรชันบี และเจนเนอเรชันเอ็กซ์ คนในกลุ่มช่วงอายุนี้มีลักษณะเป็นตัวของตัวเองสูง มีความคิดเฉพาะตัว ชอบความท้าทาย ต้องการที่จะประสบความสำเร็จในชีวิตอย่างรวดเร็ว เป็นช่วงที่เกิดมาพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีความเป็นสากล รับข่าวสาร และเรียนรู้สิ่งต่าง ๆ ผ่านโลกอินเทอร์เน็ต หรือสารสนเทศ

เจนเนอเรชันแซท (Generation Z) เป็นผู้ที่เกิดในช่วง พ.ศ. 2540 ถึงปัจจุบัน คนในกลุ่มช่วงอายุนี้จะมีชื่อเรียกหลากหลาย เช่น เจเนอเรชันวี (Generation V) ที่มาจากคำว่า Virtual หรือ เจเนอเรชันซี (Generation C) ที่มาจาก Community โดยคนกลุ่มช่วงอายุนี้มีความผูกพันอยู่กับสื่อประเภทต่าง ๆ เช่น อินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ เครื่องเล่นวิดีโอ เป็นต้น ซึ่งคนในกลุ่มช่วงอายุนี้จะมีความคิดสร้างสรรค์มากกว่ากลุ่มช่วงอายุอื่น ๆ



ภาพที่ 1.2 แผนภูมิสัดส่วนช่วงอายุจากการศึกษาวิจัย เรื่อง ความคาดหวัง และการรับรู้ต่อการให้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง ปี พ.ศ. 2560

ที่มา การศึกษาวิจัยเรื่อง ความคาดหวัง และการรับรู้ต่อการให้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง ปี พ.ศ. 2560 (วรารักษ์ณ์ ธีระภิมย์ไชย, 2560)

จากแผนภูมิแสดงสัดส่วนช่วงอายุจากการศึกษาวิจัย เรื่อง ความคาดหวัง และการรับรู้ต่อการให้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง ปี พ.ศ. 2560 พบว่า ช่วงอายุของผู้โดยสารที่อยู่ในกลุ่ม เจเนอเรชั่นวาย มีจำนวนเป็นอันดับหนึ่งอยู่ที่ 40 เปอร์เซ็นต์ รองลงมาอันดับสอง คือ เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ 28 เปอร์เซ็นต์ รองลงมาอันดับสาม คือ เจเนอเรชั่นแซท 16 เปอร์เซ็นต์ และอันดับสุดท้าย คือ เจเนอเรชั่นบี 13.50 เปอร์เซ็นต์ แสดงในรูปภาพที่ 1.2

ในปัจจุบันมีกลุ่มผู้โดยสารที่อยู่ในช่วง เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ที่ใช้บริการกับสายการบินต้นทุนต่ำ ดังภาพที่ 2.2 เนื่องจากปัจจัยด้านราคา ความสะดวกสบาย เทคโนโลยีที่เข้าถึงได้ง่าย และความว่องไวในการจองตั๋วโดยสาร ซึ่งลักษณะการรับรู้ดังกล่าวสอดคล้องกับลักษณะบุคลิก ลักษณะนิสัยของกลุ่มคนในแต่ละช่วงอายุ จากผลการสำรวจโดย เว็บไซต์เทอร์ราเบงค์ค็อก (Terrabkk, 2560) พบว่าในปี พ.ศ. 2560 ประชากรของประเทศไทยมีจำนวน 65,931,550 คน ซึ่งเป็นกลุ่ม เจเนอเรชั่นวาย ถึง 18.7 ล้านคน หรือประมาณ 28.54 เปอร์เซ็นต์ รองลงมา คือ เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียง คือ 27 เปอร์เซ็นต์ และส่วนที่เหลือเป็นจำนวนประชากรเจเนอเรชั่น อื่น ๆ

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่าในเรื่องลักษณะกลุ่มคนในแต่ละช่วงอายุ มีส่วนสอดคล้องกับเรื่องการเรียนรู้เทคโนโลยี สื่อสังคมออนไลน์ ซึ่งมีความสำคัญ และมีผลต่อการรับรู้กฎระเบียบในการเดินทาง โดยเฉพาะการเดินทางทางอากาศ เพราะเป็นส่วนสำคัญ และมีผลโดยตรงในเรื่องความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยในการเดินทางทางอากาศ และระบบการปฏิบัติการด้านการบิน โดยการเรียนรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ สามารถสะท้อนปัญหาที่เกิดขึ้นจากกรณีต่าง ๆ ตามข่าวสารที่มีข่าวผู้โดยสารแสดงพฤติกรรม อันไม่เหมาะสมในลักษณะโวยวาย หรือไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่สายการบิน หรือสำนักงานการบินพลเรือนได้กำหนดเอาไว้ อย่างเช่น เรื่องน้ำหนักสัมภาระที่ถือขึ้นเครื่อง ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ให้ข้อเสนอแนะแก่สายการบินไว้ว่า ให้ผู้โดยสารถือติดตัวขึ้นเครื่องได้ไม่เกิน 7 กิโลกรัม และกฎของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยจะอนุญาตให้นำติดตัวขึ้นเครื่องได้ 7 กิโลกรัม และมีขนาดไม่เกิน 40 ซม. x 30 ซม. x 20 ซม. หรือกรณีการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทางเกินเวลาที่กำหนด โดยมาตรฐานของสายการบินต้นทุนต่ำของประเทศไทย ได้กำหนดเวลาการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทางของผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่องไว้ที่ ก่อนขึ้นเครื่อง 2 ชั่วโมง ถึง 45 นาทีก่อนเวลาเครื่องออก หรือจะเป็นกรณีไม่อนุญาตให้นำของเหลวที่มีปริมาณเกิน 100 มิลลิลิตร ขึ้นเครื่อง เป็นต้น

ดังนั้น จากตัวอย่างปัญหาที่ได้กล่าวข้างต้น การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานของการเดินทางทางอากาศจึงมีความสำคัญเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินเป็นอย่างมาก เพราะการเดินทางทางอากาศความปลอดภัยเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด เป็นพื้นฐานในด้านความปลอดภัย (Safety and

Security) ที่ทุกคนที่เกี่ยวข้องจะต้องให้ความสำคัญโดยเฉพาะผู้โดยสารที่ใช้บริการ เพราะผู้โดยสารเป็นบุคคลซึ่งเป็นผู้เดินทางตามนิยามของกฎการบิน ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางและการปฏิบัติงานในการบิน ผู้โดยสารต้องปฏิบัติตนให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับ หรือระเบียบให้มากที่สุดเพราะฉะนั้นการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศมีผลต่อความปลอดภัยโดยตรง หากเกิดการไม่รับรู้หรือไม่สนใจอาจนำไปสู่สาเหตุของปัญหาต่าง ๆ เช่น เที่ยวบินล่าช้า เกิดเป็นอุบัติเหตุ จนถึงอุบัติเหตุที่ร้ายแรงก่อให้เกิดการสูญเสียในด้านต่าง ๆ ต่อไป

ฉะนั้นความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัย (Safety and Security) ต้องเริ่มจากผู้เดินทางหรือตามนิยาม คือ ผู้โดยสารด้วยเป็นจุดสำคัญ โดยผู้โดยสารควรให้ความสำคัญกับเรื่องขั้นตอน และกฎข้อบังคับ กฎระเบียบ รวมถึงข้อกำหนดต่าง ๆ ที่สายการบินได้ระบุไว้ โดยต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด รวมถึงให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่สายการบินในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้การดำเนินการทั้งหมด ทั้งในส่วนเจ้าหน้าที่ และผู้โดยสารเป็นไปตามแบบแผนในการเดินทางทางอากาศ

ทั้งนี้ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจในแง่มุมการศึกษาการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของสายการบินต้นทุนต่ำ จึงเกิดเป็นหัวข้อวิจัย การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ โดยสาเหตุในการเลือกศึกษาการรับรู้ของกลุ่มคน เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย เพราะเนื่องมาจากการสังเกตของพนักงานในการปฏิบัติงานภาคพื้นดิน และการติดตามข่าวสารพบว่า ผู้โดยสารที่มักจะไม่เข้าใจหรือไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารที่อยู่ในช่วงอายุ 30-50 ปี ซึ่งอยู่ในช่วงอายุของกลุ่มคน เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และอีกส่วน คือ ผู้โดยสารที่มีปัญหาแต่มีปริมาณจำนวนน้อยกว่ากลุ่มแรก คือ ผู้โดยสาร เจเนอเรชั่นวาย และทั้งนี้อีกสาเหตุหนึ่งในการเลือกศึกษาการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ คือ เพื่อศึกษารูปแบบสื่อกฎระเบียบพื้นฐานต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับลักษณะการรับรู้ในแต่ละช่วงอายุ เพื่อจะเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการเพิ่มการรับรู้ในเรื่องกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศให้กับผู้โดยสารเพื่อนำไปสู่การเดินทางทางอากาศที่ปลอดภัย

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารกลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ
- 2) เพื่อนำเสนอรูปแบบสื่อที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1 ขอบเขตด้านประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

1) ประชากรในการศึกษา ได้แก่ ผู้โดยสารที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง พ.ศ. 2562 จำนวน 69,662,000 คน (อ้างอิงใน สถิติการขนส่งทางอากาศ พ.ศ. 2562)

2) กลุ่มตัวอย่างในการศึกษา ได้แก่ ผู้โดยสาร เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำที่ประจำท่าอากาศยานดอนเมือง และใช้ค่าตาราง Taro Yamane (1973) หาขนาดของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน

1.3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาของงานวิจัยนี้ ได้แก่ แบบสอบถาม เรื่อง “กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของสายการบินต้นทุนต่ำ” ที่จะมีลักษณะเป็นแบบสอบถามแบบปิด และแบบเลือกตอบโดยใช้ช่องทางออนไลน์ (Google Form) ทั้งนี้ผู้โดยสาร เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และผู้โดยสารเจเนอเรชั่นวาย โดยทำการเลือกตอบในเรื่องเกี่ยวกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศตามที่ผู้โดยสารรับรู้ และเข้าใจของตัวเอง

1.3.3 ขอบเขตด้านเวลา

การวิจัยในครั้งนี้มีช่วงเวลาที่ทำการศึกษา และเก็บข้อมูล ตั้งแต่เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2661 ถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563

1.3.4 ขอบเขตด้านเนื้อหา

1) กฎระเบียบ และมาตรฐานพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทางอากาศที่ผู้โดยสารควรรับรู้ว่าด้วยเรื่องกฎระเบียบ และมาตรฐานเกี่ยวกับ 1) การลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง 2) สัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน 3) ของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน 4) การเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ในเขตห้ามสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน และ 5) คำพูดต้องห้ามในการเดินทางทางอากาศ

2) เอกสารข้อกำหนด กฎหมาย กฎเกณฑ์ ข้อบังคับ กฎระเบียบ รวมถึงมาตรฐานตามหลักสากล ได้แก่

- สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association; IATA) ว่าด้วยการกำหนดนโยบายเรื่องตัวโดยสาร ให้เป็นมาตรฐานทั้งในด้านราคา การชั่งน้ำหนัก การตรวจสอบสัมภาระ และการดูแลเอกสารให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก
- ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องข้อกำหนดเกี่ยวกับของเหลว เจล สเปรย์ หรือสิ่งของบางประการที่ห้ามนำขึ้นอากาศยาน

- ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องคำแนะนำสำหรับผู้โดยสาร

- ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องการคุ้มครองสิทธิผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินของประเทศไทยในเส้นทางการบินประจำภายในประเทศ พ.ศ. 2553

- ข้อกำหนด และเงื่อนไขการบินสายการบินแอร์เอเชีย
- ข้อกำหนด และเงื่อนไขการบินสายการบินไทยไลอ้อนแอร์
- ข้อกำหนด และเงื่อนไขการบินสายการบินนกแอร์

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เป็นต้นแบบในการนำเสนอรูปแบบสื่ออื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศเพื่อสร้างการรับรู้ให้ผู้โดยสารต่อไป รวมถึงสายการบินหรือองค์กรด้านการบินสามารถนำข้อมูล และผลสรุปการวิจัยไปเป็นประโยชน์ในการสร้างนวัตกรรมอื่น ๆ เพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสารที่มีความต้องการเดินทางในอนาคตได้ ทั้งนี้การนำเสนอรูปแบบสื่ออินโฟกราฟิกที่ได้จากการวิจัยในครั้งนี้ สามารถนำไปเผยแพร่เพื่อเป็นประโยชน์กับประชาชนทั่วไปที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ

1.5 คำอธิบายศัพท์

1) ช่วงอายุ (Generation) หมายถึง กลุ่มคนที่เกิดรุ่นราวคราวเดียวกัน เจริญเติบโตขึ้นมา โดยได้รับประสบการณ์จากสภาพแวดล้อมทางสังคมที่คล้ายคลึงกัน ทำให้มีแนวคิด ทักษะค่านิยมพฤติกรรม และรูปแบบในการดำรงชีวิตที่เหมือนกัน

2) สายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost airlines) หมายถึง สายการบินที่มีรูปแบบการบริหารกิจการโดยมุ่งเน้นการลดต้นทุนด้านบริการของสายการบินให้ต่ำลง เพื่อให้สามารถกำหนดราคาค่าโดยสารจากผู้ให้บริการได้ในอัตราที่ถูกกว่าสายการบินปกติ

3) กระเป๋าถือขึ้นเครื่อง (Carry-on baggage) หมายถึง ลังของ หรือกระเป๋า หรือสัมภาระที่สามารถนำติดตัว และถือหรือหิ้วขึ้นเครื่องบินได้ โดยมีขนาดที่สามารถใส่หรือยกเก็บไว้ในที่เก็บของเหนือศีรษะ หรือใต้ที่นั่งด้านหน้าบนเครื่องบินได้ โดยแต่ละสายการบินมีเงื่อนไขเรื่องขนาดและน้ำหนักที่อนุญาตให้แตกต่างกันไป ตามเงื่อนไขของสายการบิน

4) องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization; ICAO) หมายถึง เป็นองค์การที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวางระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับกิจกรรมการบินระหว่างประเทศระหว่างชาติให้มีความปลอดภัยสูงสุด ลดความเสี่ยงจากการก่อการร้ายหรือการดำเนินการต่าง ๆ ที่ผิดกฎหมาย จึงเป็นองค์การที่ยอมรับของนานาประเทศ รวมถึงการยอมรับให้เข้ามาพัฒนา

เอกสารการเดินทางให้ได้มาตรฐาน ทั้งยังสามารถใช้งานในการตรวจสอบความถูกต้องร่วมกันระหว่างหน่วยงานของประเทศต่าง ๆ ได้

5) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association; IATA) หมายถึง สมาคมของสายการบินต่าง ๆ ที่รวมตัวกันเพื่อส่งเสริมให้เกิดความสะดวก และความปลอดภัยในการบิน รวมทั้งเพื่อให้เกิดความร่วมมือกันทั้งทางตรง และทางอ้อมทางด้านการขนส่งทางอากาศของสมาชิก

6) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand; CAAT) หมายถึง หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย ที่ให้การกำกับดูแล และควบคุมกิจการ และกิจกรรมการบินพลเรือนของไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานให้อยู่ในระดับสากล

7) แบตเตอรี่ลิเทียม (Lithium ion batteries) หมายถึง แบตเตอรี่ลิเทียมที่บรรจุพลังงานไฟฟ้า ในรูปแบบแบตเตอรี่ลิเทียมไอออน (Lithium ion batteries) ซึ่งสามารถอัดประจุพลังงานไฟฟ้าได้ และ แบตเตอรี่ลิเทียมเมทัล (Lithium Metal Batteries) ที่ไม่สามารถอัดประจุพลังงานไฟฟ้าได้

8) ผู้โดยสาร (Passenger) หมายถึง ผู้ใดก็ตาม ยกเว้นพนักงานบนเครื่อง ที่ถูกขนส่งหรือจะ ถูกขนส่งด้วยเครื่องบินภายใต้ความยินยอมของสายการบิน

9) การรับรู้ (Perception) หมายถึง การที่อวัยวะรับความรู้สึกมีหน้าที่รับรู้ข้อมูลที่อยู่รอบตัว ส่งผ่านเส้นประสาทขึ้นสู่สมอง โดยข้อมูลจะอยู่ในรูปของพลังงานต่าง ๆ เช่น ความร้อน แสง เสียง เป็นต้น

10) กฎระเบียบ (Regulations) หมายถึง ข้อบังคับหรือข้อกำหนดที่สายการบิน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดมาเพื่อให้ปฏิบัติ เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน และชีวิต เป็นสิ่งซึ่งมีความสำคัญยิ่งในการปฏิบัติร่วมกันของส่วนรวม

บทที่ 2

ปริทัศน์วรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยเพื่อการศึกษา เรื่อง การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา แนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยต่าง ๆ ตลอดจน ข้อกำหนด กฎระเบียบ ข้อบังคับ พื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ จากองค์กรที่เกี่ยวข้องด้านการบินพลเรือนต่าง ๆ ที่ผู้โดยสารควร รับรู้ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) ข้อกำหนด และกฎระเบียบพื้นฐานสายการบินต้นทุนต่ำ
- 2) องค์กรที่เกี่ยวข้องด้านการบินพลเรือน
- 3) แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับช่วงอายุ
- 4) แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับประชากร
- 5) แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้
- 6) แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับสื่อ
- 7) แนวคิดการสื่อสารสังคมออนไลน์
- 8) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 9) กรอบแนวคิดการวิจัย

2.1 ข้อกำหนด และกฎระเบียบพื้นฐานสายการบินต้นทุนต่ำ

สายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost airlines) เป็นการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในอุตสาหกรรม การบินของประเทศไทย นั่นคือ สายการบินต้นทุนต่ำเป็นสายการบินที่ลดต้นทุนในด้านต่าง ๆ เช่น การให้บริการชั้นที่นั่งเพียงชั้นประหยัดเพื่อให้มีจำนวนที่นั่งบนเครื่องบินที่มากขึ้น การใช้ สนามบินรอง (Secondary airport) ในการปฏิบัติการบิน เนื่องจากมีค่าบริการด้านสนามบินที่ต่ำกว่า สนามบินหลัก การใช้เครื่องบินเพียงรุ่นเดียวเพื่อที่จะลดต้นทุนด้านการซ่อมบำรุง การตัดบริการ อาหาร และเครื่องดื่มนบนเครื่องบิน เป็นต้น สายการบินต้นทุนต่ำได้เริ่มเข้ามาสู่อุตสาหกรรมการบิน ของไทยตั้งแต่ปลายปี พ.ศ. 2546 โดยปัจจุบันมีสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการอยู่ ณ ท่าอากาศยาน ดอนเมือง จำนวน 3 สายการบิน คือ 1) สายการบินแอร์เอเชีย (Air Asia) 2) สายการบินไทยไลออนแอร์ (Thai Lion Air) และ 3) สายการบินนกแอร์ (Nok Air)

2.1.1 ข้อกำหนด และกฎระเบียบพื้นฐาน

การเดินทางทางอากาศสิ่งสำคัญที่สุด คือ เรื่องความปลอดภัย (Safety and Security) ซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้โดยสาร และสายการบินรวมถึงผู้มีส่วนเกี่ยวข้องคำนึงถึงเป็นสิ่งแรก ซึ่งในด้านของการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารจำเป็นที่จะต้องมีการมีข้อกำหนด และกฎระเบียบมาใช้ในการดูแล และควบคุม เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และเพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางทางอากาศ โดยเริ่มมาจากกฎหมายสูงสุดของการเดินอากาศ คือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งข้อกำหนด และกฎระเบียบ โดยระบุว่า

มาตรา 6/1 ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจในการออกข้อบังคับ ข้อกำหนด กฎระเบียบ ประกาศ และคำสั่งตามพระราชบัญญัตินี้ โดยกำหนดขอบเขตการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือนให้ครอบคลุมทุกด้าน รวมไปถึงกำหนดมาตรการในการตรวจสอบ เพื่อให้กิจการการบินพลเรือนมีมาตรฐาน และความปลอดภัย รวมทั้งสอดคล้องกับมาตรฐานสากล (หมวด 1/1: มาตรา 15/7-มาตรา 15/16) และกำหนดหลักเกณฑ์การขนส่งวัตถุอันตราย และสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษทางอากาศ โดยการรับมอบ จัดเก็บ บรรจุ ขนถ่าย หรือขนส่งของดังกล่าว ต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และปฏิบัติตามเงื่อนไข ที่ผู้อำนวยการกำหนด เพื่อให้เป็นไปตามภาคผนวก 18 แห่งอนุสัญญาฯ (หมวด 1/3: มาตรา 15/27-มาตรา 15/31) ซึ่งหมายถึง กฎ และข้อระเบียบที่ถูกจัดตั้งขึ้น อาจถูกจัดตั้งโดยทางสายการบินซึ่งเป็นผู้รับขนส่ง (ขนส่งผู้โดยสาร) โดยผ่านการเสนอ และได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือน หรือคณะกรรมการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบกฎเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศปี พ.ศ. 2497 (สำนักงานกฤษฎีกา, 2558)

โดยทั้งนี้ การนำแนวทางของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และคำประกาศจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ผ่านการเสนอ และได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนมาเป็นข้อกำหนด กฎระเบียบในการเดินทางทางอากาศที่แต่ละสายการบินได้ระบุไว้เพื่อให้การดำเนินการทางการบินตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 (สำนักงานกฤษฎีกา, 2558) และการเดินทางทางอากาศของสายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ และสายการบินนกแอร์ เป็นไปด้วยความปลอดภัย ดังนี้

ข้อกำหนด และเงื่อนไข ซึ่งหมายถึง ข้อกำหนด และเงื่อนไขการบินเหล่านี้ตามที่ระบุอยู่ในคู่มือ หรือข้อกำหนดที่ผู้โดยสารควรทราบก่อนการจองตั๋ว และก่อนการโดยสาร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในเรื่องที่ว่าด้วยกฎระเบียบพื้นฐานที่ลูกค้า ซึ่งมีนิยามว่า ผู้โดยสาร ตามคำบ่งชี้ คำว่า "ลูกค้า" หรือ "ผู้โดยสาร" หรือ "ท่าน" หรือ "ของท่าน" และ "ตัวท่านเอง" หมายถึงผู้ใดก็ตาม ยกเว้น

พนักงานบนเครื่อง ที่ถูกขนส่งหรือจะถูกขนส่งด้วยเครื่องบินภายใต้ความยินยอมของสายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย (บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด, 2562) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ (บริษัท ไทยไลอ้อน แอร์ จำกัด, 2562) และสายการบินนกแอร์ (บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน), สำนักงานกฤษฎีกา, 2562)

ทั้งนี้ แต่ละสายการบินจะมีกฎระเบียบ และข้อบังคับรวมถึงเงื่อนไขที่ผู้โดยสารต้องรับทราบโดยจำเป็นต้องเรียนรู้ และศึกษาก่อนทำการจองตั๋วในทุกช่องทางทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อตกลงในการเดินทางทางอากาศ และเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินการบินโดยประกอบด้วยหัวข้อหลักจำนวน 13 หัวข้อ ดังนี้

- 1) ว่าด้วยเรื่อง คำนิยาม และความหมายของข้อกำหนด
- 2) ว่าด้วยเรื่อง การบังคับใช้ บททั่วไป ภาษา และข้อบังคับ และเงื่อนไขที่ใช้บังคับ
- 3) ว่าด้วยเรื่อง เอกสารยืนยันรายละเอียดการเดินทาง
- 4) ว่าด้วยเรื่อง อัตราค่าโดยสาร
- 5) ว่าด้วยเรื่อง การสำรองที่นั่ง
- 6) ว่าด้วยเรื่อง การลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง และสิ่งจำเป็นอื่นสำหรับการเดินทาง
- 7) ว่าด้วยเรื่อง สิทธิในการปฏิเสธการบิน
- 8) ว่าด้วยเรื่อง ตั๋วการระ
- 9) ว่าด้วยเรื่อง กำหนดการ และการยกเลิกเที่ยวบิน
- 10) ว่าด้วยเรื่อง ความประพฤติบนเครื่องบินโดยสาร
- 11) ว่าด้วยเรื่อง การจำกัดความรับผิดชอบ
- 12) ว่าด้วยเรื่อง ข้อจำกัดเรื่องเวลาในการเรียกเครื่อง และการดำเนินการ
- 13) ว่าด้วยเรื่อง การเปลี่ยนแปลงแก้ไข และสถานะสิทธิ์

โดยจากทั้ง 13 หัวข้อที่เป็นข้อกำหนด และกฎระเบียบตามที่สายการบินได้ระบุไว้สามารถจำแนกเป็น 5 หมวดหลัก ซึ่งเป็นกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศที่ผู้โดยสารควรรับรู้เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางทางอากาศ และผลประโยชน์ของผู้โดยสารเอง อีกทั้งเพื่อความสะดวก และความปลอดภัยของพนักงานในการปฏิบัติงานเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารกฎระเบียบพื้นฐานเพื่อการเดินทางทางอากาศ 5 หมวด ได้แก่

- หมวด 1 ข้อคำถามเกี่ยวกับเรื่องการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทางตามข้อกำหนดของสายการบินต้นทุนต่ำ ที่ให้บริการภายใต้สัญชาติไทย และสำนักงานการบิน

พลเรือนแห่งประเทศไทยระบุไว้ว่า การลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง เคาน์เตอร์เช็คอิน สายการบินจะเปิดให้บริการก่อนเวลาเครื่องออก 3 ชั่วโมงสำหรับเที่ยวบินต่างประเทศ และก่อนเวลาเครื่องออก 2 ชั่วโมงสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ ทั้งนี้ เคาน์เตอร์ของสายการบิน จะเปิดให้บริการก่อนเวลาออกเดินทาง 60 นาทีสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ และ 45 นาที สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ ผู้โดยสารจำเป็นต้องดำเนินการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทางให้เรียบร้อยภายในระยะเวลาที่ได้ระบุไว้ ทั้งนี้ ไม่ว่าในกรณีใด ๆ สายการบินสงวนสิทธิในการปฏิเสธการเดินทางตามข้อกำหนด และเงื่อนไขฉบับนี้ และไม่อนุญาตให้ท่านลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทางได้โดยไม่มีการเงินค่าโดยสารที่ท่านได้ชำระไปแล้ว 1) ผู้โดยสารต้องเช็คอินให้เรียบร้อยก่อนเวลาเดินทางอย่างน้อย 60 นาที สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ และ 45 นาที สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ 2) หากท่านไม่อาจแสดงตนหรือยืนยันความเป็นตัวท่านต่อพนักงานของสายการบิน 3) หากท่านไม่มีเอกสารได้อย่างครบถ้วน และถูกต้อง (เอกสารการเดินทางที่ชำรุดไม่สมบูรณ์จัดว่าเป็นเอกสารที่ไม่ถูกต้อง) รวมทั้งตราอนุญาตเดินทางเข้าประเทศ (วีซ่า) ซึ่งจำเป็นต่อการเดินทางไปยังสถานที่หรือประเทศนั้น ๆ 4) หากท่านไม่ชำระค่าโดยสารเต็มจำนวนหรือค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ที่ต้องจ่ายให้แก่สายการบิน 5) หากท่านกระทำการประทุษร้ายแก่พนักงานของสายการบิน หรือก่อให้เกิดความวุ่นวาย ณ เคาน์เตอร์ของสายการบิน หรือคู่มือพนักงานของสายการบิน ไม่ว่า โดยการกระทำหรือโดยวาจา 6) หากรัฐบาลหรือหน่วยงานอื่นไม่อนุญาตให้ท่านลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทางหรือขึ้นเครื่องบิน 7) หากสายการบินเห็นควรว่าท่านไม่สมควรแก่การเดินทางเนื่องจากอาการเมาสุราหรือมีลักษณะอาการที่เป็นอันตรายอย่างเห็นได้ชัดในทางการแพทย์ และ/หรือ 8) หากสายการบินเห็นควรว่าท่านไม่เหมาะสมในการเดินทางโดยเหตุผลทางการแพทย์ หรือเงื่อนไขทางการแพทย์ของท่านอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพแก่ผู้โดยสารอื่น

ทั้งนี้ การขึ้นเครื่อง ท่านจะต้องแสดงตัว ณ ประตูขึ้นเครื่องอย่างน้อย 30 นาทีก่อนถึงเวลาออกเดินทาง ซึ่งประตูขึ้นเครื่องจะปิด 20 นาทีก่อนถึงเวลาออกเดินทาง หากท่านไม่มาแสดงตัวภายในระยะเวลาดังกล่าว สายการบินสามารถปฏิเสธการเดินทางได้ รวมถึงการไม่ปรากฏตัว ท่านจะต้องแสดงตัวที่จุดเช็คอินตรงตามเวลาที่กำหนด และแสดงตัวที่ประตูขึ้นเครื่องไม่เกินเวลาที่สายการบินระบุไว้ ณ ขณะที่ท่านเช็คอิน หากไม่มาเช็คอินตามเวลา หรือขึ้นเครื่องตามเวลาออกเดินทาง ค่าโดยสารที่จ่ายไปแล้วจะไม่สามารถขอคืนเงินได้ไม่ว่าด้วยสาเหตุใด ยกเว้นผู้โดยสารสามารถทำเรื่องขอคืนค่าภาษีสนามบินที่ได้จ่ายไปแล้ว โดยติดต่อสายการบิน โดยอยู่ภายใต้เงื่อนไข และข้อกำหนดที่สายการบินระบุ ทั้งนี้ ค่าภาษีสนามบินแต่ละสนามบิน หรือ

แต่ละท่าอากาศยานมีอัตราการเรียกเก็บที่แตกต่างกัน โดยการปฏิบัติตามข้อบังคับท่านต้องรับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ คำสั่ง คำเรียกร้อง และข้อกำหนดของประเทศต้นทางที่ท่านจะออกเดินทาง ประเทศปลายทางที่ท่านจะเดินทางไปถึง และประเทศที่ท่านจะเดินทางผ่าน และต่อการปฏิบัติตามข้อกำหนด และเงื่อนไขการบินของสายการบิน ตลอดจนประกาศ และข้อปฏิบัติเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวของสายการบิน ทั้งนี้ สายการบินไม่รับผิดชอบต่อการจัดการเอกสารที่จำเป็น หรือการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ คำสั่ง คำเรียกร้อง และข้อกำหนด หรือคำอธิบายดังกล่าว ไม่ว่าจะได้รับการแจ้งเป็นวาจาหรือลายลักษณ์อักษร หรือในลักษณะอื่นใด หรือต่อผลที่เกิดกับท่านอันเนื่องมาจากการที่ท่านไม่สามารถจัดการเอกสารดังกล่าว หรือไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่ง คำเรียกร้อง และข้อกำหนด หรือคำอธิบายดังกล่าวได้

เอกสารที่จำเป็นสำหรับการเดินทางท่าน จะต้องรับผิดชอบในการจัดหา และครอบครองตลอดจนเตรียมเอกสารที่จำเป็นต่อการเดินทางให้พร้อม เพื่อนำมาใช้ประกอบการเดินทางเข้า และออกจากประเทศ ไม่ว่าจะเป็เอกสารที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพหรือเอกสารอื่น ๆ ตามที่กฎหมาย ข้อบังคับ คำสั่ง คำเรียกร้อง หรือข้อกำหนดของประเทศต้นทางที่ท่านจะออกเดินทาง ประเทศปลายทางที่ท่านจะเดินทางไปถึง และประเทศที่ท่านจะเดินทางผ่านบัญญัติไว้ เอกสารการเดินทางของท่านจะได้รับการตรวจสอบผ่านฐานข้อมูลต่าง ๆ รวมไปถึงฐานข้อมูลขององค์การตำรวจอาชญากรรมระหว่างประเทศ เพื่อจุดประสงค์ด้านความปลอดภัย การป้องกันการเกิดอาชญากรรม และการบังคับใช้กฎหมาย กรุณาตรวจสอบให้แน่ใจว่าเอกสารประกอบการเดินทางของท่านมีจำนวนหน้าคงเหลือเพียงพอตามข้อกำหนดของเมืองปลายทาง ทั้งนี้ สายการบินขอสงวนสิทธิในการไม่อนุญาตให้ผู้โดยสารที่ไม่ปฏิบัติตาม หรือมีเอกสารที่ไม่ถูกต้องครบถ้วนตามกฎหมาย ข้อบังคับ คำสั่ง คำเรียกร้อง หรือข้อกำหนดดังกล่าวขึ้นเครื่อง คำแนะนำด้านเอกสารเส้นทางบินภายในประเทศ กรณีผู้บรรลุนิติภาวะต้องแสดงบัตรประจำตัวประชาชน หรือหนังสือเดินทางฉบับจริงประกอบการเดินทางภายในประเทศทุกเส้นทาง กรณีเด็กเล็กหรือทารกโดยต้องแสดงสำเนาสูติบัตรหรือบัตรประจำตัวประชาชน ทั้งนี้ การตรวจสอบเพื่อความปลอดภัยท่านจะต้องเข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย หรือตรวจสอบสุขภาพจากหน่วยงานของรัฐบาลหรือเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน หรือเจ้าหน้าที่สายการบิน

- หมวด 2 ข้อคำถามเกี่ยวกับเรื่องสัมภาระไม่ต้องลงทะเบียนตามข้อกำหนดสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการภายใต้สัญชาติไทย และข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ 69 ว่าด้วยข้อกำหนดเกี่ยวกับสัมภาระติดตัวผู้โดยสารระบุไว้ว่า (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2556) อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 (2) และมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติ

การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 “สัมภาระติดตัว” หมายความว่า ของที่ผู้โดยสารนำขึ้นไปในห้องโดยสารอากาศยาน โดยให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศจัดทำประกาศเกี่ยวกับจำนวน ขนาด และน้ำหนักของสัมภาระติดตัวที่อนุญาตให้นำขึ้นไปในห้องโดยสารอากาศยานของตน และต้องประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสาร และประชาชนทราบเป็นการทั่วไป โดยทั้งนี้ ต้องยินยอมให้ผู้โดยสารนำของต่อไปนี้ขึ้นไปในห้องโดยสารอากาศยานของตน และไม่ให้นับรวมอยู่ในจำนวนสัมภาระติดตัวตามคำกล่าวเบื้องต้น ได้แก่ 1) กระเป๋าถือ (Small handbag or Pocket or purse) ขนาดความกว้าง 10 นิ้ว ยาว 15 นิ้ว ลึก 4 นิ้ว หรือโดยรวมสามด้านต้องไม่เกิน 30 นิ้ว และน้ำหนักไม่เกิน 1.5 กิโลกรัม ทั้งนี้ ให้รวมถึงกระเป๋าที่บรรจุคอมพิวเตอร์พกพาด้วย 2) ไม้เท้าสำหรับผู้สูงอายุ หรือไม้ค้ำยันสำหรับคนป่วย คนทุพพลภาพ หรือผู้ที่ช่วยเหลือตัวเองไม่ได้ 3) กล้องถ่ายรูปหรือกล้องส่องทางไกลขนาดเล็ก 4) อาหารสำหรับเด็กทารกในระหว่างการเดินทาง และ 5) สัมภาระติดตัวอื่น ๆ ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด รวมถึงการนำสัมภาระติดตัวขึ้นไปในห้องโดยสาร ผู้โดยสารมีหน้าที่จัดเก็บสัมภาระติดตัวในห้องโดยสารอากาศยาน และต้องปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าหน้าที่ประจำ อากาศยานเกี่ยวกับการจัดเก็บสัมภาระติดตัวดังกล่าว ทั้งนี้หากผู้โดยสารไม่ยินยอมปฏิบัติตาม ผู้ดำเนินการเดินอากาศอาจปฏิเสธไม่ให้ผู้โดยสารนั้นเดินทางไปกับอากาศยานของตน โดยตามกฎหมายของสายการบินระบุว่า สัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน สายการบินอนุญาตให้ผู้โดยสาร (ยกเว้นทารก) นำสัมภาระพกพา/สัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนติดตัวขึ้นเครื่องได้ 2 ชิ้น โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมตามข้อกำหนด และเงื่อนไขการบินที่ระบุไว้ โดยสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนอาจประกอบไปด้วยสัมภาระ 2 ชิ้น ได้แก่ กระเป๋าสัมภาระพกพาหนึ่งใบ หรือกระเป๋าใส่คอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กหนึ่งใบ หรือ กระเป๋าถือหนึ่งใบ หรือ กระเป๋าใบเล็กหนึ่งใบ สัมภาระพกพาหนึ่ง 1 ชิ้นจะต้องมีลักษณะ ดังนี้

1) ต้องมีขนาดไม่เกิน 56 ซม. (สูง) x 36 ซม. (กว้าง) x 23 ซม. (หนา)

2) ต้องสามารถจัดเก็บไว้ในช่องเก็บสัมภาระเหนือศีรษะภายในห้องโดยสารได้กระเป๋าใส่คอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กหนึ่งใบ หรือ กระเป๋าถือหนึ่งใบ หรือ กระเป๋าใบเล็กหนึ่งใบ ต้องมีขนาดไม่เกิน 40 ซม. (สูง) x 30 ซม. (กว้าง) x 10 ซม. (หนา) โดยต้องสามารถจัดเก็บไว้ได้ที่นั่งด้านหน้าได้ น้ำหนักรวมสัมภาระ 2 ชิ้นต้องไม่เกิน 7 กิโลกรัม

สัมภาระพกพาใด ๆ ที่มีน้ำหนักหรือขนาดเกินกำหนดหรืออาจเป็นอันตรายจะไม่ได้รับอนุญาตให้นำขึ้นห้องโดยสาร และผู้โดยสารจะต้องลงทะเบียนสัมภาระดังกล่าวที่เคาน์เตอร์เช็คอินของสายการบิน ประจำท่าอากาศยาน ทั้งนี้ ผู้โดยสารจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดโดยเคร่งครัด หากผู้โดยสารไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด และเงื่อนไขดังกล่าว สายการบินขอสงวนสิทธิ์ในการเช็คอินสัมภาระดังกล่าวเป็นสัมภาระเช็คอิน และโหลดลงใต้ท้องเครื่องบิน

โดยผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมในอัตราการใช้เครื่องน้ำหนักเกิน ณ ประตูทางออกขึ้นเครื่อง

- หมวด 3 ข้อคำถามเกี่ยวกับเรื่องของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง สิ่งของ ต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน (Dangerous Goods) ตามข้อกำหนดของสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการภายใต้สัญชาติไทย และข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ 83 (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2556)

3.1 ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ข้อ 2 (18) และข้อ 4 (8) ว่าด้วยเรื่อง ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์การตรวจค้นของเหลว เจล สเปรย์ที่จะนำขึ้นบนห้องโดยสารอากาศยานหรือนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะ พ.ศ. 2562 (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2556) ระบุไว้ว่า ตามที่ข้อ 2 และข้อ 4 ของข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะซึ่งกำหนดผู้ได้รับใบรับรอง การดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงาน บนอากาศยาน รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน และตรวจค้นบุคคลหรือสิ่งของที่จะนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ และหลักเกณฑ์อื่นที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงกำหนดหลักเกณฑ์ในการตรวจค้นของเหลว เจล สเปรย์ที่จะนำขึ้น บนห้องโดยสารอากาศยานหรือนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ประกาศนี้เรียกว่า “หลักเกณฑ์การตรวจค้นของเหลว เจล สเปรย์ที่จะนำขึ้นบนห้องโดยสารอากาศยานหรือนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะ พ.ศ. 2562

ข้อ 2 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับถัดจากวันประกาศเป็นต้นไป

ข้อ 3 ให้ยกเลิกประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่อง ข้อกำหนดเกี่ยวกับการนำของเหลว เจล สเปรย์ หรือวัตถุ และสารอื่น ๆ ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกันขึ้นในห้องโดยสารอากาศยาน ประกาศ ณ วันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2550

ข้อ 4 ในประกาศนี้ “ของเหลว เจล สเปรย์” หมายความว่า รวมถึงของเหลวในรูปแบบต่าง ๆ เช่น น้ำ เครื่องดื่ม ซุป น้ำเชื่อม แยม สตูว์ ซอส น้ำพริก หรืออาหารอย่างอื่นที่อยู่ในซอส หรือที่มีส่วนประกอบเป็นของเหลวในปริมาณมาก ตลอดจนครีม โลชั่น เครื่องสำอาง น้ำมัน น้ำหอม หรือเจลในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ยา ยาสีฟัน อาหาร ยาสระผม

เจลอาบน้ำ หรือวัตถุ หรือสารที่บรรจุในบรรจุภัณฑ์ที่มีแรงดัน และต้องฉีกพ่นเพื่อนำใช้ เช่น สเปรย์ โฟม รวมถึงวัตถุหรือสารที่มีส่วนผสมของของแข็ง และของเหลว เช่น มาสคารา ลิปสติก หรือลิปบาล์ม

ข้อ 5 ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ตรวจสอบของเหลว เจล สเปรย์ ที่จะนำขึ้นบนห้องโดยสารอากาศยานหรือนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะ ตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในประกาศนี้

ข้อ 6 ของเหลว เจล สเปรย์ที่ผู้โดยสารจะนำขึ้นบนห้องโดยสารอากาศยานหรือนำเข้าไปใน เขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

6.1) ของเหลว เจล สเปรย์ แต่ละชั้นต้องอยู่ในบรรจุภัณฑ์ที่ปิดสนิท และมีปริมาตรไม่เกิน 100 มิลลิลิตร หรือในหน่วยวัดปริมาตรอย่างอื่นที่เท่ากัน

6.2) บรรจุภัณฑ์ที่จะใช้บรรจุของเหลว เจล สเปรย์ ตาม (1) ต้องมีปริมาตรที่รองรับของเหลว เจล สเปรย์ได้ไม่เกิน 100 มิลลิลิตร และต้องมีข้อความระบุ ปริมาตรของบรรจุภัณฑ์ ไม่ว่าจะบรรจุภัณฑ์นั้นจะบรรจุ ของเหลว เจล สเปรย์ไว้เพียงบางส่วนก็ตาม

6.3) ผู้โดยสารสามารถนำของเหลว เจล สเปรย์ ตาม (1) ขึ้นบนห้องโดยสารอากาศยานหรือ นำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะได้มากกว่า 1 ชั้น แต่ต้องมีปริมาตรรวมกันสูงสุดไม่เกินคนละ 1,000 มิลลิลิตร

ในกรณีตามผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะอาจกำหนดมาตรการเพิ่มเติม ให้ผู้โดยสารนำของเหลว เจล สเปรย์ใส่รวมในถุงพลาสติกใสที่สามารถปิดผนึกได้ (Transparent Re-Sealable Plastic Bag) หรือในบรรจุภัณฑ์อื่นที่มีลักษณะเดียวกัน และต้องปิดผนึกปากถุงให้เรียบร้อย โดยให้นำไปได้อีกคนละ 1 ถุง โดยไม่นับรวมอยู่ในจำนวนสัมภาระติดตัวที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศแต่ละรายอนุญาตให้นำขึ้นบน ห้องโดยสารอากาศยานได้

ข้อ 7 ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้อง กำหนดมาตรการตรวจสอบ ของเหลว เจล สเปรย์ ที่จะนำขึ้นบนห้องโดยสารอากาศยานหรือนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะ ตามข้อ 6 โดยแยกบรรจุภัณฑ์ หรือถุงพลาสติกใสออกจากสัมภาระติดตัวอื่น ๆ ที่จะนำขึ้นบนห้องโดยสาร อากาศยาน หรือนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะ เพื่อให้พนักงานตรวจสอบทำการตรวจสอบของเหลว เจล สเปรย์

ณ บริเวณจุดตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Security Screening Point) เป็นการเฉพาะ แยกต่างหากจากสัมภาระติดตัวอย่างอื่น เว้นแต่มีอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจค้น เช่น X-ray Screening หรือวิธีการ อื่นใดที่สามารถตรวจพบของเหลว เจล สเปรย์ ได้

ข้อ 8 ความในข้อ 5 ไม่นำมาใช้บังคับในกรณีดังต่อไปนี้

(8.1) ของเหลว เจล สเปรย์ ประเภทยาให้มีใบรับรองแพทย์ ฉลาก หรือเอกสารกำกับยาที่ระบุชื่อ ผู้โดยสารซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้ยานั้น เว้นแต่เป็น ยาสามัญประจำบ้านตามประกาศกระทรวงสาธารณสุข รวมถึง อาหารหรือนมสำหรับเด็กทารก อาหารที่ต้องพกพาตามข้อกำหนดทางการแพทย์หรือเพื่อวัตถุประสงค์ทางโภชนาการในปริมาณที่เหมาะสม กับระยะเวลาการเดินทางในแต่ละเที่ยวบิน ทั้งนี้ ผู้โดยสารต้องแสดงให้พนักงานตรวจค้น ณ บริเวณจุดตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Security Screening Point) เพื่อทำการตรวจสอบ

(8.2) ของเหลว เจล สเปรย์ ที่ผู้ประจำหน้าที่ หรือ ผู้ปฏิบัติงานบนห้องโดยสารอากาศยานจะนำขึ้น อากาศยาน หรือที่บุคคลนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะนำไปใช้ส่วนตัวในปริมาณเท่าที่จำเป็น ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ และเหมาะสมกับระยะเวลาการปฏิบัติงานจริง (Operating Hours) ทั้งนี้ บุคคลดังกล่าว ต้องแสดงให้พนักงานตรวจค้น ณ บริเวณจุดตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Security Screening Point) เพื่อทำการตรวจสอบ

(8.3) ของเหลว เจล สเปรย์ ที่ผู้ปฏิบัติงานในสนามบิน ผู้ได้รับอนุญาตให้เข้าไปในเขตหวงห้าม หรือผู้ปฏิบัติงานในกรณีฉุกเฉินนำเข้าไปใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งนี้ บุคคลดังกล่าวต้องแสดงให้พนักงานตรวจค้น ณ บริเวณจุดตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Security Screening Point) เพื่อทำการตรวจสอบ

(8.4) ของเหลว เจล สเปรย์ ซึ่งผู้โดยสารซื้อจากร้านค้าปลอดอากร (Duty Free Shop) ภายใน สนามบินหรือบนห้องโดยสารอากาศยาน แต่จะต้องบรรจุไว้ในถุงพลาสติกที่สามารถบ่งชี้ร่องรอยการแกะหรือการเปิดปากถุง (Security Tampered-Evident Bags; STEBs) โดยต้องปิดผนึก (Sealed) เรียบร้อย และไม่มีร่องรอยการแกะ หรือการเปิดปากถุงหลังจากซื้อ และมีหลักฐานแสดงว่าได้ซื้อในวันที่ผู้โดยสารเดินทาง ทั้งนี้ ผู้โดยสารเปลี่ยนลำ (Transfer Passenger) หรือผู้โดยสารผ่าน (Transit Passenger) ต้องแสดงให้พนักงานตรวจค้น ณ บริเวณจุดตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Security Screening Point) เพื่อทำการตรวจสอบ เพื่อประโยชน์ของผู้โดยสาร ก่อนขึ้นเครื่องบินปลอดอากรผู้โดยสารต้องตรวจสอบข้อมูล

จากร้านค้าปลอดอากรภายในสนามบินหรือบนห้องโดยสารอากาศยาน เกี่ยวกับกฎเกณฑ์การปฏิบัติ ต่อของเหลว เจล สเปรย์ ณ สนามบินปลายทางของการเดินทาง และสนามบินทุกแห่งที่ผู้โดยสาร ต้องลงจากอากาศยานเพื่อแวะพัก หรือเปลี่ยนท่าอากาศยาน

ข้อ 9 ของที่มีส่วนประกอบเป็นของเหลว เจล สเปรย์ ในปริมาณ มากที่ผู้โดยสารนำติดตัวมาเป็นสัมภาระ หรือซื้อจากร้านค้าภายนอกสนามบิน หรือร้านค้าภายใน สนามบินก่อนเข้าจุดตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Security Screening Point) ผู้โดยสาร ต้องส่งมอบให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อจัดเก็บเป็นสัมภาระลงทะเบียนเท่านั้น

ข้อ 10 ภายใต้การประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้ได้รับใบรับรอง การดำเนินงานสนามบินสาธารณะอาจปรับเพิ่มความเข้มงวดของหลักเกณฑ์ และวิธีการตามข้อ 5 ข้อ 7 หรือข้อ 4 ให้สอดคล้องกับระดับภัยคุกคามได้

ข้อ 11 ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะ จัดให้มีการประชาสัมพันธ์การนำของเหลว เจล สเปรย์ขึ้นบนห้องโดยสารอากาศยานหรือเข้าเขต พื้นที่หวงห้ามของสนามบินสาธารณะ ให้กับผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ ผู้ปฏิบัติงานบนห้องโดยสาร อากาศยาน เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในสนามบิน ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้เข้าไปในเขตพื้นที่หวงห้าม รวมถึงบุคคลใด ๆ ทราบ ณ บริเวณที่เห็นได้ชัดเจนภายในอาคารผู้โดยสาร เช่น จุดแสดงตนเพื่อรับ บัตรโดยสาร จุดตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย รวมทั้งช่องทางอื่นใดเพื่อให้ทราบ ล่วงหน้า ก่อนเข้าพื้นที่หวงห้ามของสนามบินสาธารณะ

3.2 ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์ การพาแบตเตอรี่ลิเทียมไปกับอากาศยาน พ.ศ. 2559 อาศัยอำนาจมาตรา 26 แห่ง พ.ร.บ. การ เดินอากาศ พ.ศ. 2497 ระบุว่า เนื่องจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ประกาศ กำหนดให้แบตเตอรี่ลิเทียม เป็นวัตถุ และสารซึ่งในระหว่างการขนส่งทางอากาศอาจเป็นอันตราย ต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคลในอากาศยาน ฉะนั้น การพาแบตเตอรี่ลิเทียมไปกับ อากาศยานจะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 26 แห่ง พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 หรือได้ปฏิบัติตาม ข้อ 4 (4) ของกฎกระทรวงกำหนดวัตถุอันตราย และสัตว์ซึ่งอาจ เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคลในอากาศยาน พ.ศ. 2550 ผู้อำนวยการ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์การพาแบตเตอรี่ ลิเทียมไปกับอากาศยานไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิก “ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์การพา แบตเตอรี่ลิเทียมไปกับอากาศยาน พ.ศ. 2559 ประกาศ ณ วันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2559

ข้อ 2 ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์ การพาแบตเตอรี่ลิเทียมไปกับอากาศยาน พ.ศ. 2559

ข้อ 3 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับนับแต่วันที่ประกาศเป็นต้นไป
ข้อ 4 ในประกาศนี้

“แบตเตอรี่ลิเทียม” หมายความว่า แบตเตอรี่ลิเทียม ทั้งแบตเตอรี่ลิเทียมไอออน (Lithium ion batteries) ซึ่งสามารถอัดประจุพลังงานไฟฟ้าได้ และแบตเตอรี่ลิเทียมเมทัล (Lithium metal batteries) ที่ไม่สามารถอัดประจุพลังงานไฟฟ้าได้

“แบตเตอรี่ลิเทียมสำรอง” หมายความว่า แบตเตอรี่ลิเทียมที่ไม่ได้ติดตั้งอยู่ในตัวอุปกรณ์ หรือแบตเตอรี่ลิเทียมที่แยกนำขึ้นบนอากาศยานต่างหาก สำหรับการสำรอง ใช้งานเมื่อแบตเตอรี่ที่ติดตั้งอยู่ใน ตัวอุปกรณ์อ่อนกำลัง และให้หมายความรวมถึง ที่อัดประจุพลังงานไฟฟ้าแบตเตอรี่แบบพกพา (Power bank) ซึ่งมี แบตเตอรี่ลิเทียมในตัวที่ใช้สำหรับอัดประจุพลังงานไฟฟ้าแบตเตอรี่ที่อยู่ในตัวอุปกรณ์ เช่น โทรศัพท์มือถือ

“ข้อกำหนดทางเทคนิค” (Technical instructions) หมายความว่า ข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับ การขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศอย่างปลอดภัย (ICAO DOC 9284) ที่ออกในช่วงระยะเวลาตามวิธีการที่คณะมนตรี แห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด และให้การรับรอง

ข้อ 5 ห้ามมิให้ผู้ใดพาแบตเตอรี่ลิเทียมไปกับอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือ จากพนักงานเจ้าหน้าที่ และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการอนุญาตให้ส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ไปกับอากาศยาน (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2558) เว้นแต่จะได้ปฏิบัติตาม ข้อ 5 ข้อ 7 ข้อ 8 และ ข้อ 9

แบตเตอรี่ลิเทียมที่ไม่ระบุพลังงานไฟฟ้าวัตต์/ชั่วโมง (Watt/Hour: WH) หรือขนาดบรรจุของลิเทียม (Lithium Content; LC) หรือระบุไม่ชัดเจน ห้ามมิให้พาไปกับอากาศยาน ไม่ว่าจะใส่ในสัมภาระติดตัวหรือสัมภาระลงทะเบียนก็ตาม

ข้อ 6 คนโดยสาร หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานจะพา แบตเตอรี่ลิเทียมไปกับอากาศยานได้ โดยไม่ถือว่าเป็นวัตถุอันตรายซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคลในอากาศยานตาม มาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยนำติดตัวหรือใส่ไว้ในสัมภาระตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

พลังงานไฟฟ้าของ แบตเตอรี่ลิเธียม (วัตต์-ชั่วโมง (Wh)) หรือขนาดบรรจุของ ลิเธียม (Lithium content (LC)) (g)	ตัวอย่างอุปกรณ์	ลักษณะ (Configuration)	สัมภาระติดตัว (Hand/ Carry on baggage)	สัมภาระ ลงทะเบียน (Checked baggage)
≤ 100 Wh หรือ ≤ 2 g (LC)	แบตเตอรี่และชิ้นส่วนลิเธียม (Lithium Ion Cell) ขนาดเล็ก เช่น แบตเตอรี่สำหรับโทรศัพท์ มือถือ กล้องถ่ายรูป นาฬิกา เครื่องเล่นเพลงแบบพกพา คอมพิวเตอร์แบบพกพา (Laptop) เป็นต้น	ในตัวอุปกรณ์ (In equipment)	ได้	ได้ (ยกเว้น บุหรี่ไฟฟ้า และ เครื่องทำ ไอระเหย)
		สำรอง (Spares)	ได้ (เมื่อมีการป้องกันการ เสียหายและลัดวงจร)	ไม่ได้
> 100 ถึง ≤ 160 หรือ 2 g (LC) ≤ 8 g (LC) (โดยการรับรองจาก ผู้ดำเนินการเดินอากาศ) (The Approval Of Operator As Required)	แบตเตอรี่และชิ้นส่วนลิเธียม (Lithium Ion Cell) ขนาดกลาง รวมถึงแบตเตอรี่ที่มีการขยาย อายุการใช้งานสำหรับคอมพิวเตอร์ แบบพกพา (Laptop) และแบตเตอรี่ สำหรับการใช้งานของผู้มีอาชีพ สาขาอุตสาหกรรม เป็นต้น	ในตัวอุปกรณ์ (In equipment)	ได้	ได้
		สำรอง (Spares)	ได้ (ไม่เกิน 2 ชิ้น) (เมื่อมีการป้องกันการ เสียหายและลัดวงจร)	ไม่ได้
> 160 Wh หรือ > 8 g (LC) (โดยการรับรองจาก ผู้ดำเนินการเดินอากาศ) (The Approval Of Operator As Required)	แบตเตอรี่และชิ้นส่วนลิเธียม (Lithium Ion Cell) ขนาดใหญ่ สำหรับอุปกรณ์ที่ใช้ในอุตสาหกรรม และอาจใช้ในยานพาหนะ ไฟฟ้าและไฮบริด อุปกรณ์ เคลื่อนที่ส่วนบุคคล	<ul style="list-style-type: none"> ห้ามมิให้พาไปกับอากาศยาน แต่ต้องส่งไปในลักษณะสินค้า (cargo) โดยสอดคล้องตามที่ข้อกำหนดทางเทคนิคกำหนด ไว้เท่านั้น ข้อยกเว้น : แบตเตอรี่ลิเธียมไอออนสำหรับรถวีลแชร์ หรือ อุปกรณ์ช่วยเหลือที่ซึ่งคล้ายคลึงกัน ซึ่งผู้โดยสารที่มีข้อจำกัด ด้านการเคลื่อนไหวจำเป็นต้องใช้ เนื่องจากปัญหาด้าน สุขภาพ อายุ หรือปัญหาชั่วคราว เช่น ขาหัก สามารถพาไปกับ อากาศยานได้ แต่ขนาดพลังงานไฟฟ้าต้องไม่เกิน 300 watt hours (Wh) หรือ 25 g (LC) สำหรับแบตเตอรี่ชนิดเดียว หรือ แบตเตอรี่ 2 ชิ้น ต้องไม่เกิน 160 Wh หรือ 13.5 g (LC) ต่อชิ้น ทั้งนี้ คนโดยสารจะต้องแจ้งให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ทราบล่วงหน้าในขณะที่ทำการสำรองที่นั่ง และผู้ดำเนินการเดิน อากาศต้องพาไปกับอากาศยานโดยจัดเก็บไว้ในห้องโดยสาร และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทางเทคนิคด้วย 		

หมายเหตุ:วิธีแปลงหน่วย : - แอมป์แปร์-ชั่วโมง (Ah) = $\frac{\text{วัตต์-ชั่วโมง (Wh)}}{\text{โวลต์ (V)}}$

$$- \text{มิลลิแอมป์แปร์-ชั่วโมง (mAh)} = \frac{\text{วัตต์-ชั่วโมง (Wh)} \times 1000}{\text{โวลต์ (V)}}$$

ภาพที่ 2.1 ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์การพาแบตเตอรี่
ลิเธียมไปกับอากาศยาน พ.ศ. 2559

ที่มา ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์การพาแบตเตอรี่
ลิเธียมไปกับอากาศยาน พ.ศ. 2559 (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2559)

ข้อ 7 คนโดยสาร และสมาชิกลูกเรือจะพาอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงอุปกรณ์ทางการแพทย์ (Medical Devices) ที่มีแบตเตอรี่ลิเธียมติดตั้งอยู่ในตัวอุปกรณ์ เช่น คอมพิวเตอร์ แล็ปท็อป กล้องถ่ายรูป โทรศัพท์ มือถือ ไปกับอากาศยานได้ตามจำนวนที่จำเป็นเฉพาะเพื่อใช้เป็นการส่วนตัวซึ่งไม่ใช่เพื่อการค้าเท่านั้น

ข้อ 8 การพาแบตเตอรี่ลิเธียมสำรองไปกับอากาศยานโดยใส่ไว้ในสัมภาระติดตัว คนโดยสาร และสมาชิกลูกเรือจะต้องทำการป้องกันขั้วของแบตเตอรี่ลิเธียมสำรองทุกชิ้นจากเหตุไฟฟ้าลัดวงจร เพื่อให้มั่นใจได้ว่าอุปกรณ์ดังกล่าวจะไม่เปิดการทำงานขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจในวิธีการต่าง ๆ ดังนี้

8.1) บรรจุไว้ในหีบห่อบรรจุเดิมจากผู้ผลิตหรือใช้แผ่นเทปปิดบนขั้วแบตเตอรี่หรือบรรจุแต่ละชิ้นแยกกันในถุงพลาสติก (หรือถุงป้องกัน)

ข้อ 9 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และอากาศยานส่วนบุคคลต้องกำหนดมาตรการใด ๆ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคนโดยสาร และสมาชิกลูกเรือได้ดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนดตาม ข้อ 5 ข้อ 7 และ ข้อ 8 แล้ว

ข้อ 10 การส่งหรือพาแบตเตอรี่ลิเธียมไปกับอากาศยานขนส่งคนโดยสาร (Passenger Aircraft) หรืออากาศยานขนส่งสินค้า (Freighter/Cargo Aircraft) ในลักษณะสินค้า (Cargo) ตามหมายเลขสหประชาชาติ ซึ่งข้อกำหนดทางเทคนิคไม่ได้กำหนดห้ามไว้ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทางเทคนิคด้วย

3.3 อ้างอิงจากข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 92 ว่าด้วยการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ และประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการอนุญาตให้ส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสั้วไปกับอากาศยาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2561 โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือสายการบินต้องควบคุมดูแลห้ามมิให้ผู้โดยสารนำวัตถุอันตรายหรือสินค้าอันตรายตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ขึ้นไปอากาศยานเด็ดขาดเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ ยกเว้น สัมภาระบางชนิดที่ต้องได้รับอนุญาตจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ และผู้ดำเนินการอากาศต้องดูแล และรับผิดชอบเรื่องความปลอดภัย

3.3.1 สิ่งที่ไม่ถือว่าเป็นสัมภาระหรือไม่อาจรวมอยู่ในสัมภาระสายการบินขอสงวนสิทธิในการปฏิเสธการเดินทางของท่าน หากพบสัมภาระหรือสิ่งของเหล่านี้ในสัมภาระของท่าน

1) วัตถุที่ไม่ได้บรรจุในกระเป๋าหรือภาชนะที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัย

2) วัตถุที่อาจเป็นอันตรายต่อเครื่องบิน บุคคลอื่น หรือทรัพย์สินบนเครื่องบิน และ/หรือ ถือว่าเป็นวัตถุอันตราย ภายใต้กฎระเบียบข้อบังคับการขนส่งวัตถุอันตรายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization ; ICAO) สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association ; IATA) หรือ ข้อกำหนด และเงื่อนไขการบินของสายการบิน

3) วัตถุที่ห้ามมีการขนส่งทางอากาศตามกฎหมายข้อบังคับ หรือคำสั่งของรัฐใดก็ตามที่ท่านจะออกเดินทาง ที่จะเดินทางไปถึง และที่ท่านจะเดินทางผ่าน

4) วัตถุที่สายการบินพิจารณาโดยชอบด้วยเหตุผลแล้วว่าไม่เหมาะกับการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากน้ำหนัก ขนาด หรือลักษณะของสิ่งนั้น

5) วัตถุที่แตกง่ายหรือชำรุดเสียหายได้

6) สัตว์ทั้งที่มีชีวิต และไม่มีชีวิต

7) ชิ้นส่วนของสัตว์หรือมนุษย์

8) อาหารทะเลสด หรือแช่แข็ง หรือเนื้อสัตว์อย่างอื่นที่อาจใส่กระเป๋าลือ และนำขึ้นเครื่องได้ เว้นแต่จะแสดงให้เป็นที่พอใจแก่สายการบินแล้วว่าได้บรรจุหีบห่ออย่างเรียบร้อยแล้วด้วยโฟมกันชื้น และ/หรือ กล่องเก็บความเย็น ซึ่งบรรจุอาหารแห้งหรืออาหารที่ไม่เสียหาย สายการบินจะอนุญาตให้ลงทะเบียนสัมภาระได้หลังจากที่ได้รับการตรวจสอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว หากผู้โดยสารปฏิเสธการตรวจสอบ สายการบินมีสิทธิปฏิเสธไม่รับสัมภาระดังกล่าวได้

(ฉ) อาวุธปืน และดินปืน เมื่อผู้โดยสารมีความจำเป็นต้องการจะพกอาวุธปืน และดินปืนไปกับอากาศยานต้องลงทะเบียนหรือแสดงต่อเจ้าหน้าที่สายการบิน ณ เคาน์เตอร์เช็คอิน โดยต้องเป็นไปตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการอนุญาตให้คนโดยสารพาอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน และสิ่งเทียมอาวุธปืนไปกับอากาศยาน พ.ศ. 2561

(ญ) ก๊าซที่สามารถระเบิด หรือติดไฟได้ และไม่ได้ เช่น ละอองสี ก๊าซที่กลั่นจากน้ำมันปิโตรเลียม (butane) น้ำมันก๊าด ก๊าซทำความเย็น เช่น ถังดำน้ำที่มีก๊าซบรรจุอยู่ในโตรเจนเหลว (เช่น สี ทินเนอร์ ตัวทำละลาย) ของแข็งที่ติดไฟได้ (เช่น ไม้ขีดไฟ ไฟแช็ค) สารอินทรีย์ประเภทเปอร์ออกไซด์ (เช่น เรซิน) วัตถุมีพิษ สารอันตรายติดเชื้อได้ (เช่น ไวรัส หรือแบคทีเรีย) สารกัมมันตภาพรังสี (เช่น เรเดียม) สารกัดกร่อน (เช่น กรด ค่าง) ปะอืด เครื่องวัดอุณหภูมิ สารที่มีลักษณะเป็นแม่เหล็ก สารออกไซด์ (เช่น สารฟอกขาว) บุหรี่ไฟฟ้า

(ฎ) วัตถุที่อยู่ในดุลพินิจของสายการบินแล้วพิจารณาเห็นว่า เป็นอาวุธ เช่น ปืนพกโบราณ ดาบ มีด และวัตถุในลักษณะคล้ายคลึงกัน ซึ่งอาจถือเป็นสัมภาระที่ต้องลงทะเบียนได้ตามข้อบังคับการบินของสายการบินแต่ไม่ได้รับอนุญาตให้นำขึ้นไปยังห้องโดยสารไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น

3.3.2 ทรัพย์สินมีค่า และแตกหักง่าย ท่านไม่สามารถลงทะเบียนทรัพย์สินดังกล่าวเป็นสัมภาระที่ต้องลงทะเบียนได้ และท่านต้องรับผิดชอบต่อความเสี่ยง อันอาจเกิดกับทรัพย์สินดังกล่าวเองหากท่านส่งทรัพย์สินดังกล่าวเป็นสัมภาระลงทะเบียน ซึ่งทรัพย์สินดังกล่าว รวมถึง เงิน อัญมณี หินมีค่า เครื่องเงิน คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เอกสารที่แลกเปลี่ยนเป็นเงินได้ หลักทรัพย์หรือของมีค่าอื่น ๆ เอกสารทางธุรกิจ หนังสือเดินทาง และเอกสารแสดงตนอื่น ๆ โฉนด ตั๋วฉบับเอกสาร หรือสิ่งอื่นใดที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

3.3.3 ความถูกต้อง และเหมาะสมด้วยเหตุผลทางด้านความปลอดภัย และความมั่นคง สายการบินอาจขอให้ท่านเข้ารับการตรวจค้น เอ็กซเรย์ หรือการสแกนด้วยวิธีอื่นเพื่อตรวจสอบตัวท่าน และสัมภาระของท่าน และอาจให้มีการตรวจหรือค้นสัมภาระของท่านในขณะที่ท่านไม่ได้อยู่ ณ ที่นั้นได้ ทั้งนี้ เพื่อตรวจสอบว่าท่านได้ครอบครองหรือสัมภาระของท่านบรรจุวัตถุต้องห้ามตามที่กำหนดไว้ หากท่านไม่เต็มใจที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว สายการบินอาจไม่อนุญาตให้ท่าน หรือสัมภาระของท่านร่วมไปในการเดินทางได้โดยสายการบินจะไม่ชำระเงินคืนหรือรับภาระผูกพันอื่นใด ในกรณีที่มีการตรวจค้นหรือสแกนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ท่านหรือการเอ็กซเรย์หรือสแกนทำให้สัมภาระของท่านชำรุดเสียหาย สายการบินจะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายดังกล่าวเว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดจาก ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของสายการบิน

3.4 อ้างอิงจากข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 92 ว่าด้วยการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ และประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการอนุญาตให้ส่งหรือพาวัตถุอันตราย หรือสัตว์ไปกับอากาศยาน พ.ศ. 2561 (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2561)

- หมวด 4 ข้อคำถามเกี่ยวกับเรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่ง หรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ในเขตห้ามสูบ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน

4.1 การเดินทางของสตรีมีครรภ์ ตามข้อกำหนดสายการบิน และตามข้อแนะนำของ IATA Medical Manual 11th Edition (International Air Transport Association, 2018) ระบุว่า ผู้โดยสารที่ตั้งครรภ์จำเป็นต้องแจ้งให้สายการบินทราบถึงอายุครรภ์เมื่อทำการสำรองที่นั่ง ณ เคาน์เตอร์เช็คอิน โดยผู้โดยสารที่ตั้งครรภ์จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในการเดินทาง ดังต่อไปนี้

อายุครรภ์ไม่ถึง 27 สัปดาห์ (ตลอดช่วงอายุครรภ์) ผู้โดยสาร จะต้องลงนามยินยอมในเอกสารจำกัดขอบเขตความรับผิดชอบของสายการบิน เมื่อทำการเช็คอินเพื่อแสดงความยินยอมไม่ทำการเรียกร้องใด ๆ ต่อสายการบิน

อายุครรภ์ในช่วงสัปดาห์ที่ 28 สัปดาห์ ถึง 35 สัปดาห์ (ตลอดช่วงอายุครรภ์) ผู้โดยสารต้องแสดงใบรับรองแพทย์ที่ได้รับอนุญาตให้เดินทางได้ ใบรับรองแพทย์ต้องยืนยันอายุครรภ์เป็นจำนวนสัปดาห์ และเอกสารดังกล่าวจะต้องลงวันที่กำกับไว้ไม่เกิน 30 วัน นับถึงวันออกเดินทางเที่ยวบินขาออก หรือเที่ยวบินขาเข้าแล้วแต่กรณี โดยผู้โดยสารจะต้องลงนามยินยอมในเอกสารจำกัดขอบเขตความรับผิดชอบของสายการบิน เมื่อทำการเช็คอินเพื่อแสดงความยินยอมไม่ทำการเรียกร้องใด ๆ ต่อสายการบิน

อายุครรภ์เดี่ยตั้งแต่สัปดาห์ที่ 35-36 สัปดาห์ขึ้นไป สายการบินปฏิเสธการให้บริการหรือกรณีครรภ์ที่มีบุตรมากกว่า 1 คน เกิน 32 สัปดาห์ สายการบินปฏิเสธการให้บริการ โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ได้ให้แนวทางปฏิบัติสำหรับสายการบินในการจัดการกับผู้โดยสารที่ตั้งครรภ์ที่ต้องแสดงใบรับรองแพทย์ในกลุ่ม ดังนี้ ผู้โดยสารที่ตั้งครรภ์มีภาวะแทรกซ้อน ซึ่งจะพิจารณาเป็นรายกรณีว่าสามารถเดินทางได้หรือไม่ หรือกรณีผู้โดยสารที่แท้งบุตร หรือมีสภาวะแท้งคุกคาม หากยังมีเลือดออกต้องให้แพทย์ตรวจก่อนการเดินทาง แต่ถ้าหากเป็นปกติ และไม่มีอาการเจ็บปวดต่อเนื่องเป็นเวลาอย่างน้อย 24 ชั่วโมง สามารถให้เดินทางได้

4.2 การเดินทางเฉพาะบุคคลของผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปี ตามข้อกำหนดสายการบินต้นทุนต่ำ ระบุว่า สายการบินไม่อนุญาตให้เด็กอายุต่ำกว่า 12 ปี เดินทางเพียงลำพัง โดยจำเป็นต้องมีผู้ที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 16 ปี ร่วมเดินทางด้วย และเด็กที่อายุ 12-16 ปี ที่เดินทางลำพังต้องมีผู้ปกครองเซ็นเอกสารรับรอง และกรณีทารกอายุไม่ถึง 9 วัน สายการบินขอสงวนสิทธิ์ไม่อนุญาตให้ทารกที่มีอายุไม่ถึง 9 วัน ร่วมเดินทางไปกับเครื่องบินโดยสาร ยกเว้นกรณีที่มีความจำเป็นที่สายการบินอาจใช้ดุลยพินิจให้ทารกดังกล่าวเดินทางไปกับเครื่องบินโดยสารได้หากมีใบรับรองการเดินทางจากแพทย์ผู้เชี่ยวชาญ และบิดามารดาของทารกได้ลงนามในคำแถลงขอจำกัดความรับผิดชอบของสายการบิน (ATCONT, 2013)

4.3 การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม ภายหลังจากการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงามขนาดเล็ก ผู้โดยสารต้องเดินทางหลังจากการผ่าตัด 24 ชั่วโมง โดยจำเป็นต้องมีใบรับรองแพทย์ที่ระบุว่าสามารถเดินทางโดยเครื่องบินได้ โดยต้องออกภายใน 7 วัน (International Air Transport Association, 2018)

4.4 การสูบบุหรี่ในพื้นที่ห้ามสูบบุหรี่ในท่าอากาศยาน หรือบนอากาศยาน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ระบุว่า “บุหรี่” หมายความว่า บุหรี่ตามกฎหมายว่าด้วยยาสูบ (สำนักงานกฤษฎีกา, 2558)

มาตรา 7 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานซึ่งสั่งในนามผู้ควบคุมอากาศยาน ที่เป็นคำสั่งเพื่อ รักษากฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกิน สี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่ง เป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ที่สั่งเพื่อให้เกิดความปลอดภัย แก่อากาศยานหรือแก่บุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 8 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการหรือมีสิ่งอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

- (1) สูบบุหรี่ในห้องน้ำ หรือที่อื่นใดที่มีใช้สถานที่ที่จัดไว้ให้สูบบุหรี่เป็นการเฉพาะ
- (2) ใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในเวลาที่ห้ามใช้ หรือ
- (3) มีสิ่งที่มีประกาศห้ามมิให้นำขึ้นไปในอากาศยานไว้ในการครอบครอง ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่ง เป็นการกระทำเพื่อให้เกิดการขัดข้องแก่อุปกรณ์ที่เกี่ยวกับ ความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ความผิดตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจปรับค่าปรับในอัตราชั้นสูงจากผู้กระทำความผิดได้ และเมื่อผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับแล้ว ให้คดีเลิกกัน

มาตรา 9 ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดทำให้เครื่องตรวจจับควันหรืออุปกรณ์อื่นใดในอากาศยานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยานไม่ทำงาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

4.5 การอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน ตามแผนคู่มือความปลอดภัยหน้าที่นั่งของผู้โดยสาร โดยผ่านความเห็นชอบด้านความปลอดภัยบนอากาศยานจากคณะกรรมการการบินพลเรือน และคู่มือลูกเรือ (สำนักงานการบินพลเรือน, 2560) ที่ได้ระบุการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบินเบื้องต้น คือ เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน และจำเป็นต้องมีการอพยพผู้โดยสารออกนอกเครื่องบิน เบื้องต้นผู้โดยสารต้องฟังคำแนะนำ และขั้นตอนจากลูกเรืออย่างเคร่งครัด ทั้งสัมภาระ ติดตัวทั้งหมดไว้บนเครื่องบิน ถอดรองเท้า โดยเฉพาะรองเท้าส้นสูงแล้ววิ่ง หรือมอบในกรณีมีควันไฟไปยังทางออกฉุกเฉินใกล้ตัว เมื่อลงไปยังพื้นให้หนีออกจากตัวเครื่องบินให้มากที่สุดไปยังพื้นที่ปลอดภัยหรือจุดรวมพลตามที่สนามบินได้จัดไว้ หรือปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่อย่างเคร่งครัด

- หมวด 5 ข้อคำถามเกี่ยวกับคำพูดต้องห้ามในสนามบิน และในการเดินทางทางอากาศซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย เนื่องจากสนามบินเป็นสถานที่ที่เน้นในเรื่องความปลอดภัย การพูดเล่น ๆ หรือแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารอันเป็นเท็จ จนเป็นเหตุให้ผู้อื่นตื่นตกใจ

นอกจากจะทำให้เที่ยวบินออกเดินทางล่าช้าแล้วผู้ที่พุด ต้องถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย ได้แก่ คำว่า ยานเสพติด ปืน ระเบิด อาวุธ วัตถุอันตราย โรคระบาดร้ายแรง การก่อการร้าย คำหาบบกาศที่เจ้าหน้าที่ พิจารณาว่า เป็นการคุกคาม ก่อความรำคาญ หรืออาจเป็นภัย โดยผู้ฝ่าฝืน หรือกระทำความผิดมี ความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 มาตรา 12 (สำนักงานกฤษฎีกา, 2558) ผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินผู้ใดกระทำการอย่าง หนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ 1) ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่น 2) ทำให้เสียทรัพย์ 3) ดัดเครื่องดัดที่มีแอลกอฮอล์ หรือใช้สารที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือ 4) กระทำด้วยประการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายใน อากาศยาน ถ้าการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือ บุคคลในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน หรือเป็น การฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2.2 องค์การที่เกี่ยวข้องด้านการบินพลเรือน

2.2.1 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization; ICAO) มีสมาชิก 193 ประเทศ (ข้อมูล ณ วันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2563) สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เมือง มอนทรีออล ประเทศแคนาดา ส่วนสำนักงานประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ตั้งอยู่ที่ ถนนกำแพงเพชร 3 แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย ตั้งอยู่ใกล้กับสวนวชิรเบญจทัศ สวนจตุจักร และ บริษัท ปตท.สำรวจ และผลิต จำกัด (มหาชน)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นองค์การที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวางระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับกิจกรรมการบินระหว่างประเทศระหว่างชาติ เป็นหน่วยงานชำนาญพิเศษของ สหประชาชาติ โครงการเร่งพัฒนาการบินพลเรือนนี้ เริ่มในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยการ จัดตั้งคณะกรรมการเดินอากาศระหว่างประเทศ (International commission for Air Navigation; ICAN) ก่อตั้งเมื่อวันที่ 4 เมษายน ค.ศ. 1947 (สมชาย พิพุทธวัฒน์, 2556)

โดยวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ คือ

- 1) เพื่อประกันการขยายตัวของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย และเป็นระเบียบ
- 2) เพื่อส่งเสริมศิลปะการออกแบบอากาศยาน และการดำเนินการบินให้ไปสู่ จุดมุ่งหมายในทางสันติ
- 3) เพื่อส่งเสริมวิวัฒนาการการบิน ท่าอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

- 4) เพื่อสนองความต้องการของชาวโลกในการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ
- 5) ป้องกันการสูญเปล่าทางเศรษฐกิจอันเกิดจากการแข่งขันระหว่างบริษัทการบิน
- 6) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการบินสำหรับการเดินอากาศระหว่างประเทศ และทำหน้าที่ คือ เป็นผู้จัดการกำหนดมาตรฐาน และวิธีปฏิบัติที่ใช้ในกิจการการบินทุกประเภท โดยได้จัดทำในลักษณะเป็นข้อตกลงระหว่างนานาประเทศ รวมทั้งออกระเบียบข้อบังคับการเดินอากาศ การออกประกาศนียบัตร และการตรวจสอบเครื่องบิน การกำหนดคุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ประจำเครื่องบิน และเจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างเครื่อง กำหนดลักษณะของท่าอากาศยาน กำหนดมาตรฐานระบบสื่อสาร และวิทยุช่วยบิน กิจการศุลกากร คนเข้าเมือง ตลอดจนข้อบังคับว่าด้วยสุขภาพของผู้โดยสารเครื่องบิน สินค้า และพัสดุลำเลียงโดยทางเครื่องบิน และทำหน้าที่สอบสวน เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางเครื่องบินเกิดขึ้น

2.2.2 สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association)

สมาคมที่มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาความร่วมมือส่วนภูมิภาคระหว่างท่าอากาศยานระหว่างประเทศแห่งอาเซียนในเรื่องการพัฒนา การปฏิบัติ และการบริหารท่าอากาศยาน เพื่อให้การบริหาร และการปฏิบัติงานของท่าอากาศยานในกลุ่มอาเซียนมีประสิทธิภาพ และมีกฎเกณฑ์ และวิธีปฏิบัติที่เหมือนกัน สำหรับประเทศไทย การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้ร่วมเป็นสมาชิกเมื่อ พ.ศ. 2523 โดยมีหน้าที่หลัก (สมชาย พิพิธวัฒน์, 2556) คือ

- 1) อำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า เชื่อมโยงกันโดยถือตัวใบเดียวด้วย คุณภาพเท่าเทียมกัน
- 2) ส่งเสริมด้านความปลอดภัย และการขนส่งทางอากาศอย่างประหยัด
- 3) สนับสนุนการบินพาณิชย์ และร่างกฎระเบียบต่าง ๆ ของการขนส่งทางอากาศ
- 4) ศึกษา และหาทางแก้ไขปัญหาก็เกี่ยวข้องกัอุตสาหกรรมการบิน
- 5) กำหนดนโยบายเรื่องตัวโดยสาร ให้เป็นมาตรฐานทั้งในด้านราคา การชั่งน้ำหนัก การตรวจสอบสัมภาระ และการดูแลเอกสาร ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก
- 6) ออกรหัสเรียกเฉพาะ (Tag code) สำหรับสายการบินทั่วโลก

2.2.3 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (The Civil Aviation Authority of Thailand)

เป็นองค์กรด้านการบินในระดับรัฐ (State) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการบินพลเรือนของประเทศ พัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางอากาศ อุตสาหกรรมการบิน และการบินพลเรือน กำหนดมาตรฐาน กำกับ ดูแล และตรวจสอบ

การดำเนินการด้านการบินพลเรือน ร่วมมือ และประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศ และต่างประเทศในด้านการบิน พลเรือน และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศ เนื่องจากกรมดูแลเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์ และพลเรือนเท่านั้น ไม่ได้ควบคุมการบินของทหาร และตำรวจ โดยมีวัตถุประสงค์หลัก ดังนี้ (สมชาย พิพุชวัฒน์, 2556)

1) กำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนา กิจกรรมการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิตยภัต การรักษาสีงแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการบินขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินพลเรือนให้เป็นไปตาม กฎหมาย และมาตรฐานสากล

2) ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

3) ส่งเสริม และพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางอากาศ อุตสาหกรรมการบิน และกิจกรรมการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล

4) เป็นศูนย์กลางในการให้บริการ และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับกิจกรรมการบินพลเรือนให้สามารถดำเนินการ และแข่งขันได้ในระดับสากล

นอกจากอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์แล้ว ให้สำนักงานมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้ด้วย

1) ศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนา กิจกรรมการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิตยภัต การรักษาสีงแวดล้อมการรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการบินขนส่งทางอากาศตลอดจนระบบโครงสร้างพื้นฐานการบินพลเรือนของประเทศ

2) เสนอแนะนโยบายต่อคณะกรรมการการบินพลเรือนเกี่ยวกับกิจกรรมการบินพลเรือน และการขนส่งทางอากาศ

3) เสนอแนะต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

4) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานธุรการให้กับคณะกรรมการการบินพลเรือนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนมอบหมาย

5) ดำเนินการจัดทำแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัย และแผนนิตยภัตในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งกำกับดูแล และควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าว

6) ดำเนินการจัดระเบียบการบินพลเรือน รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้น้ำมันฟ้าให้เกิดความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพสูงสุด

7) ตรวจสอบ ติดตาม ควบคุม รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน และกิจกรรมการบินพลเรือนปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานสากล

8) กำกับดูแลกิจการสนามบิน และสนามบินอนุญาตที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศหรือตามกฎหมายอื่นให้เกิดความปลอดภัย และได้มาตรฐานสากล

9) ให้ความร่วมมือ และสนับสนุนคณะกรรมการการบินพลเรือน และส่วนราชการในการประสานงานหรือเจรจากับองค์การระหว่างประเทศหรือต่างประเทศเกี่ยวกับสิทธิในการบินหรือการทำความตกลงใด ๆ เกี่ยวกับการบินพลเรือนอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการอื่น

10) ร่วมมือ และประสานงานกับองค์การหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการบินพลเรือนตามพันธกรณีที่ประเทศไทยมีอยู่ตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

11) ส่งเสริม และสนับสนุนให้มีการวิจัย และพัฒนากิจการการบินพลเรือน

12) ให้การรับรองหลักสูตร และสถาบันฝึกอบรมผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และกำหนดคุณสมบัติ และความรู้ของบุคลากรด้านการบินอื่นที่พึงต้องมี

13) กำหนดมาตรฐานการทำงานของผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

14) จัดทำทะเบียนอากาศยาน รวมทั้งทะเบียนผู้ประจำหน้าที่ และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน

15) จัดทำ และเผยแพร่ความรู้ และข่าวสารเกี่ยวกับการบินพลเรือน

16) ดำเนินการอื่นใดที่จำเป็นหรือต่อเนื่องให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสำนักงานหรือตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

2.2.4 การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (Airport of Thailand; AOT)

บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เดิมใช้ชื่อว่า การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย หรือ ทอท. เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นองค์กรบริหารงานทำอากาศยานระดับแห่งชาติของไทย โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2522 เพื่อดำเนินกิจการทำอากาศยานต่าง ๆ ให้มีมาตรฐาน และประสิทธิภาพ และรับโอนกิจการทำอากาศยานดอนเมืองซึ่งเคยสังกัดกรมการบินพลเรือน (กองทัพอากาศ) โดยอาศัยตามความบทเฉพาะกาล มาตรา 50 ของพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2522 ต่อมาการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ได้แปลงสภาพเป็นบริษัทภายใต้นโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไทย โดยได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลชื่อ "บริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)" และปรับตราสัญลักษณ์ใหม่โดยชื่อย่อของบริษัทยังคงใช้ "ทอท." เช่นเดิม ส่วนชื่อภาษาอังกฤษ คือ Airports of Thailand Public Company Limited และใช้ชื่อย่อว่า AOT ตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2545 เป็นต้นมา (บริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2562)

2.3 แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับช่วงอายุ

การศึกษาในเรื่องเกี่ยวกับเจเนอเรชัน (Generation) หรือช่วงอายุนั้น บรรดานักวิจัย และนักการตลาดได้ทำการแบ่งประชากรออกเป็นเจเนอเรชันต่าง ๆ ตามช่วงอายุที่แตกต่างกัน โดยใช้เกณฑ์การแบ่งเจเนอเรชันจากการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ในช่วงเวลาที่มีความสำคัญ รวมถึงจุดเปลี่ยนทางประวัติศาสตร์ทั้งในด้านสังคม และเศรษฐกิจ เช่น เหตุการณ์สงครามโลก เศรษฐกิจตกต่ำ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงทางสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นสื่อ สังคม และความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ซึ่งเหตุการณ์ต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนส่งผลให้แนวคิดของคนในแต่ละเจเนอเรชันมีความแตกต่างกัน โดยแต่ละเจเนอเรชันล้วนถูกหล่อหลอมรวมให้มีความคิด (Mindset) ค่านิยม ทักษะคติ มุมมองทางสังคม และมีพฤติกรรมที่คล้ายคลึงกัน โดยจะเป็นลักษณะเฉพาะที่เกิดขึ้นอย่างถาวร และเติบโตไปพร้อมกับคนในเจเนอเรชันนั้น (Van den Bergh & Behrer, 2011 อ้างใน เกริดา โคตรชารี, 2555) อีกทั้งช่วงอายุที่แตกต่างกันนี้ ทำให้ลักษณะการใช้ชีวิต และมุมมองในการใช้ชีวิตระหว่างเจเนอเรชันแตกต่างกันอย่างชัดเจนทั้ง จากปัจจัยภายนอก และกระแสโลกาภิวัตน์ Mannheim (1952 อ้างใน ชรรมรัตน์ อยู่พรต, 2556) ได้กล่าวถึงแนวความคิดความเป็นมาของเจเนอเรชันว่า บุคคลต้องประสบกับเหตุการณ์ทางประวัติศาสตร์ร่วมกัน เพื่อที่จะได้เกิดการรวมตัวกันเป็นรุ่นเดียวกัน แนวคิดนี้สอดคล้องกับข้อสันนิษฐานว่าคนรุ่นหนึ่ง ๆ ควรจะต้องผ่านกระบวนการเดียวกันในบริบทเฉพาะของประเทศนั้น ๆ โดยเกิดจากการหล่อหลอมเลี้ยงดู และประสบการณ์ที่สั่งสมมาแตกต่างกัน

Mannheim (1952 อ้างใน ชรรมรัตน์ อยู่พรต, 2556) ได้กล่าวถึงแนวความคิดความเป็นมาของเจเนอเรชันว่า บุคคลต้องประสบกับเหตุการณ์ทางประวัติศาสตร์ร่วมกัน เพื่อที่จะได้เกิดการรวมตัวกันเป็นรุ่นเดียวกัน แนวคิดนี้สอดคล้องกับข้อสันนิษฐานว่าคนรุ่นหนึ่ง ๆ ควรจะต้องผ่านกระบวนการเดียวกันในบริบทเฉพาะของประเทศนั้น ๆ โดยเกิดจากการหล่อหลอมเลี้ยงดู และประสบการณ์ที่สั่งสมมาแตกต่างกัน

2.3.1 ความหมาย และลักษณะของเจเนอเรชันต่าง ๆ

การศึกษาในเรื่องของเจเนอเรชันนั้นเป็นเรื่องที่ผู้คนที่ให้ความสนใจศึกษา และเป็นที่สนใจอย่างมาก โดยเฉพาะด้านของสังคมศาสตร์ในสาขาต่าง ๆ ทั้งสังคมวิทยา นิเทศศาสตร์ หรือการตลาดในการศึกษาเรื่องการรับรู้สิ่งต่าง ๆ รอบตัว โดยอาศัยมุมมอง หรือแนวคิดเกี่ยวกับเจเนอเรชันเป็นเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่มคนตามแนวคิดของชาวตะวันตก ซึ่งได้มีการแบ่งคนออกเป็น 3 กลุ่มด้วยกันตามช่วงอายุ และลักษณะเฉพาะของแต่ละเจเนอเรชัน ซึ่งได้แก่ เบบี้บูมเมอร์ เจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวาย (รัชฎา อธิสนธิสกุล และอ้อยอุมมา รุ่งเรือง, 2548 อ้างใน ชนกพร ไพศาลพานิช, 2554) ซึ่งในที่นี้จะศึกษา และให้ความสนใจกับ เจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวาย

เจนเนอเรชันเอ็กซ์ คือ ผู้ที่เกิดในปี ค.ศ. 1965-1979 หรือระหว่างปี พ.ศ. 2508-2522 ซึ่งเป็นช่วงที่สภาวะทางเศรษฐกิจเริ่มเกิดการถดถอย การจ้างงานต่ำ ทำให้จำนวนเด็กที่เกิดในเจนเนอเรชันนี้ลดลงเป็นอย่างมาก เมื่อเทียบกับช่วงเจนเนอเรชันเบบี้บูมเมอร์ จึงเรียกได้อีกอย่างว่า Baby Bust Generation กลุ่มคนในเจนเนอเรชันนี้ให้ความสำคัญกับการทำงาน และเริ่มใช้เทคโนโลยีในการทำงานได้เป็นอย่างดี

เจนเนอเรชันวาย หมายถึง กลุ่มคนที่เกิดระหว่างปี ค.ศ. 1980-1996 หรือระหว่างปี พ.ศ.2523-2539 โดยคนกลุ่มนี้จะเป็นรุ่นลูกของกลุ่มเบบี้บูมเมอร์ที่มีลูกช้า ลักษณะของคนกลุ่มนี้คือ มีความเชื่อมั่น และยึดถือตนเองเป็นหลัก จึงทำให้เจนเนอเรชันอื่น ๆ ต่างมองว่าคนกลุ่มนี้เป็นพวกเห็นแก่ตัว ไม่เชื่อฟัง อีกทั้งคลั่งไคล้เทคโนโลยี เพราะเกิดมาในช่วงที่เทคโนโลยีเจริญก้าวหน้า โดยเฉพาะในด้านการสื่อสารข้อมูล เช่น อินเทอร์เน็ตความเร็วสูง

1) เจนเนอเรชันเอ็กซ์ (Generation X)

- ความหมายของเจนเนอเรชันเอ็กซ์ (Definition)

Van den Bergh และ Behrer (2011 อ้างใน เกริดา โคตรชาวี, 2555) กล่าวถึงเจนเนอเรชันเอ็กซ์ว่า คือ ผู้ที่เกิดระหว่างปี ค.ศ. 1965-1979 คนในเจนเนอเรชันนี้เริ่มต้นทำงานในช่วงที่เศรษฐกิจเริ่มถดถอย ในช่วงต้นทศวรรษ 1990 อีกทั้งยังเป็นช่วงลดจำนวนพนักงาน ส่งผลให้กลุ่มเจนเนอเรชันเอ็กซ์ต้องตั้งใจกับการทำงานเพื่อที่จะให้ประสบความสำเร็จในชีวิต แต่มีลักษณะในการทำงาน คือ ชอบทำงานคนเดียวมากกว่าที่จะทำงานเป็นทีม

ส่วนในบทความ “Babyboomer, GenX, GenY คุณอยู่กลุ่มไหน” (سيم โอเคนซัน, 2551) ได้ให้ความหมายของเจนเนอเรชันเอ็กซ์ว่า คือ กลุ่มคนที่เกิดระหว่างปี พ.ศ. 2508-2522 ซึ่งปัจจุบันมีอายุระหว่าง 35-49 ปี โดยกล่าวว่าเป็นกลุ่มคนที่มีลักษณะชอบทำอะไรง่าย ๆ ไม่มีแบบแผน ให้ความสำคัญกับเรื่องของความสมดุลระหว่างงานกับครอบครัว (Work – Life Balance) ชอบพึ่งพาตนเอง มีความคิดที่เปิดกว้าง และพร้อมรับฟังคำตำหนิต่าง ๆ เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขต่อไป

ชนกพร ไพศาลพานิช (2554) ได้ให้ความหมายของเจนเนอเรชันเอ็กซ์หรืออาจเรียกว่า “ยัปปี้” – Yuppie (Young Urban Professionals) เป็นกลุ่มที่เกิดมาในช่วงระหว่างรอยต่อของกลุ่มเบบี้บูมเมอร์ส ในช่วงปี ค.ศ. 1965-1979 หรือระหว่างปี พ.ศ. 2508-2522 ลักษณะของคนกลุ่มนี้คือ ชอบเสี่ยง ยินดีกับความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ โดยมีการปรับเปลี่ยนการเรียนรู้สิ่งต่าง ๆ จากการรับข่าวสาร จากหนังสือ นิตยสาร หนังสือพิมพ์ มาสู่เทคโนโลยีใหม่ ๆ และเริ่มใช้เทคโนโลยีได้เป็นอย่างดี อุทิศตนให้กับการทำงาน และมีความเป็นปัจเจกสูง มองโลกในแง่ดี

- ลักษณะเฉพาะของเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ (Characteristic)

กลุ่มคนเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ สามารถปรับตัวเข้ากับยุคสมัย หรือสถานการณ์ต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี อันเป็นผลมาจากช่วงรอยต่อระหว่างการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีเป็นอย่างมาก เป็นกลุ่มคนที่ชอบพึ่งพาตนเองในการดำเนินชีวิต และการทำงาน และมองว่าการทำงานนั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งของชีวิต (Glass, 2007 อ้างใน ฉัฐจุฑา นกจันทร์, 2555)

สุพล พรหมมาพันธุ์ (2555 อ้างใน เกริตา โคตรชาวี, 2555) กล่าวว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ชอบรับการเปลี่ยนแปลงได้ดี สามารถที่จะใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ ในการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ คนบางกลุ่มในเจเนอเรชั่นนี้จะใช้ชีวิตแบบ “ยัปปี้ (Yuppy)” คือ การใช้จ่ายเงินอย่างฟุ่มเฟือยเพื่อสร้างความสุขให้กับตนเองในการใช้ชีวิต

รัชฎา อติสนธิสกุล (2548) ยังได้อธิบายว่าเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ซึ่งนับได้ว่าเป็นคนวัยทำงานระดับกลางขึ้นไปนั้น มีความสามารถในการปรับตัวให้เข้ากับเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน ได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ เพราะเจเนอเรชั่นเอ็กซ์มีค่านิยมในเรื่องการทุ่มเททำงานอย่างขยันขันแข็งเพื่อสร้างความมั่นคงในหน้าที่การงานของตน ซึ่ง จะส่งผลต่อการสร้างฐานะครอบครัวด้วย ประกอบกับการมีความสามารถในการเรียนรู้ทักษะใหม่ ๆ อยู่เสมอ เจเนอเรชั่นเอ็กซ์จึงเห็นความสำคัญในการปรับตัว และการเรียนรู้การใช้งานเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่จำเป็นต่อการทำงาน อาทิเช่นการใช้คอมพิวเตอร์ อินเทอร์เน็ต อีเมล แฟกซ์ สแกนเนอร์ เป็นต้น ทั้งนี้ เพราะพิจารณาแล้วว่าเทคโนโลยีสมัยใหม่เหล่านี้ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของตนได้ จึงพยายามที่จะเรียนรู้ และทดลองใช้นวัตกรรมต่าง ๆ ในที่ทำงาน ทั้งจากการเรียนรู้ด้วยตนเอง การเข้าอบรม รวมไปถึงการสอนจากเพื่อนร่วมงาน

จากลักษณะของเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ที่ได้กล่าวไป สามารถสรุปได้ว่าคนในเจเนอเรชั่นนี้มีลักษณะที่ชอบพึ่งพาตนเอง ทั้งในเรื่องการทำงาน รวมถึงเรื่องครอบครัว ส่งผลให้พวกเขาไม่สนใจเรื่องด้านความคิดมากกว่ากลุ่มเบบี้บูมเมอร์ส อีกทั้งเกิดมาในช่วงที่เทคโนโลยีเริ่มมีการเปลี่ยนแปลง จึงส่งผลให้คนกลุ่มนี้สามารถปรับตัวเข้ากับสิ่งต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว

2) เจเนอเรชั่นวาย (Generation Y)

- ความหมายของเจเนอเรชั่นวาย (Definition)

เจเนอเรชั่นวาย (หรือบางครั้งอาจเรียกว่า Millennials, Echo Boomers, Why Generation, Net Generation, Gen Wired, We Generation, Dot Net, Ne(x)tGeneration เป็นต้น เป็นกลุ่มคนที่มีอายุ 17-34 ปี กล่าวคือ เป็นคนที่เกิดระหว่างปี พ.ศ. 2520-2537 โดยส่วนใหญ่แล้วคนกลุ่มนี้จะเป็นบุตรของกลุ่มเบบี้บูมเมอร์ (Baby Boomers) ที่มีลูกซำที่เกิด ระหว่างปี พ.ศ. 2489-2507 โดยในประเทศสหรัฐอเมริกา มีประชากรที่จัดอยู่ในกลุ่มเจเนอเรชั่นวาย ถึง 71 ล้านคน ซึ่งถือได้ว่า

เป็นเจนเนอร์ชั่นที่มากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มอื่น (Sullivan & Heitmeyer, 2008 และ William & Page, 2010 อ้างใน ฤทธิจักร คະชา, 2554)

Yarrow และ O'Donnell (2009) กล่าวว่า เจนเนอร์ชั่นวาย หมายถึง ผู้ที่เกิดระหว่างปี ค.ศ. 1978-2000 หรือระหว่างปี พ.ศ. 2521-2543 ซึ่งปัจจุบันมีอายุ 14-36 ปี ซึ่งใกล้เคียงกับคานิยามของ Van Den Berge และ Behrer (2011) ที่กล่าวว่า เจนเนอร์ชั่นวาย คือ ผู้ที่เกิดระหว่างปี ค.ศ. 1980-1996 หรือระหว่างปี พ.ศ. 2523-2539 ที่ปัจจุบันมีอายุ 18-34 ปี

ส่วน Miller และ Washington (2012) กล่าวว่า เจนเนอร์ชั่นวาย คือ ผู้ที่เกิดระหว่างปี ค.ศ. 1980-2000 หรือระหว่างปี พ.ศ. 2523-2543 โดยในปัจจุบันมีอายุ 14-34 ปี

สำหรับความหมายของเจนเนอร์ชั่นวายในประเทศไทยนั้น บทความ “Babyboomer, GenX, Gen Y คุณอยู่กลุ่มไหน” (2551) กล่าวว่า เจนเนอร์ชั่นวาย คือ ผู้ที่เกิดระหว่างปี พ.ศ. 2523-2543 โดยเป็นกลุ่มคนที่เติบโตมาพร้อมกับคอมพิวเตอร์ และเทคโนโลยี ซึ่งชอบการแสดงออก เป็นตัวของตัวเองสูง มีทักษะในการติดต่อสื่อสารที่ดี และสามารถทำงานหลายอย่างได้ในเวลาเดียวกัน

ฤทธิจักร คະชา (2554) สรุปว่า เจนเนอร์ชั่นวาย คือ ผู้ที่เกิดในระหว่างปี พ.ศ. 2525-2537

ชนกพร ไพศาลพานิช (2554) สรุปว่าเจนเนอร์ชั่นวาย เป็นกลุ่มคนที่มีความสามารถทางเทคโนโลยีเป็นอย่างมาก สามารถเรียนรู้สิ่งต่าง ๆ จากช่องทางที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ มีการปรับตัวต่อการเรียนรู้ได้อย่างรวดเร็ว และเป็นกลุ่มคนที่มีอิทธิพลทางด้านการตลาดในปัจจุบันเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีลักษณะที่ชอบเป็นผู้นำเทรนด์ และมีความตรงไปตรงมา กล้าคิดกล้าพูดมากกว่าเจนเนอร์ชั่นอื่น ๆ

ชานนท์ ศิริธร (2554) สรุปว่า เจนเนอร์ชั่นวาย หมายถึง ประชากรที่เกิดระหว่างปี ค.ศ. 1981-1996 หรือระหว่างปี พ.ศ. 2524-2539 เป็นกลุ่มคนที่เกิดมาในช่วงที่วิทยาการต่าง ๆ ชัดเจน และเจริญก้าวหน้าอย่างเต็มที่ เกิดสื่อรูปแบบใหม่ที่ใช้ในการติดต่อสื่อสาร และเรียนรู้สิ่งต่าง ๆ ทางสังคม เช่น สื่ออินเทอร์เน็ต โดยส่วนมากแล้วคนกลุ่มนี้จะเป็นรุ่นลูกของกลุ่มเบบี้บูมเมอร์

ในส่วนของ เกริดา โคตรชารี (2555) สรุปความหมายของเจนเนอร์ชั่นวายว่าเป็นกลุ่มคนที่เกิดระหว่างปี พ.ศ. 2524-2539 เป็นรุ่นลูกของกลุ่มเบบี้บูมเมอร์ส หรือเจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์ ใช้อินเทอร์เน็ตเป็นเครื่องมือสำคัญในการดำเนินชีวิต การค้นหาความรู้ และติดต่อกับกลุ่มเพื่อน ต้องการเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่ม รวมทั้งชื่นชอบความเจ๋ง/ความเท่ (Coolness)

อีกทั้งบทความ “เจนเนอร์ชั่น และความต่าง “Gen-X Gen-Y Gen-C” (2555) ได้กล่าวถึงคานิยามของเจนเนอร์ชั่นวาย หรือ Why Generation ว่าเป็นกลุ่มคนที่เกิดในช่วงปี พ.ศ. 2523-2537 คนเจนเนอร์ชั่นนี้มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ไม่สนใจกับคำวิพากษ์วิจารณ์ กล้าแสดงออก และ

สามารถหาคำตอบในสิ่งที่สนใจหรือสงสัยได้จากอินเทอร์เน็ต รวมถึงต้องการชีวิตที่สะดวกสบาย พร้อมกับค่าตอบแทนที่สูง

สรุปได้ว่า เจเนอเรชันวาย หมายถึง ผู้ที่เกิดระหว่างปี ค.ศ. 1981-1996 หรือ ตรงกับ พ.ศ. 2524-2539 เติบโตมาพร้อมกับความก้าวหน้าของเทคโนโลยี โดยอาศัยอินเทอร์เน็ต เป็นช่องทางสำคัญในการสื่อสารกับบุคคลรอบข้าง และมีพ่อแม่เป็นรุ่นเบบี้บูมเมอร์ที่มีลูกซ้ำ อีกทั้ง มีความตรงไปตรงมา กล้าคิดนอกกรอบ ชื่นชอบการนำเทรนด์ (Trendsetter)

- ลักษณะเฉพาะของเจเนอเรชันวาย (Characteristics)

Wilson และ Field (2007 อ้างใน ชนกพร ไพศาลพานิช, 2554) ได้มีการแบ่ง พฤติกรรมของเจเนอเรชันวายออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

- Multi-tasking หมายถึง กลุ่มที่มักจะทาดัวุ่นวายอยู่เสมอ และสามารถ ทำหลาย ๆ อย่างได้ในเวลาเดียวกัน อีกทั้งเป็นกลุ่มที่เก่งเรื่องข้อมูลข่าวสาร และพร้อมจะกำจัด ข้อมูลต่าง ๆ ที่รู้สึกตัวว่าตัวเองไม่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือสนใจได้อย่างทันที

- Creativity หมายถึง กลุ่มที่ชอบแสดงออก มีความคิดสร้างสรรค์ อีกทั้ง ชอบเสาะหาสินค้าต่าง ๆ ที่สามารถแสดงถึงตัวตน โดยเฉพาะพวกสินค้าที่มีจำนวนจำกัด (Limited Edition) จะสามารถดึงดูดกลุ่มคนเหล่านี้ได้เป็นอย่างดี

- Immediacy หมายถึง กลุ่มที่ชอบทำตามกระแส มักต้องการที่จะครอง สินค้าได้อย่างทันทีทันใดที่เป็นกลุ่มที่ให้คุณค่ากับสิ่งที่ได้มาด้วยความรวดเร็วฉับพลัน

จากผลการวิจัยของ Pew Research Center (2012 อ้างใน ฤทธิจักร คชะวา, 2554) พบว่า ประชากรในประเทศสหรัฐอเมริกากว่าร้อยละ 79 เชื่อว่าในปัจจุบันช่องว่างของ สังคมในเรื่องของเจเนอเรชันนั้นส่วนใหญ่เป็นเรื่องของความแตกต่างในการใช้เทคโนโลยีของคน รุ่นเก่า และคนรุ่นใหม่ และยังคงมีช่องว่างระหว่างเจเนอเรชันอยู่ในสังคมด้วย

ส่วนในบทความ “Social Networking ต่อยอด Gen Y และ Gen D” (Telecom Journal, 2009) ได้กล่าวไว้ว่าระบบเครือข่ายสังคมแบบใหม่ หรือ Social Networking เป็นที่ สนใจอย่างมาก และนับเป็นสื่อที่มีบทบาทอย่างมากกับกลุ่มคนเจเนอเรชันวาย ไม่ว่าจะเป็น ทวิตเตอร์ (Twitter) หรือสังคมออนไลน์เฟซบุ๊ก (Facebook) เพราะเป็นช่องทางที่สามารถอัพเดทได้ ตลอดเวลา (Real Time) และมีปฏิสัมพันธ์ในเชิงพูดคุยแลกเปลี่ยนความเห็นกันมากกว่าคุยด้วยเรื่อง จริงจัง คนกลุ่มนี้เติบโตมาพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และ ส่งผลโดยตรงต่อชีวิตของพวกเขา ดังนั้น กลุ่มคนเจเนอเรชันวายจึงนิยมการเปลี่ยนแปลงแบบก้าว กระโดด

เจนเนอร์ชั้นวัยเด็บบโตมาในยุคที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างก้าวกระโดด ทั้งในเรื่องของสังคม และเศรษฐกิจ ผู้หญิงมีบทบาทในการทำงานมากขึ้น มีการใช้คอมพิวเตอร์อย่างแพร่หลายทั้งที่บ้าน และ โรงเรียน ปัญหาคนเร่ร่อน และยาเสพติด เศรษฐกิจเด็บบโตอย่างก้าวกระโดด จึงทำให้ไร้เสถียรภาพ นอกจากนี้ ในช่วงของยุคเจนเนอร์ชั้นวัยเรียกได้ว่าเป็นยุคของเทคโนโลยี และสังคมไร้สาย รวมถึงอินเทอร์เน็ตที่สามารถเชื่อมให้การติดต่อในสังคมกลายเป็นสังคมไร้พรมแดนมากยิ่งขึ้นจนเกิดเป็นการรวมตัวกันของเหล่าประชาคมโลก (Global Citizen) (Petrosky & Hernandez, 2009 และ William & Page, 2011 อ้างใน เกริดา โคตรชารี, 2555)

ส่วนในด้านของอินเทอร์เน็ตนั้น การที่จะเข้าใจหรือเข้าถึงเจนเนอร์ชั้นวัย จำเป็นต้องทราบว่าคนกลุ่มนี้นิยมใช้สื่ออะไร มีลักษณะการใช้อย่างไร และใช้เมื่อไร (Luck & Mathews, 2010 อ้างใน ฤทธิจักร คชะชา, 2554) เช่น คนกลุ่มนี้นิยมการใช้อินเทอร์เน็ตในการติดต่อสื่อสาร เพราะมีลักษณะรูปแบบเป็นการสื่อสารสองทางซึ่งสามารถโต้ตอบได้อย่างทันทีทันใด นอกจากนี้ คนเจนเนอร์ชั้นวัยมักไม่ค่อยอดทน และให้คุณค่ากับการรวมกลุ่ม และติดต่อข่าวสารกับเพื่อนมากกว่า ดังนั้น เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social networking) จึงกลายเป็นเครื่องมือสำคัญที่พวกเขาจะใช้ในการติดต่อสื่อสารกัน สำหรับการส่งอีเมลนั้นคนในเจนเนอร์ชั้นนี้จะมองว่าเป็นเรื่องล้าสมัยไปแล้ว เนื่องจากคนในกลุ่มของเจนเนอร์ชั้นวัยนิยมการส่งข้อความ หรือแสดงความคิดเห็น และมีปฏิสัมพันธ์กับเพื่อนในสังคมออนไลน์ เช่น เฟซบุ๊ก หรือ ทวิตเตอร์มากกว่า (Spencer, 2009 อ้างใน ฤทธิจักร คชะชา, 2554)

จากหนังสือ Gen Y จับให้มันค้นให้เวิร์ค (เสาวคนธ์ วิทวัส โอพาร, 2550) ได้กล่าวถึงผลการศึกษาของต่างประเทศว่าคนในเจนเนอร์ชั้นวัย มีลักษณะ บุคลิกภาพ ทักษะ และแนวโน้มพฤติกรรมอยู่ 13 ประการด้วยกัน คือ 1) มีความเป็นตัวของตัวเองสูง ไม่ชอบเหมือนคนอื่น ลักษณะของคนในกลุ่มนี้จะมีรูปแบบการใช้ชีวิตที่เป็นแบบฉบับของตนเอง อีกทั้งยังพูดจาตรงตรงมา ไม่ชอบฟังคำสั่ง 2) มีความอดทนต่ำ หมายถึง ทั้งทางด้านร่างกาย และจิตใจ ไม่อดทน เมื่อรู้สึกไม่พอใจจะแสดงอาการออกมาอย่างชัดเจน ชอบการทำงานที่ได้รับผลตอบแทนสูง 3) มีความอยากรู้อยากเห็น คนกลุ่มเจนเนอร์ชั้นนี้มักมีคำถาม และต้องการคำตอบในสิ่งที่ตนเองสงสัยอยู่เสมอ 4) ทำทายกฎระเบียบ เจนเนอร์ชั้นวัยต้องการความยืดหยุ่นอยู่เสมอ ยิ่งเข้มงวดมากเท่าไร ก็จะยิ่งฝ่าฝืนกฎระเบียบ ไม่ชอบทำตามประเพณีหรือแนวทางเดิม ๆ 5) มีความทะเยอทะยานสูง ไม่ชอบการทำงานในระดับต่ำ อยากรับโตอย่างก้าวกระโดดภายในเวลาอันรวดเร็ว 6) คู่กันเคยกับเทคโนโลยี คนในเจนเนอร์ชั้นนี้สามารถใช้คอมพิวเตอร์ และเทคโนโลยีต่าง ๆ ได้อย่างคล่องแคล่ว และส่วนมากใช้ชีวิตส่วนมากใน Cyber space 7) ชอบการเปลี่ยนแปลง เป็นกลุ่มคนที่ทัศนคติที่ดีกับคำว่าเปลี่ยนแปลง อยากรู้ อยากลองในสิ่งใหม่ ไม่ชอบความซ้ำซากจำเจ 8) กระตือรือร้น เจนเนอร์ชั้นวัย

มีลักษณะคิดเร็ว ทำเร็ว และอยากที่จะเห็นผลลัพธ์โดยเร็ว 9) มองโลกในแง่ดีมาก เนื่องจากคนในกลุ่มนี้มีประสบการณ์น้อย ทำให้คิดว่าทุกอย่างมีความเป็นไปได้ และจะประสบความสำเร็จในสิ่งที่ตนต้องการ 10) มีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ มีค่านิยมที่ไม่ยึดติดในกรอบเดิม ๆ ซึ่งเป็นผลมาจากการเลี้ยงดูของพ่อแม่สมัยใหม่ ที่ส่งเสริมให้คนกลุ่มนี้กล้าคิด กล้าทำ 11) มีความมั่นใจในตนเองสูง จนบางครั้งอาจทำให้คนกลุ่มอื่นมองว่าเจเนอเรชั่นวายเป็นกลุ่มคนที่มีความก้าวร้าว แข็งกระด้าง 12) ไม่เคารพผู้อาวุโสกว่า คนกลุ่มนี้จะเคารพที่ตัวตนของคนอื่นมากกว่า ส่วนคนที่มีตำแหน่งหน้าที่สูงกว่าไม่มีอิทธิพลอะไรกับคนกลุ่มนี้ 13) มีความจงรักภักดีต่อองค์กรต่ำ คนเจเนอเรชั่นวายมองว่าการทำงานในองค์กรเป็นเหมือนสะพานที่นำไปสู่เป้าหมายที่วางไว้ จากทัศนคตินี้ทำให้คนกลุ่มนี้มีอัตราการลาออกสูงมาก

จากลักษณะ 13 ประการที่ได้กล่าวมานั้น แสดงให้เห็นว่าพฤติกรรมของกลุ่มเจเนอเรชั่นวายเป็นกลุ่มคนที่เติบโตมาในช่วงเทคโนโลยีเฟื่องฟู และอัตราการใช้อินเทอร์เน็ตสูงมาก จึงส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านวัฒนธรรม รวมถึงรูปแบบการดำเนินชีวิตที่แตกต่างออกไปจากคนในรุ่นก่อน

การแบ่งกลุ่มเจเนอเรชั่นนั้นจะช่วยให้ทราบถึงทัศนคติ รูปแบบการใช้ชีวิตที่แตกต่างกันของคนแต่ละเจเนอเรชั่น เนื่องจากมีประสบการณ์ที่เจอมาไม่เหมือนกัน จึงส่งผลให้แนวทางการคิดความเชื่อ มีความแตกต่างกันออกไปตามยุคสมัยที่ตนเองเกิด และเติบโตมา แต่ทั้งนี้ ความเชื่อ ความคิด หรือวัฒนธรรมบางอย่างของคนในแต่ละรุ่นก็มีทั้งแตกต่าง หรือเหลื่อมล้ำกันอยู่ แนวคิดเจเนอเรชั่นนี้จึงนำมาใช้อธิบายความแตกต่างของคนในแต่ละรุ่นได้ว่ามีลักษณะเป็นอย่างไร และสามารถนำมาปรับใช้ และอธิบายกับเรื่อง การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

2.4 แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับประชากร

การศึกษาด้านลักษณะประชากรศาสตร์เป็นสิ่งสำคัญเนื่องจากความแตกต่างของประชากรในแต่ละด้าน จะทำให้มีผลต่อการรับรู้ที่แตกต่างกัน ซึ่งมี 2 แนวคิด ดังนี้

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ (2550) ได้ให้ความหมายว่า ลักษณะประชากรศาสตร์ ใช้ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ เพื่อเป็นการแบ่งส่วนตลาดทำให้มีประสิทธิผลในการกำหนดตลาดเป้าหมาย และง่ายต่อการวัดมากกว่าตัวแปรอื่น ประกอบด้วย 1) เพศ (Sex) เพศหญิง และเพศชาย มีแนวโน้มที่จะมีความแตกต่างกันในด้านทัศนคติ และพฤติกรรม 2) อายุ (Age) กลุ่มอายุที่มีความแตกต่างกันทำให้มีความชื่นชอบรสนิยมที่แตกต่างกัน โดยรสนิยมของบุคคลจะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามวัยมีผลิตภัณฑ์ที่สามารถตอบสนองความต้องการของแต่ละกลุ่มอายุที่แตกต่างกัน 3) ระดับการศึกษา

(Education) ผู้ที่ได้รับในระดับสูงส่งผลให้มีการบริโภคสินค้าที่มีคุณภาพดีกว่า รวมถึงมีราคาสูงกว่า การบริโภคสินค้าของผู้ที่มีการศึกษาในระดับต่ำ 4) อาชีพ (Occupation) บุคคลที่มีอาชีพแตกต่างกัน ส่งผลให้มีความต้องการในด้านสินค้าและบริการ ที่ต่างกัน 5) รายได้ (Income) ผู้บริโภคที่มีรายได้ปานกลาง และมีรายได้ต่ำมีขนาดตลาดใหญ่กว่าผู้บริโภค ที่มีรายได้สูง สินค้า และบริการต่าง ๆ จึงมีการแบ่งส่วนตลาดตามรายได้

ในขณะที่ Schiffman and Wisenblit (2015) ได้กล่าวว่า การแบ่งส่วนตลาดประชากรทำได้ โดยการแบ่งกลุ่มของผู้บริโภคตามอายุ รายได้ เชื้อชาติ เพศ การประกอบอาชีพ สถานภาพสมรส ประเภท และขนาดของใช้ในครัวเรือน และที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ตัวแปรเหล่านี้มีวัตถุประสงค์เชิงประจักษ์ และสามารถชักถามหรือการสังเกตได้อย่างง่ายดาย สิ่งเหล่านี้ช่วยให้นักการตลาดได้ จำแนกผู้บริโภคแต่ละประเภทตามที่กำหนดไว้ได้ อย่างชัดเจน เช่น กลุ่มอายุ หรือกลุ่มรายได้ เช่นเดียวกับระดับชนชั้นทางสังคมที่จะถูกกำหนดโดยวัตถุประสงค์การคำนวณดัชนีการชี้วัด 3 ตัวแปร คือ รายได้ (จำนวนเงินเดือน) ระดับการศึกษา (การศึกษาสูงสุด) และอาชีพ (ระดับศักดิ์จะ เกี่ยวข้องกับการประกอบอาชีพต่าง ๆ) ในภายหลังในด้านที่อยู่ของผู้บริโภค และรหัสไปรษณีย์ สามารถใช้ข้อมูลร่วมกัน ทำให้ทราบถึงที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของผู้บริโภค การแบ่งกลุ่มประชากรเป็น วิธีที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการค้นหา และเข้าถึงกลุ่มลูกค้าที่เฉพาะเจาะจง

จากสองแนวคิดข้างต้นสามารถที่จะแบ่งลักษณะประชากรศาสตร์เพื่อแบ่งส่วนตลาด และ กำหนดตลาดเป้าหมาย ได้ดังนี้ คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ เชื้อชาติ สถานภาพสมรส สิ่งเหล่านี้ช่วยให้นักการตลาดได้จำแนกผู้บริโภคแต่ละประเภทตามที่กำหนดไว้ได้อย่างชัดเจน เช่น กลุ่มอายุ หรือกลุ่มรายได้ เช่นเดียวกับระดับชนชั้นทางสังคมที่จะถูกกำหนดโดยวัตถุประสงค์การคำนวณดัชนีการชี้วัด 3 ตัวแปร คือ รายได้ (จำนวนเงินเดือน) ระดับการศึกษา (การศึกษาสูงสุด)

2.5 แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้

Schiffman & Kanuk (2000) กล่าวว่า การรับรู้ คือ กระบวนการที่บุคคลแต่ละคนมีการเลือก การประมวลผล และการตีความเกี่ยวกับตัวกระตุ้นออกมา ให้ความหมาย และได้ภาพของโลกที่มีเนื้อหา

อุบลวรรณ ภวกันันท์ และคณะ (2554) ให้ความหมายการรู้สึก และการรับรู้ คือ การที่ อวัยวะรับความรู้สึกมีหน้าที่รับรู้ข้อมูลที่อยู่รอบ ๆ ตัวเรา ส่งผ่านเส้นประสาทขึ้นสู่สมอง ข้อมูลจะ อยู่ในรูปของพลังงานต่าง ๆ เช่น ความร้อน แสง เสียง ฯลฯ อวัยวะรับความรู้สึกแต่ละชนิดจะรับ พลังงานได้เฉพาะเช่น ตารับแสง หูรับเสียง ผิวหนังรับอุณหภูมิ สัมผัส ฯลฯ ข้อมูลเร้าอวัยวะรับ ความรู้สึกให้แปรพลังงานเหล่านี้เป็นกระแสประสาทเดินทางสู่สมองจะเกิดความรู้สึก เช่น มองเห็น ได้ยิน นั่นคือ การรับรู้จึงเป็นขบวนการรับรู้

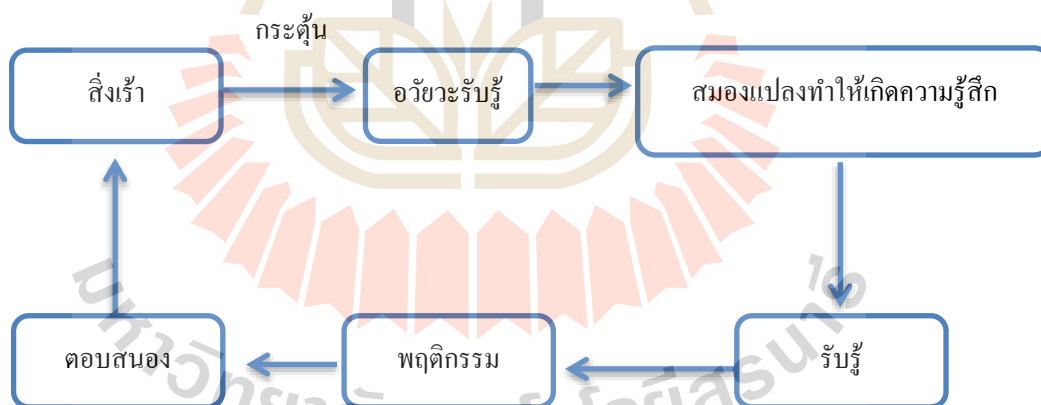
ลักษณะ สรีรวัฒน์ (2549) ให้ความหมายการรับรู้ หมายถึง การเกิดสัมผัสอย่างมีความหมาย และเป็นประสาทสัมผัสเกิดการสัมผัสขึ้น และตีความแห่งการสัมผัสได้รับออกมาเป็นหนึ่งสิ่งใดที่มีความหมายอันเป็นสิ่งที่รู้จัก และเข้าใจกัน และในการแปลความหมายของการสัมผัสนั้นจำเป็นที่อินทรีย์จะต้องใช้ประสบการณ์เดิมหรือความรู้เดิม ดังนั้น หากคนเราไม่มีความรู้เดิมหรือสิ่งเรานั้น ๆ ไปก็จะมีไม่มีการรับรู้ในสิ่งนั้น ๆ แต่จะเกิดเฉพาะการสัมผัสกับสิ่งเรานั้น

2.5.1 ลักษณะการรับรู้

ทฤษฎีด้านการรับรู้ของมนุษย์ (Perception theory)

เดมส์ค็อก คทวนิช (2546) ได้นิยามความหมายของการรับรู้ หมายถึง กระบวนการในการแปลความหมายที่เกิดขึ้น ภายหลังจากร่างกายรับสัมผัสจากสิ่งเร้า ซึ่งการรับรู้เป็นพื้นฐานของการเรียนรู้ที่สำคัญของบุคคล และในการตอบสนองพฤติกรรมใด ๆ ของบุคคลจะขึ้นอยู่กับ การรับรู้ สภาพแวดล้อม และความสามารถในการแปลความหมายของสภาพแวดล้อมนั้น

กระบวนการรับรู้ของบุคคล เริ่มจากอวัยวะรับรู้ ได้แก่ ตา หู ปาก จมูก และผิวหนัง รับสัมผัสจากสิ่งเร้า และส่งต่อมายังสมองเพื่อแปลความหมาย จากนั้น จะตอบสนองสิ่งเร้าทั้งในด้านพฤติกรรม และความรู้สึกที่บุคคลมีต่อสิ่งเร้า กระบวนการรับรู้แสดงดังภาพที่ 2.2



ภาพที่ 2.2 แผนผังแสดงกระบวนการสัมผัสและการรับรู้

ที่มา หนังสือจิตวิทยาทั่วไป ปี พ.ศ. 2546

ภาพที่ 2.2 แสดงให้เห็นถึง กระบวนการรับรู้เริ่มต้น เมื่ออวัยวะรับรู้ได้รับสัมผัสจากการกระตุ้นของสิ่งเร้าก็จะทำหน้าที่ส่งสัมผัสไปยังสมองส่วนกลางทำการแปลการรับรู้ลักษณะของสิ่งเร้า และตอบสนองพฤติกรรมตามทัศนคติที่บุคคลมีต่อสิ่งเร้านั้น

การรับรู้ของบุคคลเกิดจากการเห็นถึง 75 เปอร์เซ็นต์ รองลงมา คือ การได้ยิน 13 เปอร์เซ็นต์ การสัมผัส 6 เปอร์เซ็นต์ การรับกลิ่น 3 เปอร์เซ็นต์ และการรับรส 3 เปอร์เซ็นต์ (Gestalt, 1992 อ้างใน ชินคณีย์ ศิริสมฤทัย, 2560) จากสัดส่วนการรับรู้ของบุคคล จะเห็นได้ว่าการรับรู้ของบุคคลส่วนใหญ่เกิดจาก การมองเห็น ดังนั้น การออกแบบสื่อสำหรับการรับรู้ที่มาจาก การมองเห็น จึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะการออกแบบสื่อโฆษณา รวมถึงสื่อทาง อินเทอร์เน็ตบนระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้ในการโต้ตอบกับมนุษย์ ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งในการ ออกแบบให้มนุษย์สามารถรับรู้ และตีความหมายของสิ่งที่รับรู้ได้อ่างถูกต้อง

2.5.2 รูปแบบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้

หลังจากบุคคลได้รับรู้สภาพแวดล้อมหรือสิ่งเร้าแล้ว จะมีการแปลความหมาย และการตอบสนองต่อสิ่งเร้านั้น โดยการแปลความหมายในแต่ละบุคคลจะขึ้นอยู่กับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ 2 ประการ (เดิมศักดิ์ ททวนิช, 2546) คือ ปัจจัยการรับรู้ที่มาจากตัวบุคคล และปัจจัยที่มาจากคุณลักษณะของสิ่งเร้า โดยองค์ประกอบในแต่ละปัจจัยมีรายละเอียด ดังนี้ คือ ปัจจัยการรับรู้ที่มาจากตัวบุคคล ประกอบด้วย 1) ความสมบูรณ์ของอวัยวะรับรู้ (Sensory organ) หากบุคคลมีความผิดปกติของอวัยวะรับรู้ก็ส่งผลให้การรับรู้ในแต่ละบุคคล มีความแตกต่างกัน 2) ประสบการณ์เดิม (Previous experience) บุคคลจะอาศัยประสบการณ์เดิมช่วยในการรับรู้ และการแปลความหมายของสิ่งเร้า และนอกจากนี้ประสบการณ์เดิมยังมีผลต่อทัศนคติที่บุคคลมีต่อสิ่งเร้านั้น เช่น การที่บุคคลพบเห็นเครื่องหมายรับประกันความปลอดภัยด้าน อาหาร และยานตัวสินค้า สามารถรับรู้ได้ทันทีว่าสัญลักษณ์นี้ สื่อให้รับรู้ถึงการรับประกันความปลอดภัยในตัวสินค้านั้น 3) ความต้องการที่จะรับรู้ (Need) บุคคลเลือกรับรู้เฉพาะสิ่งที่ตนต้องการ 4) ความใส่ใจ (Attention) และการเลือก (Selection) ที่จะรับรู้ ในกรณีที่บุคคลอยู่ในสภาพแวดล้อมที่มีสิ่งเร้าจำนวนมาก มีทั้งสิ่งเร้าที่มาจากภาพ เสียง และกลิ่น บุคคลก็จะเลือกรับรู้เฉพาะสิ่งเร้าที่ตนสนใจ 5) สภาวะทางอารมณ์ (Emotion) การที่บุคคลอยู่ในสภาวะเครียด หงุดหงิด หรือกังวลจะส่งผลให้การรับรู้ของบุคคลนั้นน้อยลง 6) ความคาดหวัง (Expectancy) บุคคลมีความ คาดหวังต่อสิ่งที่ตนจะรับรู้ในเหตุการณ์ที่กำลังจะเกิดขึ้น ในภวภาคหน้า 7) สติปัญญา (Intelligence) บุคคลที่มีสติปัญญาดี จะส่งผลให้การรับรู้ในสิ่งเร้านั้น ได้อย่างลึกซึ้ง 8) การให้คุณค่า (Value) ต่อสิ่งที่รับรู้ บุคคลมีการให้คุณค่าต่อสิ่งเร้า เช่น บุคคลให้คุณค่ากับทองคำ ก็จะสนใจเรื่องราวที่เกี่ยวกับทองคำมากเป็นพิเศษ 9) การถูกชักจูง (Persuasion) ให้รับรู้ อิทธิพลทางด้านสังคมจะชักจูงให้บุคคลเกิดความสนใจที่จะรับรู้ในสิ่งเร้า จากปัจจัยที่กล่าวมานั้น จะเห็นได้ว่าปัจจัยในตัวบุคคลทั้ง ในด้านร่างกาย และจิตใจ ล้วนมีผลต่อการรับรู้ การตอบสนอง พฤติกรรม และทัศนคติที่บุคคลมีต่อสิ่งเร้า ถัดมาคือ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะของสิ่งเร้า ได้แก่ 1) ขนาดของสิ่งเร้า (Size) เป็นสิ่งที่สามารถดึงดูดความสนใจให้บุคคลสามารถรับรู้ บุคคลจะ

รับรู้สิ่งเร้าที่มีขนาดใหญ่ได้ดีกว่าสิ่งเร้าที่มีขนาดเล็ก ซึ่งหลักการนี้ได้นำไปใช้ในการออกแบบป้ายโฆษณาที่มีขนาดใหญ่ตามท้องถนน รวมถึงการพาดหัวข่าวโดยใช้ตัวอักษรขนาดใหญ่เพื่อให้บุคคลเกิดความสนใจในหัวข้อข่าวนั้น 2) ความเข้มของสิ่งเร้า (Intensity) บุคคลจะรับรู้สิ่งเร้าที่มีความเข้มมากได้ดีกว่าสิ่งเร้าที่มีความเข้มน้อย ความเข้มของสิ่งเร้า ได้แก่ ความเข้มของสีของวัตถุ ความเข้มของเสียง ซึ่งในการออกแบบการนำเสนอข้อความบนเว็บไซต์ ซึ่งกรณีการ์ สวรรค์โพธิพันธ์ (2550) แนะนำให้ใช้ตัวอักษรหนากับข้อความที่ต้องการดึงความสนใจของผู้เยี่ยมชมเว็บไซต์ 3) การเปลี่ยนแปลง สิ่งเร้าที่มีรูปแบบใหม่จะทำให้บุคคลเกิดความสนใจมากกว่าสิ่งเร้าที่มีรูปแบบเดิมที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ดังจะเห็นได้จากกรออกแบบสื่อโฆษณาที่มีรูปแบบแปลกใหม่มานำเสนอตลอดเวลา เพื่อดึงดูดความสนใจของผู้ชม 4) การเคลื่อนไหว (Movement) การเคลื่อนไหวของสิ่งเร้าจะทำให้บุคคลเกิดความสนใจที่จะรับรู้ในสิ่งเร้านั้นมากขึ้น เช่น การแสดงภาพเคลื่อนไหว (Animation) บนเว็บไซต์หรือการออกแบบป้ายโฆษณาที่มีไฟกระพริบ 5) การกระทำซ้ำ (Repetition) บุคคลจะรับรู้สิ่งเร้าได้เร็วขึ้น ถ้าสิ่งเร้านั้น มีการเกิดขึ้น บ่อยครั้ง ก็จะทำให้บุคคลรับรู้สิ่งเร้านั้น ได้ดีกว่า เช่น สื่อโฆษณาทางวิทยุ ที่มีการเปิดบ่อย หรือความถี่ในการบีบแตรรถยนต์ที่สามารถกระตุ้นให้บุคคลเกิดความสนใจ และรับรู้ในเสียงแตรนั้น 6) สี สิ่งเร้าที่มีสีดึงดูดสายตาสามารถดึงความสนใจของบุคคลนอกจากนี้ยังมีผลต่ออารมณ์ และความรู้สึกของบุคคล โดยบุคคลจะรับรู้สีดึงดูดได้ดีกว่าสีอ่อนแต่บุคคลจะให้ความรู้สึกเชื่อมั่น และไว้วางใจในสีอ่อนมากกว่าสีดึงดูด และ 7) ความแตกต่าง สิ่งเร้าที่มีลักษณะแตกต่าง ไปจากสิ่งเร้าที่อยู่ภายในกลุ่มเดียวกัน จะทำให้บุคคลรับรู้สิ่งเร้านั้น ได้ จากผลการศึกษาข้างต้น แสดงให้เห็นว่าคุณลักษณะของสิ่งเร้ามีผลต่อการรับรู้ของบุคคล

2.5.3 พฤติกรรมการเปิดรับสื่อข่าวสาร และการใช้สื่อสังคมออนไลน์

ทฤษฎีการเปิดรับสื่อ (Media exposure theory) การสื่อสารเป็นพื้นฐานของการติดต่อของกระบวนการสังคม ยิ่งสังคมมีความสลับซับซ้อนมาก และประกอบด้วยคนจำนวนมาก ยิ่งเท่าใดการสื่อสารก็ยิ่งมีความสำคัญมากขึ้นเท่านั้น ทั้งนี้ เพราะการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจอุตสาหกรรม และสังคมจะนำมาซึ่งความสลับซับซ้อน หรือความสับสนต่าง ๆ จนอาจก่อให้เกิดความไม่เข้าใจ และไม่แน่ใจแก่สมาชิกของสังคม ดังนั้น จึงต้องอาศัยการสื่อสารเป็นเครื่องมือเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวนอกจากนี้ ข่าวสารจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ใช้ประกอบการตัดสินใจในกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ ความต้องการข่าวสารจะเพิ่มมากขึ้นเมื่อบุคคลนั้นต้องการข้อมูลในการตัดสินใจหรือไม่แน่ใจในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง นอกจากนั้นข่าวสารยังเป็นสิ่งที่ทำให้ผู้เปิดรับมีความทันสมัยสามารถปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ของโลกปัจจุบันได้ดียิ่งขึ้น พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารหมายถึง การกระทำด้วยวิธีการต่าง ๆ ด้วยความบ่อยครั้ง ไม่ว่าจะฟัง ฟัง พูด อ่าน จากการอ่าน

หนังสือพิมพ์ การดูโทรทัศน์ การฟังวิทยุ และการพูดคุยกับสื่อบุคคล ผู้รับสารแต่ละคนต่างมีพฤติกรรมการเปิดรับสื่อมวลชนตามแบบเฉพาะของตนซึ่งแตกต่างกันไป เกิดจากพื้นฐาน 4 ประการ (Merrill & Lowenstein, 1921 อ้างใน อภิญญาธรรม จรูญกุลรักษ์, 2554) คือ

- ความเหงา เมื่อบุคคลต้องอยู่อย่างโดดเดี่ยวไม่ได้ปฏิสัมพันธ์กับใครเลย ทางเลือกแรกที่น่าคิดถึง คือ สื่อออนไลน์ต่าง ๆ ที่ช่วยได้ และบางครั้งบางคนพอใจกับการอยู่กับสื่อออนไลน์มากกว่าอยู่กับบุคคลเพราะสื่อออนไลน์ไม่มีส่วนในการสนทนาหรือแรงกดดันทางสังคมให้แก่ตนเอง

- ความสอดรู้สอดเห็น มนุษย์มีความสอดรู้สอดเห็นในสิ่งต่าง ๆ อยู่แล้วตามธรรมชาติ ดังนั้น สื่อจึงถือเอาจุดนี้เป็นหลักสำคัญให้ข่าวสาร โดยเริ่มเสนอจากสิ่งใกล้ตัวก่อนไปจนถึงสิ่งที่อยู่ห่างตัวออกไป

- ประโยชน์ใช้สอยของตนเอง มนุษย์จะแสวงหาข่าวสาร และใช้ข่าวสารเพื่อประโยชน์ของตนเอง เพื่อหนุนความคิดของตนเองให้ได้มาเสริมบารมี การช่วยให้ตนเองสะดวกสบาย หรือให้ความบันเทิงแก่ตน โดยจะใช้สื่อที่ความพยายามน้อยที่สุด (Least effort) และได้ผลประโยชน์ตอบแทนที่ดีที่สุด (Promise of reward)

- สื่อแต่ละอย่างมีลักษณะเฉพาะ มีส่วนทำให้ผู้รับข้อมูลแสวงหา และได้ประโยชน์

Klapper, J.T., 1960 (อ้างใน อภิญญาธรรม จรูญกุลรักษ์, 2554) ได้กล่าวไว้ว่า กระบวนการเลือกรับข่าวสารหรือเปิดรับข่าวสารเปรียบเสมือนเครื่องกรองข่าวสารในการรับรู้ของมนุษย์ ซึ่งประกอบด้วยการกั้นกรอง 4 ชั้นตามลำดับ ดังต่อไปนี้

- การเลือกเปิดรับ (Selective exposure) เป็นขั้นแรกในการเลือกช่องทาง การสื่อสารบุคคลจะเลือกเปิดรับสื่อ และข่าวสารจากแหล่งสารที่มีอยู่ด้วยกันหลายแหล่ง เช่น การเลือกซื้อหนังสือพิมพ์ฉบับใดฉบับหนึ่ง เลือกเปิดวิทยุกระจายเสียงสถานีใดสถานีหนึ่งตาม ความสนใจ และความต้องการของตน อีกทั้ง ทักษะ และความชำนาญในการรับรู้ข่าวสารของคนเรานั้นก็ต่างกัน บางคนถนัดที่จะฟังมากกว่าอ่าน ก็จะชอบฟังวิทยุ ดูโทรทัศน์มากกว่าอ่านหนังสือ เป็นต้น

- การเลือกให้ความสนใจ (Selective attention) ผู้เปิดรับข่าวสารมีแนวโน้มที่จะเลือกสนใจข่าวจากแหล่งใดแหล่งหนึ่ง โดยมักเลือกตามความคิดเห็น ความสนใจของตน เพื่อสนับสนุนทัศนคติเดิมที่มีอยู่ และหลีกเลี่ยงสิ่งที่ไม่สอดคล้องกับความรู้ ความเข้าใจ หรือทัศนคติเดิมที่มีอยู่แล้ว เพื่อไม่ให้เกิดภาวะทางจิตใจที่ไม่สมดุลหรือมีความไม่สบายใจ ที่เรียกว่า ความไม่สอดคล้องทางด้านความเข้าใจ (Cognitive dissonance)

- การเลือกรับรู้ และตีความหมาย (Selective perception and interpretation) เมื่อบุคคลเปิดรับข้อมูลข่าวสารแล้ว ก็เชื่อว่ารับรู้ข่าวสารทั้งหมดตามเจตนาารมณ์ของผู้ส่งสารเสมอไปเพราะคนเรามักเลือกรับรู้ และตีความหมายสารแตกต่างกันไปตามความสนใจ ทักษะสติ ประสิทธิภาพ ความเชื่อ ความต้องการ ความคาดหวัง แรงจูงใจ สภาวะทางร่างกาย หรือสภาวะทางอารมณ์ และจิตใจ ฉะนั้นแต่ละคนอาจตีความเฉพาะข่าวสารที่สอดคล้องกับลักษณะส่วนบุคคลดังกล่าว นอกจากจะทำให้ข่าวสารบางส่วนถูกตัดทิ้งไปยังมีการบิดเบือนข่าวสารให้ผิดทิศทางเป็นที่น่าพอใจของแต่ละบุคคลด้วย

- การเลือกจดจำ (Selective retention) บุคคลจะเลือกจดจำข่าวสารในส่วนที่ตรงกับความสนใจ ความต้องการ ทักษะสติ ฯลฯ ของตนเอง และมักจะลืมหรือไม่นำไป ถ่ายทอดต่อในส่วนที่ตนเองไม่สนใจ ไม่เห็นด้วย หรือเรื่องที่ขัดแย้งกับความคิดของตนเอง ข่าวสารที่คนเราเลือกจดจำไว้นั้น มักมีเนื้อหาที่จะช่วยส่งเสริมหรือสนับสนุนความรู้สึกรู้สึกดี ทักษะสติ ค่านิยม หรือ ความเชื่อของแต่ละคนที่มีอยู่เดิมให้มีความมั่นคงชัดเจนยิ่งขึ้น และเปลี่ยนแปลงยากขึ้น เพื่อนำไปใช้เป็นประโยชน์ในโอกาสต่อไป ส่วนหนึ่งอาจนำไปใช้เมื่อเกิดความรู้สึกขัดแย้ง และมีสิ่งที่ทำให้ไม่สบายใจขึ้น

สำหรับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับข่าวสารของบุคคลนั้น Todd Hunt และ Brent d. Ruben (1993) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับข่าวสารของบุคคลไว้ ดังนี้

- ความต้องการ (Need) ปัจจัยที่สำคัญที่สุดปัจจัยหนึ่งในกระบวนการเลือกของมนุษย์ คือ ความต้องการ ความต้องการทุกอย่างของมนุษย์ทั้งความต้องการทางกาย และใจ ทั้งความต้องการระดับสูง และความต้องการระดับต่ำ ย่อมเป็นตัวกำหนดการเลือกของเรา เราเลือกตอบสนองความต้องการของเรา เพื่อให้ได้ข่าวสารที่ต้องการ เพื่อแสดงรสนิยม เพื่อการยอมรับในสังคมเพื่อความพอใจ ฯลฯ

- ทักษะสติ และค่านิยม (Attitude and Values) ทักษะสติ คือ ความชอบ และมีใจโน้มเอียง (Preference and Predisposition) ต่อเรื่องต่าง ๆ ส่วนค่านิยม คือ หลักพื้นฐานที่เรายึดถือเป็นความรู้สึกที่ว่าเราควรจะทำหรือไม่ควรทำอะไร ในการมีความสัมพันธ์กับ สิ่งแวดล้อม และคน ซึ่งทักษะสติ และค่านิยมมีอิทธิพลอย่างยิ่งต่อการเลือกใช้สื่อมวลชน การเลือกข่าวสาร การเลือกตีความหมาย และการเลือกจดจำ

- เป้าหมาย (Goal) มนุษย์ทุกคนมีเป้าหมาย มนุษย์ทุกคนกำหนดเป้าหมายในการดำเนินชีวิตทั้งในเรื่องอาชีพ การเข้าสมาคม การพักผ่อน เป้าหมายของกิจกรรมต่าง ๆ ที่เรากำหนดขึ้นนี้จะมอิทธิพลต่อการเลือกใช้สื่อมวลชน การเลือกข่าวสาร การเลือกตีความหมาย และการเลือกจดจำเพื่อสนองเป้าหมายของตน

- ความสามารถ (Capability) ความสามารถของเราเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งรวมทั้งความสามารถด้านภาษามีอิทธิพลต่อเราในการที่จะเลือกรับข่าวสาร เลือกตีความหมาย และเลือกเก็บเนื้อหาของข่าวนั้นไว้
- การใช้ประโยชน์ (Utility) กล่าวโดยทั่วไปแล้ว เราจะให้ความสนใจ และใช้ความพยายามในการที่จะเข้าใจ และจดจำข่าวสารที่เราสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้
- สไตล์ในการสื่อสาร (Communication style) การเป็นผู้รับสารของเรานั้นส่วนหนึ่ง ขึ้นอยู่กับสไตล์ในการสื่อสารของเรา คือ ความชอบหรือไม่ชอบสื่อบางประเภท ดังนั้นบางคนจึงชอบ ฟังวิทยุ บางคนชอบดูโทรทัศน์ บางคนชอบอ่านหนังสือพิมพ์ ฯลฯ
- สถานะ (Context) สถานะในที่นี้หมายถึง สถานที่ บุคคล และเวลาที่อยู่ในสถานการณ์ การสื่อสาร สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้มีอิทธิพลต่อการเลือกของผู้รับสาร การมีคนอื่นอยู่ด้วยมีอิทธิพลตรงต่อการเลือกใช้สื่อ และข่าวสาร การเลือกตีความหมาย และเลือกจดจำข่าวสาร การที่เราต้องถูกมองว่าเป็นอย่างไร การที่เราคิดว่าคนอื่นมองเราอย่างไร เราเชื่อว่าคนอื่นคาดหวังอะไรจากเรา และการที่คิดว่าคนอื่นคิดว่าเราอยู่ในสถานการณ์อะไร ส่วนแต่มีอิทธิพลต่อการเลือกของเรา
- ประสบการณ์ และนิสัย (Experience and Habit) ในฐานะของผู้รับสาร ผู้รับสารแต่ละคนพัฒนานิสัยการรับสารอันเป็นผลมาจากประสบการณ์ในการรับข่าวสารของเรา เราพัฒนาความชอบสื่อชนิดใดชนิดหนึ่ง รายการประเภทใดประเภทหนึ่ง ดังนั้น เราจึงเลือกใช้สื่อชนิดใดชนิดหนึ่ง สนใจเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ตีความหมายอย่างใดอย่างหนึ่ง และเลือกจดจำเรื่องใดเรื่องหนึ่ง

2.6 แนวคิดเกี่ยวกับสื่อรูปภาพอินโฟกราฟิก (Infographic)

2.6.1 แนวคิดเกี่ยวกับการสื่อสารด้วยภาพ (Visual Communication)

การสื่อสารด้วยภาพ (Visual communication) คือ “Visual” แปลว่า “การมองเห็น” ส่วน “Communication” แปลว่า “การสื่อสาร” เป็นการสื่อสารที่มุ่งให้ความคิด ความเข้าใจของผู้รับสารตรงกับ ความคิด ความเข้าใจของผู้ส่งสาร เนื่องจากธรรมชาติมนุษย์เมื่อได้รับข่าวสารอย่างเดียวกันมาแต่จะมีความเข้าใจ และความรู้อีกก็แตกต่างกันออกไป ดังนั้น การสื่อสารที่ดีจะต้องมีการวางแผนในการสื่อสาร (ภูมิบัติ ใจสมักร, 2556 อ้างอิงใน ธิดาใจ จันทนามศรี, 2560) นอกจากนี้ การสื่อสารด้วยภาพยังหมายถึง การสื่อสารที่แปลงตัวอักษรให้กลับเป็นรูปธรรม และมีความหมาย เป็นสื่อกลางในกระบวนการสื่อสารของมนุษย์ที่ถูกนำมาใช้เป็นตัวแทนในการถ่ายทอด และสื่อความหมาย ด้วยการใช้รหัสภาพ (Iconic) หรือสัญลักษณ์ แสดงถึงเรื่องราว และเหตุการณ์ต่าง ๆ เป็นวิธีการที่มนุษย์สามารถเอาชนะเวลา และอุปสรรคด้านภาษา สามารถถ่ายทอดวัฒนธรรมระหว่างประเทศที่ใช้ภาษาต่างกัน ได้ ทำให้เข้าใจได้ง่ายด้วยสมองของมนุษย์ (รัชพล อินทรเทวี,

2556) ภาพช่วยในการสร้างอารมณ์ ความรู้สึก สามารถจูงใจให้เกิดการรับรู้ อีกทั้ง การสื่อสารด้วยภาพยังเป็นที่นิยมในสังคมปัจจุบัน เนื่องจากคนจำนวนมากชอบที่จะให้มีภาพบน เนื้อหามากกว่า การอ่านชุดตัวอักษรที่เรียงต่อกันเพียงอย่างเดียว (พจน์ ใจชาญสุขกิจ, 2558)

คำจำกัดความที่จะทำให้เข้าใจได้ง่ายหากจะอธิบายถึงการสื่อสารด้วยภาพ คือ การสื่อสารด้วยภาพนั้นเป็นการนำเสนอแนวคิด หรือข้อมูลข่าวสาร ในรูปแบบที่สามารถอ่านได้หรือมองเห็น วัตถุนั้นอาจเป็นการออกแบบสัญลักษณ์ ภาพวาด หรือภาพเคลื่อนไหว สำหรับหนังสือ สิ่งพิมพ์ นิตยสาร ภาพฉายขึ้นจอ การออกแบบภาพโต้ตอบได้บนเว็บไซต์ ภาพยนตร์สั้น การออกแบบบรรจุภัณฑ์ เป็นต้น

2.6.2 รูปแบบของการสื่อสารด้วยภาพ

การสื่อความหมายด้วยภาพสามารถแบ่งตามลักษณะของภาพที่ปรากฏในสื่อต่าง ๆ มี 3 รูปแบบ ดังนี้

1) ภาพเหมือนจริง (Representation) หมายถึง ภาพที่แสดงถึงสิ่งที่เรามองเห็นจริง สังเกตได้จากสภาพแวดล้อม และประสบการณ์ที่เกิดขึ้นจริง เป็นรูปแบบที่เข้าใจง่ายที่สุด สามารถรู้ความหมาย ของภาพโดยทันที ผู้รับสารสามารถทราบเรื่องราวที่ผู้ส่งสารต้องการจะถ่ายทอด โดยไม่ต้องแปลให้ยุ่งยาก เพราะเรื่องราวในภาพบ่งบอกความหมายได้อย่างชัดเจน

2) ภาพสัญลักษณ์ (Symbolism) หมายถึง สิ่งที่มีมนุษย์สร้างสรรค์ขึ้น เป็นลักษณะของสัญลักษณ์แทนสิ่งที่มองเห็นจริง โดยไม่ได้บอกเรื่องราว และเนื้อหากับผู้รับสารอย่างตรงไปตรงมา ในการสื่อสารจะต้องแน่ใจว่าผู้รับสาร มีความรู้ และประสบการณ์ในการแปลความหมายได้ เพราะการเข้าใจในเรื่องของสัญลักษณ์จำเป็นต้องมีประสบการณ์ร่วม เพราะหากไม่รู้สัญลักษณ์นั้นก็จะไม่สื่อความหมาย ดังนั้น ในการสื่อความหมายของภาพสัญลักษณ์จะต้องทำให้ดูง่าย และมีความหมายที่ชัดเจน

3) ภาพนามธรรม (Abstract) หมายถึง การสื่อสารเพื่อมุ่งเน้นแสดงเนื้อหา และความหมายตลอดจนอารมณ์ความรู้สึกที่ไม่เหมือนจริง ไม่ใช่การสื่อเรื่องราวโดยตรง แต่ใช้วิธีจัดองค์ประกอบทางศิลปะเพื่อให้ภาพมีความหมาย การลดรายละเอียดจากสิ่งที่มองเห็นไปเป็นมโนทัศน์ของสิ่งนั้น ซึ่งในการทำความเข้าใจในโครงสร้างขององค์ประกอบต่าง ๆ ที่มองเห็นมีความสำคัญมาก และการวาดภาพให้เหมือนของจริงมากเท่าใด ความหมายของภาพจะอธิบายถึงสิ่งที่ปรากฏในภาพได้มากเท่านั้น

การศึกษาเกี่ยวกับการสื่อสารด้วยภาพ ปรากฏอยู่ในงานวิจัยของ อินทรวชิร อัมประภฤติ (2552) ศึกษาเกี่ยวกับกลยุทธ์การใช้ภาพแฟชั่นเร้าใจทางเพศของนิตยสารแฟชั่นสำหรับผู้หญิง โดยมีจุดประสงค์เพื่อศึกษากลยุทธ์ของผู้ผลิตนิตยสารแฟชั่นสำหรับผู้หญิง ความ

จำเป็นเพียงใดที่ต้องเลือกใช้ภาพแฟชันเร้าใจทางเพศ มานาเสนอ และผู้ผลิตใช้เป็นกลยุทธ์ทางการสื่อสารไปยังผู้บริโภคที่ให้ความสำคัญทุกครั้งหรือไม่ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ผลิตนิตยสารแฟชันสำหรับผู้หญิงใช้ภาพแฟชันเร้าใจทางเพศมาเป็นกลยุทธ์การสื่อสารการตลาดเพื่อสร้างความสนใจและการได้รับการจดจำจากผู้อ่าน โดยใช้นางแบบนายแบบที่มีชื่อเสียงมาเป็นแบบปก และหากถ่ายแบบออกมาในแนวเร้าใจทางเพศ ผ่านการโพสต์ท่าแสดงสีหน้า สายตา ยังได้รับการสนใจและจดจำเป็นอย่างมาก ตามหลักการของทฤษฎีการสื่อสารด้วยภาพ โดยผู้ผลิตนิตยสารใช้เป็นจุดขายของนิตยสารได้ งานวิจัยของ อัญชลี พิเศษฐพันธ์ (2554) ศึกษาเกี่ยวกับการสื่อความหมายของภาพและภาวะหลังสมัยใหม่ในงานโฆษณาทางสิ่งพิมพ์ไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิธีการสื่อความหมายของภาพผ่านแนวคิดสัญวิทยา และการสื่อสารด้วยภาพ ตลอดจนวิเคราะห์ภาวะหลังสมัยใหม่ที่ปรากฏอยู่ในโฆษณาของไทยที่ได้รับรางวัลจากการประกวดรางวัลโฆษณา Admam Award ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2004-2009 ผลการศึกษาพบว่า โฆษณาทางสิ่งพิมพ์ของไทยที่เข้าประกวดนิยมใช้ภาพในการสื่อสารเป็นหลักถึงร้อยละ 93.82 โดยภาพส่วนใหญ่เกิดจากชุดสัญวิทยาที่ทำหน้าที่ร่วมกันในการสื่อความหมายในลักษณะดัชนี (Index) ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ของสัญวิทยาที่เชื่อมโยงความหมายของภาพ และความหมายที่สื่อถึงเหตุ และผลที่เป็นจริง

จากแนวคิดเกี่ยวกับการสื่อสารด้วยภาพ มีบทบาทสำคัญในการสร้างสรรค์สื่ออินโฟกราฟิกเพื่อสื่อสารไปยังกลุ่มเป้าหมายให้บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร ดังนั้น การสื่อสารด้วยภาพจะศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบในการนำเสนอข้อมูลผ่านสื่ออินโฟกราฟิก โดยนำมาเป็นกรอบของการวิเคราะห์รูปแบบของภาพที่ใช้ในการสื่อสารผ่านสื่ออินโฟกราฟิก

2.6.3 แนวคิดเกี่ยวกับอินโฟกราฟิก (Infographic)

อินโฟกราฟิก (Infographic) ย่อมาจาก Information Graphic เป็นคำเรียกเทคนิคการออกแบบกราฟิก ในเชิงการเวอร์ช่วไลซ์ (Visualize) ข้อมูล และความคิด หมายถึง การอธิบายข้อมูลที่มีความซับซ้อนไปสู่กลุ่มผู้รับสารในรูปแบบที่สามารถบริโภคหรือเข้าใจได้ง่าย และรวดเร็ว การสื่อสารด้วยภาพหรือกราฟิกที่บ่งชี้ถึงข้อมูล ได้แก่ ข้อมูลเชิงสถิติ ความรู้ การสื่อสารการตลาด และการประชาสัมพันธ์ เป็นต้น อินโฟกราฟิกเป็นการแสดงข้อมูลหรือความรู้ที่ผ่านการสรุปย่อแล้วเป็นแผนภาพ คือ การแปลงข้อความ (Text) ให้เป็นข้อความภาพ (Visual image) โดยการกำหนดขอบเขต และการควบคุมกระบวนการในการออกแบบ และส่งเสริมการสื่อสารด้วยสัญลักษณ์ร่วมกับข้อมูลที่เป็นตัวอักษร เพื่อให้ผู้รับสารสามารถเข้าใจข้อมูลได้รวดเร็ว โดยการใช้รูปแบบที่เข้าใจง่าย และมีเหตุผล (Kai, 2013 อ้างใน ธิดาใจ จันทนามศรี, 2560) เรียกว่าเป็นการย่อข้อมูลที่มีเนื้อหาจำนวนมาก ๆ มีความซับซ้อน ยากต่อการทำความเข้าใจให้สามารถประมวลผล และทำความเข้าใจได้ง่าย ซึ่งหลักในการออกแบบสามารถมองเห็นได้ในรูปแบบของเส้น กล้อง ลูกศร สัญลักษณ์

อีกทั้งการออกแบบที่ดีจะต้องสามารถถ่ายทอดเรื่องราว และแสดงข้อเท็จจริงให้เข้าใจได้ง่าย (Huang, Weihua & Tan, 2007 อ้างในนัจกัก มีอุสาห์, 2556) ในปัจจุบันกำลังเป็นที่นิยมในโลกของเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social network) การสื่อสารด้วยอินโฟกราฟิกจึงเหมาะสำหรับการสื่อสารในยุคดิจิทัลที่ต้องการเข้าถึงข้อมูลที่ซับซ้อนด้วยเวลาอันจำกัด เนื่องจากง่ายต่อการทำความเข้าใจ ทำให้จดจำเนื้อหาที่ซับซ้อนได้ง่ายขึ้น สามารถดึงดูดความสนใจด้วยสีสัน และภาพประกอบที่สวยงาม จากข้อมูลดังกล่าว สรุปได้ว่าการสื่อสารในรูปแบบของอินโฟกราฟิก (Infographic) เป็นการสื่อสารจากข้อมูลนามธรรมให้เกิดเป็นรูปธรรม โดยการนำข้อมูล หรือ ความรู้ต่าง ๆ ที่มีจำนวนมากไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางสถิติ ความรู้ และตัวเลข มาสรุปเป็นสารสนเทศในรูปแบบที่เข้าใจง่าย และมีเหตุผล เหมาะสำหรับการสื่อสารในยุคดิจิทัลที่ต้องการเข้าถึงข้อมูลอันซับซ้อน ที่มีจำนวนมาก ๆ ในเวลาอันจำกัด อีกทั้ง เป็นการจัดการข้อมูลที่มีความซับซ้อน โดยอธิบายให้เกิดความเข้าใจด้วยภาพสัญลักษณ์ เส้น ลูกศร กราฟ รวมถึงการย่อข้อมูล สรุปประเด็นในส่วนสำคัญที่ต้องการสื่อสารด้วยภาพนิ่งหรือภาพเคลื่อนไหว ให้สามารถเข้าใจง่ายโดยใช้เวลานับวินาที และชัดเจน (จรงค์ เทศนา, 2555)

2.6.4 หลักการออกแบบอินโฟกราฟิก

โดยเริ่มจากประโยคที่ว่า “ภาพหนึ่งภาพแทนคำพูดได้นับพันคำ” ได้แสดงถึงความคุ้มค่า และประสิทธิภาพของการสื่อสารด้วยรูปภาพสำหรับอินโฟกราฟิกสารสนเทศ ซึ่งเป็นรูปแบบหรือประเภทของภาพที่ผสมผสานกับข้อมูลที่ช่วยให้ผู้ออกแบบใช้ในการสื่อสารไปยังกลุ่มเป้าหมาย โดยอินโฟกราฟิกถูกกำหนดให้เป็นการนำข้อมูลมาสร้างเป็นภาพหรือการนำความคิดมาสร้างเป็นภาพในการถ่ายทอดข้อมูลที่ซับซ้อนให้กับผู้รับชมในลักษณะที่สามารถทำให้เกิดการเข้าใจได้อย่างรวดเร็ว

การแบ่งหลักการออกแบบอินโฟกราฟิก แบ่งได้เป็น 2 ส่วน (จรงค์ เทศนา, 2555) ดังนี้

- 1) ด้านข้อมูล ข้อมูลที่นำเสนอเสนอจะต้องมีความหมาย น่าสนใจ เรื่องราวที่นำมาต้องมีความเป็นจริง และถูกต้อง
- 2) ด้านการออกแบบ การออกแบบต้องมีรูปแบบ แบบแผน โครงสร้าง หน้าที่การทำงาน และความสวยงาม เข้าหัวหัวข้อ โดยออกแบบให้สามารถเข้าใจได้ง่าย ใช้งานได้ง่าย และนำไปใช้ได้จริง

2.6.5 เนื้อหาของอินโฟกราฟิก

อินโฟกราฟิกส่วนใหญ่ที่นำมาเผยแพร่ จะมีลักษณะมีของเนื้อหาที่เหมาะสมในการสร้างอินโฟกราฟิก ดังต่อไปนี้ (จูน ซากูราดะ แบล โดย นิชมน์ หิรัญพฤษย์, 2558)

- 1) หัวข้อมีความน่าสนใจหรือเป็นประเด็นที่อยู่ในความสนใจ
- 2) เนื้อหาสามารถให้คำตอบได้ว่าต้องทำอะไร หรือ ให้วิธีการอย่างเป็นขั้นตอน
- 3) เนื้อหาต้องสามารถนำเสนอหรือรายงานผลข้อมูลได้อย่างชัดเจน
- 4) การเปรียบเทียบระหว่างของสองสิ่งขึ้นไปเพื่อแสดงให้เห็นถึงผลของสิ่งที่นำมา

เปรียบเทียบ

- 5) การเปลี่ยนแปลงตามช่วงเวลา
- 6) คำอธิบายเชิงวิชาการ
- 7) ตารางเนื้อหาที่ต้องการนำเสนอข้อมูลออกมาง่าย ๆ
- 8) การสรุปภาพรวม

2.6.6 รูปแบบการนำเสนออินโฟกราฟิก

รูปแบบของสื่ออินโฟกราฟิกมีทั้งหมด 6 รูปแบบที่มีความแตกต่างกันออกไป และพร้อมสำหรับการใช้งานของนักออกแบบ ถึงแม้ว่าอินโฟกราฟิกส่วนมากสามารถพบเห็นได้ในรูปแบบของออนไลน์ที่เป็นภาพนิ่ง นักออกแบบหลายท่านได้บอกเล่าเรื่องราว และข้อมูลรูปภาพในวิธีที่แตกต่างกันได้อธิบายถึงรูปแบบของสื่ออินโฟกราฟิก มีดังต่อไปนี้

1) Static infographic คือ อินโฟกราฟิกแบบภาพนิ่ง เป็นรูปแบบที่ง่ายที่สุด และธรรมดาที่สุดสำหรับการออกแบบอินโฟกราฟิก การออกแบบขั้นสุดท้าย คือ การบันทึกเป็นไฟล์รูปภาพเพื่อให้ง่ายต่อการเผยแพร่ในระบบออนไลน์ และตีพิมพ์ลงในกระดาษ ซึ่งโดยส่วนใหญ่โปรแกรมซอฟต์แวร์จะมีความสามารถในการบันทึกการออกแบบขั้นสุดท้ายอยู่ในรูปแบบของไฟล์รูปภาพ ได้แก่ JPG (Joint Photographic Experts Group), PNG (Portable Network Graphics), GIF (Graphics Interchange Format) เป็นต้น เพื่อให้ง่ายต่อมุมมองของเบราว์เซอร์หรือไฟล์ PDF อินโฟกราฟิกแบบภาพนิ่งนั้นยังเป็นรูปแบบที่ง่ายต่อการเผยแพร่ในระบบออนไลน์ ภาพนิ่งนั้นมีประวัติศาสตร์ที่ยาวนานเนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของการออกแบบเว็บไซต์ และง่ายต่อการเผยแพร่ และควบคุมการออกแบบเว็บไซต์ หลังจากรูปภาพอินโฟกราฟิกแบบภาพนิ่งได้รับการเผยแพร่ในสื่อออนไลน์ ได้กลายมาเป็นสิ่งที่พร้อมใช้งานสำหรับนักอ่านส่วนมาก ในการแบ่งปันข้อมูลในระบบออนไลน์ โดยการใช้ฟังก์ชันมาตรฐานของเว็บไซต์ สื่อสังคมออนไลน์ที่นิยมใช้ในการเผยแพร่รูปภาพ ได้แก่ Twitter, Facebook, Google+, Pinterest, Tumblr และ LinkedIn มีความสามารถในการแบ่งปันภาพนิ่งที่ใช้สร้างในฟังก์ชันของการเปลี่ยนแปลงสถานะที่มีอยู่

2) Zooming Infographic คือ อินโฟกราฟิกแบบขยายเข้าใกล้สามารถเพิ่มขนาดของการปฏิสัมพันธ์ให้มีขนาดใหญ่ มีลักษณะของอินโฟกราฟิกแบบภาพนิ่งออนไลน์ และทำให้

ผู้อ่านสามารถขยายให้ใกล้มากขึ้นเพื่ออ่านรายละเอียด โดยปกติแล้วจะใช้กับการออกแบบภาพขนาดใหญ่รวมถึงโปสเตอร์ เนื่องจากช่องว่างเล็ก ๆ ในหน้าต่างเบราว์เซอร์ของคอมพิวเตอร์สามารถทำให้ข้อความนั้นมีขนาดที่เล็กสำหรับอ่าน การออกแบบขนาดใหญ่จะช่วยให้การลดขนาดเพื่อที่ภาพที่ออกแบบนั้นสามารถชมได้ในครั้งเดียวของจอภาพ และมีการควบคุมการขยายภาพเพื่อที่จะให้ผู้อ่านนั้นสามารถชมรายละเอียดขนาดเล็กได้อย่างชัดเจน โดยปกติแล้วอินโฟกราฟิกแบบขยายเข้าใกล้จะถูกสร้างด้วยไฟล์ภาพที่มีขนาดใหญ่ของการออกแบบภาพนิ่ง จากนั้นจะเพิ่มเติมตัวควบคุมเพื่อเชื่อมต่อกับหน้าเว็บไซต์ การกำหนดรหัสในส่วนหน้าเว็บไซต์จะใช้ HTML และ JavaScript ที่สามารถสร้างการเชื่อมต่อของผู้ใช้งาน แต่การให้บริการทางออนไลน์ เช่น Zoom.it (zoom.it/) จาก โปรแกรม Microsoft ทำให้ทุกคนนั้นสามารถที่จะสร้างปฏิสัมพันธ์รูปภาพที่ขยายขนาดเข้าใกล้ได้ ใช้งานโดยการเชื่อมต่อผ่านลิงก์ที่ง่ายต่อการชมภาพออนไลน์ ข้อดีของการใช้การขยายภาพพื้นผิวนั้น คือ การที่ผู้อ่านสามารถที่จะเห็นภาพรวมการออกแบบบนจอภาพโดยปราศจากการเลื่อนเพื่อที่จะเจาะลึกลงไป ในรายละเอียด จากการเริ่มต้นด้วยภาพที่มีขนาดใหญ่ ผู้อ่านนั้นสามารถเข้าใจได้ดียิ่งขึ้น และเนื้อหาที่ได้บอกถึงรายละเอียดที่เข้ากันกับเรื่องราวโดยรวม

3) Clickable infographic คือ อินโฟกราฟิกแบบคลิกได้เป็นการเพิ่มเติมชั้นของพื้นผิวของผู้ใช้ในการออกแบบอินโฟกราฟิกภาพนิ่ง โดยการทำให้พื้นที่เฉพาะของการออกแบบที่สามารถที่จะคลิกได้ด้วยลิงค์ HTML ซึ่งการเชื่อมต่อนี้ส่วนมากจะใช้สร้าง HTML Image Map ที่ได้รับการอธิบายโดยเบราว์เซอร์ของเว็บไซต์เพื่อใช้ในการค้นหาภูมิภาคที่เจาะจงของภาพหนึ่งโดยคำพิกเซลของตำแหน่งที่ตั้งที่สามารถคลิกไปยังที่ตั้งของ URL นักออกแบบได้ใช้ประโยชน์ของการคลิกเพื่อเชื่อมต่อไปยังข้อมูลที่รองลงมา และเพิ่มเติมรายละเอียดจากการออกแบบอินโฟกราฟิกขั้นพื้นฐานผู้ออกแบบสามารถใช้อินโฟกราฟิกแบบคลิกได้เป็นเหมือนวิธีการในการรักษาอินโฟกราฟิกดั้งเดิมให้ง่ายต่อการอ่าน ผู้อ่านที่ต้องการข้อมูลเพิ่มเติมสามารถที่จะค้นหาข้อมูลเชิงลึกได้จากการคลิกไปยังลิงค์ ความหลากหลายของประเภทรูปแบบการออกแบบนั้น คือ รูปแบบอินโฟกราฟิกแบบป๊อปอัพ แทนที่ผู้อ่านจะต้องกดไปยังพื้นที่ที่แตกต่างของอินโฟกราฟิกเพื่อที่จะเข้าถึงข้อมูลเพิ่มเติมข้อมูลที่รองลงมาจะปรากฏขึ้นเมื่อผู้อ่านเคลื่อนตัวชี้ของเมาส์ไปยังการออกแบบของส่วนต่างที่แตกต่างกัน ความหลากหลายของรูปแบบนี้ คือ การที่มีหลายโปรแกรมที่สามารถสร้างไฟล์ HTML image map ที่สามารถส่งออกไฟล์ไปยังรูปแบบของ PDF และยังคงไว้ซึ่งการทำงานโดยการคลิก หมายความว่าผู้ออกแบบนั้นสามารถที่จะบันทึกอินโฟกราฟิกแบบคลิกได้ในไฟล์ PDF แบบคลิกได้ ผลลัพธ์ที่ได้จากไฟล์ PDF นั้นก็จะง่ายต่อการส่งต่อไปยังจดหมาย

อิเล็กทรอนิกส์ หรือสามารถที่จะดาวน์โหลดได้ไฟล์ PDF แบบคลิกได้ สามารถแสดงในอุปกรณ์พกพา เช่น แท็บเล็ต และ โทรศัพท์มือถือ ซึ่งยังคงการทำงานที่ถูกต้อง และนำมาซึ่งเป้าหมายที่อยู่ของ URL โดยการตั้งค่าของเว็บไซต์เบราว์เซอร์ในอุปกรณ์เหล่านั้น

4) Animated Infographic คือ แอนิเมชันโฟกราฟิก คือ การสร้างภาพเคลื่อนไหว หรือเปลี่ยนแปลงรูปแบบในขณะที่ผู้ชมกำลังทำการรับชม ซึ่งสิ่งนี้อาจจะเป็นรูปภาพแท่งที่แสดงให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของกราฟแท่ง การเปลี่ยนแปลงของสี หรือ ภาพตัวละครที่เคลื่อนไหว สิ่งเหล่านี้มีความแตกต่างจากวิดีโออินโฟกราฟิก เนื่องจากไม่ใช่ไฟล์วิดีโอ แต่เป็นแอนิเมชันที่มีรหัส HTML หรือไฟล์รูปภาพที่ใช้ในการสร้างแอนิเมชันแต่สามารถที่จะคงไว้ซึ่งเรื่องราวของหน้าเว็บการเลือกรูปแบบของไฟล์ภาพ GIF ในการทำแอนิเมชันนั้นมีข้อดีที่สำคัญ คือ แอนิเมชันนั้นมีอยู่ในไฟล์รูปภาพอย่างสมบูรณ์ แอนิเมชันจะทำงานก็ต่อเมื่อได้โพสต์ในเว็บไซต์ และบล็อกอื่น ๆ ซึ่งสิ่งนี้จะแตกต่างจากการออกแบบอื่น ๆ โดยการใส่รหัสเพื่อที่จะสร้างแอนิเมชันโฟกราฟิก ยกต่อการเผยแพร่

5) Video Infographic คือ วิดีโออินโฟกราฟิกนั้นยังคงเป็นสิ่งที่ค่อนข้างใหม่ แต่ได้รับความนิยมอย่างรวดเร็วในรูปแบบออนไลน์ เนื่องจากง่ายต่อการใช้งานโดยมีการแบ่งปันไว้ในเว็บไซต์ เช่น YouTube และ Vimeo ความสามารถในการใส่วิดีโอที่สามารถเล่นได้อย่างเต็มที่จากเว็บไซต์เหล่านี้ไปใส่ยังบล็อก และสื่อสังคมได้มีการเพิ่มการสื่อสารมากขึ้นจนน่าตกใจ รวมถึงคุณค่าของวิดีโออินโฟกราฟิกสำหรับนักการตลาดวิดีโออินโฟกราฟิกอื่น ๆ ไม่ได้ทำด้วยโปรแกรมซอฟต์แวร์แอนิเมชันที่มีคุณภาพ และเทคโนโลยีสูง วิดีโออินโฟกราฟิกออนไลน์ส่วนมากนั้นมีความพร้อมต่อการอ่านเหมาะสำหรับการใช้โปรแกรมซอฟต์แวร์สำหรับการนำเสนอ เช่น Microsoft PowerPoint, Apple Keynote และ Prezi การใช้งานเปลี่ยนภาพนิ่งแอนิเมชัน และขั้นตอนการตั้งเวลาอย่างระมัดระวัง โดยอัตโนมัติตลอดการนำเสนอ ซึ่งการนำเสนอที่สามารถที่จะออกมาในรูปแบบของไฟล์วิดีโอสำหรับการเผยแพร่วิดีโอเหล่านี้ไม่ได้ใช้ข้อมูลรูปภาพมากมาย โดยข้อมูลส่วนมากแสดงในรูปแบบของข้อความเท่านั้น แต่สิ่งที่ดี คือ การที่ใส่ตัวเลขลงในเนื้อหาสำหรับผู้ชม

6) Interactive Infographic คือ อินโฟกราฟิกแบบมีปฏิสัมพันธ์ เป็นการออกแบบที่ทำให้ผู้อ่านหรือผู้ชมนั้นได้ควบคุมทางด้านข้อมูลหรือการแสดงรูปภาพ ซึ่งเป็นที่นิยม เนื่องจากทำให้ผู้อ่านมีส่วนร่วมกับข้อมูลในระยะเวลาที่ยาวนานมากกว่าอินโฟกราฟิกแบบภาพนิ่ง ในบางเว็บไซต์นั้นเป็นข้อมูลรูปภาพเดี่ยว และมีส่วนอื่นในการช่วยสร้างการออกแบบอินโฟกราฟิกขนาดใหญ่

2.7 แนวคิดการสื่อสารสังคมออนไลน์

สื่อสารข้อมูลระหว่างเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร มีลักษณะเป็นการสื่อสารแบบสองทางซึ่งมีคุณลักษณะที่สำคัญ คือ มีรูปแบบการทำงานในลักษณะออนไลน์ และสามารถใช้สร้างเนื้อหา หรือเพิ่มเติมเนื้อหาในการเผยแพร่ข้อมูลระหว่างกันได้ (แสงเดือน ผ่องพุด, 2556) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเทคโนโลยี ที่ทำงานบนเครือข่ายอินเทอร์เน็ต และเครือข่ายโทรศัพท์มือถือ โดยอนุญาตให้บุคคลหนึ่งสามารถเข้าถึงข้อมูล แลกเปลี่ยนเรียนรู้ สร้างเนื้อหา แบ่งปัน และสื่อสารเนื้อหาต่อกับบุคคลอื่น ๆ รวมถึงการเข้ามามีส่วนร่วมในเครือข่ายสังคมออนไลน์ต่าง ๆ ในปัจจุบันนิยมใช้ในการสื่อสารระหว่างบุคคล การสื่อสารทางธุรกิจ หรือการสื่อสารของหน่วยงานราชการ ตลอดจนองค์กรต่าง ๆ เครือข่ายสังคมออนไลน์เป็นการสื่อสารรูปแบบหนึ่งที่เกิดขึ้นบนอินเทอร์เน็ต ที่ใช้ในการสื่อสารระหว่างกันซึ่งเป็นสังคมขนาดใหญ่ในโลกอินเทอร์เน็ต เพื่อใช้ในการแบ่งปันข้อมูล แสดงความคิดเห็น โดยสามารถโต้ตอบกันระหว่างผู้ส่งสาร และผู้รับสาร เป็นการสร้างปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลไปยังกลุ่มคนจำนวนมาก ทำให้เกิดการขยายเครือข่ายออกไปเรื่อย ๆ เช่น Facebook, My space, YouTube, Twitter, Blogger เป็นต้น (ระวิ แก้วสุกใส และชัยรัตน์ จุสปาโล, 2556) ซึ่งเว็บไซต์เครือข่ายสังคมออนไลน์จะมีคุณลักษณะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับผู้ให้บริการ แต่ส่วนประกอบหลักที่เหมือนกัน คือ Profile, Connecting และ Messaging ด้วยคุณลักษณะการสร้างวัฒนธรรมของชุมชนออนไลน์ (Online community) ทำให้เกิดเป็นภาษาในการสื่อความหมายระหว่างกันที่สร้างความเข้าใจตรงกัน และมีการใช้สัญลักษณ์เพื่อใช้แทนอารมณ์ (Emotion) สามารถสร้างความพึงพอใจ และความบันเทิงให้กับผู้รับสาร (ดารานิตย์ คงเทียม, 2556) นอกจากนี้ เครือข่ายสังคมออนไลน์ยังเป็นช่องทางในการสื่อสารด้านธุรกิจ ซึ่งถือเป็นการสื่อสารรูปแบบใหม่ที่องค์กรธุรกิจต่าง ๆ ใช้สร้างการเชื่อมต่อใหม่ ๆ ได้ง่ายจากการสร้างเครือข่ายของกลุ่มเพื่อนทำให้เกิดเป็นพลังการบอกต่อ เช่น การแสดงความคิดเห็น (Comment) กดไลค์ (Like) และส่งต่อข้อมูล (Share) โดยบริษัทสามารถให้ข้อมูลด้านการตลาด ประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์ และบริการต่าง ๆ รวมถึงการใช้เป็นช่องทางในการสร้างปฏิสัมพันธ์กับผู้บริโภค ทำให้ทราบถึงความต้องการของผู้บริโภคได้ทันที (Mangold & Faulds, 2009) ด้วยลักษณะสำคัญของเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) คือ การมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันในระบบเครือข่าย จึงเป็นเหตุผลที่ทำให้ปริมาณของคนในเครือข่ายมีจำนวนมาก จนอาจนำไปสู่การสร้างการเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นจริงในสังคม

2.7.1 รูปแบบการสื่อสารผ่านเครือข่ายสังคมออนไลน์

การสื่อสารผ่านเทคโนโลยีสารสนเทศในปัจจุบัน ยังสามารถทำการสื่อสารได้ด้วยสารที่มีความหลากหลาย (พิมพ์เดือน จาตุรงค์กุล, 2550 อ้างใน ปิยะฉัตร พรหมมา, 2556) จำแนกรูปแบบของสารที่ได้รับความนิยมออกเป็น 5 ประเภท ดังนี้

1) ข้อความหรือตัวอักษร (Text) เป็นสารที่ถือว่าเป็นองค์ประกอบพื้นฐานสำคัญของสื่อมัลติมีเดีย ซึ่งมีรูปแบบ และสีของตัวอักษรให้ผู้ใช้สามารถใช้ได้อย่างหลากหลาย รวมทั้งสามารถกำหนดลักษณะต่าง ๆ ของการปฏิสัมพันธ์ระหว่างการนำเสนอได้ แต่ในการสื่อสารประเภทตัวอักษรนี้อาจจะมีข้อจำกัดอยู่บางประการ เช่น ความแตกต่างในแต่ละภาษา ที่อาจสร้างความผิดพลาดในการสื่อสารได้

2) ภาพนิ่ง (Still image) เป็นสารที่เป็นภาพที่ไม่เคลื่อนไหว ซึ่งอาจเป็นได้ทั้งภาพถ่ายหรือภาพลายเส้นต่าง ๆ ที่มีบทบาทในด้านการรับรู้ได้ดีกว่าสารที่เป็นตัวอักษรเพียงอย่างเดียว เพราะมีการถ่ายทอดความหมายได้ดีกว่า และยังสามารถสื่อความหมายได้ทุกชาติทุกภาษา

3) ภาพเคลื่อนไหว (Animation) เป็นสารที่เป็นภาพที่มีการเคลื่อนไหวเพื่อแสดงขั้นตอนหรือปรากฏการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ช่วยในการสร้างเสริมจินตนาการให้กับผู้รับชม

4) เสียง (Sound) เป็นสารที่ถูกจัดเก็บเป็นสัญญาณดิจิทัล ให้สามารถเล่นซ้ำ ๆ ได้ โดยใช้โปรแกรมที่ออกแบบมาเฉพาะสำหรับทำงานด้านเสียง ซึ่งเป็นสารที่ส่งผลให้เนื้อหาสารนั้นมีความสมบูรณ์แบบมากยิ่งขึ้นหากมีการใช้เสียงที่เร้าใจ และสอดคล้องกับเนื้อหา อีกทั้งยังช่วยส่งเสริมให้สารนั้น ๆ มีความน่าสนใจ และน่าติดตาม เนื่องจากเสียงมีอิทธิพลต่อผู้ใช้มากกว่าข้อความหรือภาพนิ่ง

5) ภาพวิดีโอ (Video) เป็นสารที่มีความสมบูรณ์มากกว่าสารประเภทอื่น ๆ เนื่องจากสามารถนำเสนอได้ทั้งข้อความ ภาพ และเสียงเข้าไว้ด้วยกันได้เป็นอย่างดี ทำให้สารนั้นมีประสิทธิภาพอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตาม สารประเภทนี้ก็มีข้อบกพร่องอยู่บางประการ คือ ทำให้สิ้นเปลืองพื้นที่บนหน่วยความจำมาก ซึ่งเวลาเปิดรับชมอาจต้องใช้ระยะเวลาที่นานกว่าสารประเภทอื่น ๆ อาจส่งผลให้ประสิทธิภาพลดลงตามไปด้วย

2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้ค้นคว้าเอกสารที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับกลุ่มช่วงอายุ การรับรู้ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนด และกฎระเบียบพื้นฐานของการเดินทางทางอากาศซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

เดชา เดชะวัฒน์ไพศาล, กฤษยา นุ่มพญา, จิราภา นวลลักษณ์ และ ชนพัฒน์ ปฐมบุญเร (2557) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การศึกษาเจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวายในมุมมองต่อคุณลักษณะของตนเอง และความคาดหวังต่อคุณลักษณะของเจเนอเรชันอื่นพบว่า งานวิจัยนี้ศึกษา

และเปรียบเทียบมุมมองคุณลักษณะของเจนเนอเรชันที่มีต่อตนเอง และความคาดหวังต่อคุณลักษณะของเจนเนอเรชันอื่น ระหว่างผู้บังคับบัญชาเจนเนอเรชันเอ็กซ์กับผู้ใต้บังคับบัญชาเจนเนอเรชันวาย โดยการใช้แบบสอบถามกลุ่ม กลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มผู้บังคับบัญชาเจนเนอเรชันเอ็กซ์ และกลุ่มผู้ใต้บังคับบัญชาเจนเนอเรชันวาย จำนวน 287 ตัวอย่าง ผลการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ผู้บังคับบัญชาเจนเนอเรชันเอ็กซ์ และผู้ใต้บังคับบัญชาเจนเนอเรชันวายมีมุมมอง และความคาดหวังต่อคุณลักษณะที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ งานวิจัยนี้สามารถนำไปประยุกต์ใช้เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารทรัพยากรบุคคลที่มีช่วงอายุแตกต่างกันในองค์กร เช่นการพัฒนาทักษะ ความรู้ และความสามารถด้านการบริหารความแตกต่างระหว่างเจนเนอเรชัน (Generation competency) เพื่อเป็นแนวทางในการเสริมความสามารถในการรับรู้ เรียนรู้ และเข้าใจในความแตกต่างระหว่างเจนเนอเรชัน และปรับตัวให้สามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ปฐมพร เนตินันท์ (2559) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ความสัมพันธ์ของการเปิดรับข้อมูลผ่านเครื่องมือสื่อสารการตลาดกับพฤติกรรมการตัดสินใจซื้อใช้สินค้าของ “Gen Y” พบว่า “Gen Y” มีลักษณะ และระดับการเปิดรับเครื่องมือสื่อสารการตลาดครบทุกสื่อ โดยสื่อกลุ่มอินเทอร์เน็ตมีการเปิดรับเป็นอันดับ 1 อยู่ในระดับมาก และมีลักษณะการแสดงพฤติกรรมการซื้อใช้ครบทุกกลุ่มสินค้า โดยมีการใช้จ่ายกับสินค้าบริโภคประเภทอาหาร และเครื่องสำอางเป็นอันดับ 1 อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยระดับการเปิดรับเครื่องมือสื่อสารการตลาด และการแสดงพฤติกรรมการซื้อใช้สินค้าของกลุ่ม “Gen Y” มีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง

ชานน ชนัตติสินธร (2557) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การรับรู้ด้านความปลอดภัย และพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัยของพนักงานระดับปฏิบัติการ ทัศนศึกษา: บริษัท พีโตรเลียม และปิโตรเคมี แห่งหนึ่ง การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ระดับการรับรู้ด้านความปลอดภัยในการทำงาน และพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ ทัศนศึกษา : บริษัท พีโตรเลียม และปิโตรเคมี 2) ศึกษาเปรียบเทียบการรับรู้ด้านความปลอดภัยในการทำงาน และพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัย จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรสจำนวนบุตรธิดา อายุการทำงาน ตำแหน่งงาน การฝึกอบรม ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และเคยพบเห็นเพื่อนร่วมงานประสบอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงาน จากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นพนักงานระดับปฏิบัติการบริษัท พีโตรเลียม และปิโตรเคมี แห่งหนึ่ง จำนวน 103 คนพบว่า ระดับปฏิบัติการมีระดับการรับรู้ด้านความปลอดภัย และพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานอยู่ในระดับดีมาก ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานที่มี เพศอายุ สถานภาพการสมรส จำนวนบุตรธิดา อายุการทำงาน ตำแหน่งงาน การฝึกอบรมประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และเคยพบเห็นเพื่อนร่วมงานประสบอุบัติเหตุต่างกัน มีระดับการรับรู้ความปลอดภัย และระดับพฤติกรรมความปลอดภัยไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

รัฐ กัณภัย และ ธรรมนิศย์ วราภรณ์ (2558) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การรับรู้ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ส่งผลต่อการพัฒนาท้องถิ่นในเขตองค์การบริหารส่วนตำบล จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า 1) ประชาชนในองค์การบริหารส่วนตำบลเขตจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการรับรู้ข่าวสารจากสื่อโทรทัศน์มากที่สุด มีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์จากการพัฒนามากที่สุด และมีการพัฒนาด้านการศึกษา และวัฒนธรรม มากที่สุด 2) ค่าความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมของประชาชนกับการพัฒนาท้องถิ่นในองค์การบริหารส่วนตำบลเขตจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีความสัมพันธ์ทางบวกทุกตัว และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยตัวแปรที่มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กับการพัฒนาท้องถิ่นในองค์การบริหารส่วนตำบล มากที่สุด คือ สัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์จากการพัฒนา และตัวแปรที่มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กับการพัฒนาท้องถิ่นในองค์การบริหารส่วนตำบล น้อยที่สุด คือ การรับรู้ข่าวสารจากอินเทอร์เน็ต และ 3) การรับรู้ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมของประชาชน ส่งผลโดยตรงต่อการพัฒนาท้องถิ่นในองค์การบริหารส่วนตำบลเขตจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีค่าอำนาจพยากรณ์ร้อยละ 54.9 ข้อค้นพบจากการวิจัยเชิงคุณภาพจะเห็นได้ว่า ประชาชนส่วนใหญ่ได้รับข่าวสารทางการเมืองจากสื่อหอกระจายข่าว และเสียงตามสายของหมู่บ้าน

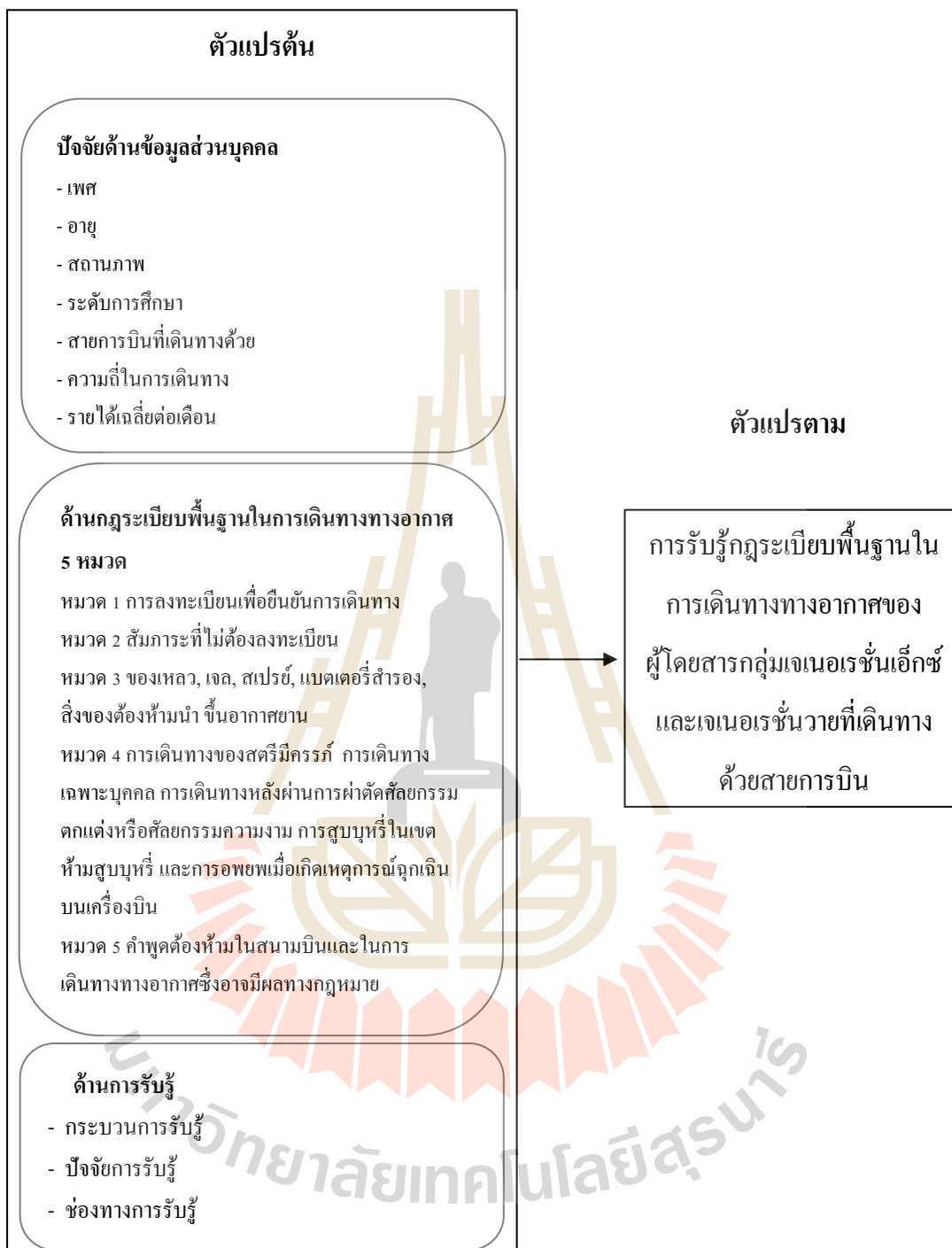
นดา รักขมณี (2559) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การรับรู้กฎระเบียบการนำสินค้าหรือวัตถุอันตรายไปกักอากาศยานของผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องการนำสินค้าหรือวัตถุอันตรายติดตัวขึ้นอากาศยานประกอบด้วย ระเบียบสากลในการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ และระเบียบของประเทศไทยในการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ ซึ่งปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้ของผู้โดยสาร ได้แก่ การรับรู้สัญลักษณ์รูปภาพ รับรู้ข้อมูลประเภทของห้ามพกพาเข้าสู่พื้นที่รักษาความปลอดภัย และการรับรู้ข้อมูลกฎระเบียบด้านความปลอดภัยในการเดินทางไปกับอากาศยานอยู่ในระดับมาก สำหรับช่องทางการรับรู้ข่าวสารระดับปานกลาง โดยส่วนใหญ่จะรับรู้ข้อมูลข่าวสารผ่านช่องทางการประชาสัมพันธ์เสียงตามสายของเจ้าหน้าที่อากาศยานเป็นหลัก ซึ่งผู้โดยสารตระหนักและเห็นความสำคัญ เรื่องของกฎระเบียบด้านความปลอดภัยในระดับการรับรู้มาก สำหรับแนวทางการให้ข้อมูลแก่ผู้โดยสารพบว่า ควรมีการพัฒนาช่องทางที่รับสารเพิ่มมากขึ้น ผ่านการประชาสัมพันธ์สื่อสาธารณะให้มากขึ้นเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย

ชนม์สิตา บุญเมือง (2553) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตรวจค้นตามมาตรการรักษาความปลอดภัย กรณีศึกษา อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตรวจค้นตามมาตรการรักษาความปลอดภัย กรณีศึกษา อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย และใช้กลุ่มตัวอย่าง คือ

ผู้โดยสารที่ใช้บริการของสายการบินภายในประเทศ ณ อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ท่าอากาศยานดอนเมือง จำนวนทั้งหมด 400 ตัวอย่าง สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน นำมาวิเคราะห์ความแตกต่างโดยใช้ค่าทดสอบค่าที (Independent t-test) กับกลุ่มตัวอย่างที่มี 2 กลุ่ม และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) กับกลุ่มตัวอย่างที่มีมากกว่า 2 กลุ่ม ถ้าพบความแตกต่างจะทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่โดยใช้วิธี LSD (Least Significant Difference) สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติใช้โปรแกรมประยุกต์ทางคณิตศาสตร์ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้บริการของสนามบินดอนเมืองที่ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตรวจค้นส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 21-30 ปี สถานภาพโสดจบการศึกษาระดับปริญญาตรี อาชีพพนักงานบริษัท/ห้างร้าน มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท ลักษณะการใช้บริการของสนามบินจะใช้ในกรณีการเดินทางเพื่อกลับบ้าน/เยี่ยมญาติ และจะเดินทางในช่วงเวลา 12.01-18.00 น. ส่วนในรอบ 3 เดือนที่ผ่านมาใช้บริการสนามบิน (ความถี่ในการใช้บริการ) จำนวน 1-2 ครั้ง โดยทราบข้อมูลข่าวสารจากอินเทอร์เน็ต และผู้ที่มีส่วนร่วมในการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินมากที่สุด คือ ตนเอง ผลการทดสอบความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตรวจค้น พบว่า ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกด้าน โดยให้ความสำคัญในเรื่องการตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการเป็นอันดับแรก รองลงมาด้านการดูแลเอาใจใส่ ด้านความน่าเชื่อถือ และไว้วางใจได้ ด้านรูปลักษณ์หรือสิ่งที่สัมผัสได้ และด้านความปลอดภัยเป็นอันดับสุดท้าย ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่าลักษณะประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตรวจค้นที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.9 กรอบแนวคิดการวิจัย

กรอบดำเนินการวิจัย เรื่อง การรับรู้ภาวะเบี่ยงเบนพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และ เจเนอเรชั่นวาย ที่เดินทางด้วยสายการบิน สามารถสรุปเป็นตัวแปรที่ศึกษาได้ดังภาพประกอบที่ 2.3



ภาพที่ 2.3 กรอบแนวคิดการวิจัย

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม Generation X และ Generation Y ที่เดินทางด้วยสายการบิน ซึ่งเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) โดยใช้เครื่องมือเป็นแบบสอบถาม ซึ่งผู้วิจัยมีวิธีการดำเนินงานวิจัย ดังต่อไปนี้

3.1 วิธีการวิจัย

ผู้วิจัยได้ศึกษาทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยรวบรวมเอกสาร (Documentary research) ที่เป็นแหล่งข้อมูลแบบทุติยภูมิ (Secondary data) และการใช้แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการศึกษาเอกสาร การทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม Generation X และ Generation Y ที่เดินทางด้วยสายการบิน ร่วมกับคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษา โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย ดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาค้นคว้าและรวบรวมแนวความคิด ทฤษฎีจากเอกสาร หนังสือ วารสาร และงานวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และเอกสารด้านภาวะเบียบพื้นฐาน ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารตามมาตรฐานข้อกำหนดที่สายการบิน หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนได้กำหนดไว้

ขั้นตอนที่ 2 สร้างแบบสอบถามโดยมีลักษณะเป็นข้อคำถามปลายเปิด (Opened-ended questions) และคำถามปลายปิด (Closed-ended questions) โดยมีเนื้อหาครอบคลุมรายละเอียดตามกรอบที่กำหนด รวมถึงให้อาจารย์ที่ปรึกษาดูตรวจสอบความถูกต้องพร้อมคำแนะนำ

ขั้นตอนที่ 3 ทำการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือโดยนำแบบสอบถามไปหาค่าความสอดคล้องของเนื้อหาจากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 คน และดำเนินการปรับปรุงแบบสอบถามตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญเพื่อให้ได้มาซึ่งเครื่องมือที่มีคุณภาพในการดำเนินการวิจัย

ขั้นตอนที่ 4 นำเครื่องมือฉบับสมบูรณ์ใช้ในการดำเนินการวิจัย โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างผ่านระบบออนไลน์ ระหว่างเดือน มกราคม-มีนาคม พ.ศ. 2563

ขั้นตอนที่ 5 ทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป และแปรผลการวิเคราะห์ด้วยค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ขั้นตอนที่ 6 สรุปผลการศึกษาจากข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์และนำเสนอด้วยการบรรยายเชิงพรรณนาเพื่อรายงานผลการศึกษิตตามวัตถุประสงค์

3.2 ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

3.2.1 ประชากรในการงานวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้โดยสารขาออกที่เดินทางสายการบินต้นทุนต่ำ ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

3.2.2 กลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้โดยสารขาออกที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำที่เป็นคนไทย และเจาะจงกลุ่มช่วงวัยที่อยู่ในกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวาย จำนวนทั้งสิ้น 400 คน

3.3 ตัวแปรที่ทำการวิจัย

ตัวแปรศึกษาในการทำวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย

ตัวแปรต้น ได้แก่

3.3.1 ด้านข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสายการบินที่เดินทางด้วยความถี่ในการเดินทาง รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

3.3.2 ด้านการรับรู้ ได้แก่ ลักษณะการรับรู้ กระบวนการรับรู้ และช่องทางการรับรู้ของกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวาย

3.3.3 ด้านกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ 5 หมวด ดังนี้ 1) การลงทะเบียนเพื่อขึ้นยานการเดินทาง 2) สัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน 3) ของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน 4) การเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ในเขตห้ามสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน และ 5) คำพูดต้องห้ามในสนามบิน และในการเดินทางทางอากาศ ซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย

ตัวแปรตาม ได้แก่ การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.4.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเป็นแนวทางในการวิจัยเพื่อเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ โดยสร้างแบบสอบถามที่มีคำถามแบบคำถามปลายเปิด (Opened-ended questions) และคำถามปลายปิด (Closed-ended questions) โดยมีรายละเอียดของเนื้อหาแบ่งเป็น 6 ส่วนประกอบด้วย

- 1) ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล
- 2) ส่วนที่ 2 ข้อมูลประสบการณ์การเดินทางด้วยอากาศยาน
- 3) ส่วนที่ 3 การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ
- 4) ส่วนที่ 4 ช่องทางการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ
- 5) ส่วนที่ 5 ประเภทสื่อการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ
- 6) ส่วนที่ 6 การแสดงความคิดเห็น ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการ

การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ และช่องทางการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร รวมถึงข้อมูลด้านกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

ทั้งนี้ในส่วนแบบสอบถามส่วนที่ 3 ผู้วิจัยได้ออกแบบแบบสอบถามถึงวัดความรู้เชิงทดสอบ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามสามารถตอบข้อคำถามได้จากความรู้ความเข้าใจ และประสบการณ์ของผู้ตอบ หากตอบถูกแสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีการรับรู้ในกฎระเบียบข้อดังกล่าว ซึ่งมีข้อคำถามทั้งหมด 35 ข้อ แบ่งออกเป็น 5 หมวด และท้ายสุดเป็นแบบสอบถามอีกหนึ่งชุดเพื่อสำรวจการนำสื่อที่ได้จากผลการสำรวจที่ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบอันดับหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ มาทำการสอบถามโดยใช้ แบบสอบถามผ่านช่องทางออนไลน์ (Google Form) เพื่อหาระดับความเข้าใจ เมื่อผู้ตอบแบบสอบถามอ่านหรือได้เรียนรู้จากสื่อ รวมถึงผลการประเมินสื่อในมุมมองของผู้โดยสาร เพื่อให้ได้สื่อที่มีความเหมาะสม และสามารถนำไปเผยแพร่ผ่านช่องทางตามผลการวิเคราะห์ของแบบสอบถามรอบแรกซึ่งแบบสอบถามนี้ประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปสำหรับผู้ตอบแบบสอบถาม โดยประกอบด้วย เพศ และช่วงวัย เพื่อใช้ในการนำมาวิเคราะห์ของช่วงวัย Generation X และ Generation Y

ส่วนที่ 2 การวัดระดับความเข้าใจในเนื้อหาในมุมมองของผู้โดยสาร เพื่อการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ เพื่อสำรวจระดับความเข้าใจ เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) ตามแบบ Likert's Scale (1932) โดยแต่ละข้อมีคำตอบให้เลือก 5 ระดับ คือ

- เกณฑ์การให้คะแนนระดับ 5 หมายถึง มีระดับความเข้าใจมากที่สุด
- เกณฑ์การให้คะแนนระดับ 4 หมายถึง มีระดับความเข้าใจมาก
- เกณฑ์การให้คะแนนระดับ 3 หมายถึง มีระดับความเข้าใจปานกลาง
- เกณฑ์การให้คะแนนระดับ 2 หมายถึง มีระดับความเข้าใจน้อย
- เกณฑ์การให้คะแนนระดับ 1 หมายถึง มีระดับความเข้าใจน้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 การประเมินสื่อในมุมมองของผู้โดยสาร ประกอบด้วย 2 ส่วนย่อย ได้แก่ การประเมินความคิดเห็นด้านเนื้อหาในมุมมองผู้โดยสาร มีข้อคำถามเพื่อวัดระดับความคิดเห็น

ทั้งหมด 8 ข้อ และการประเมินความคิดเห็นลักษณะของสื่อ มีข้อคำถามเพื่อวัดระดับความคิดเห็นทั้งหมด 13 ข้อ ซึ่งทั้งสองส่วนเป็นข้อคำถามปลายปิด แบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) ตามแบบ Likert's Scale (1932) แต่ละข้อมีคำตอบให้เลือก 5 ระดับ คือ

เกณฑ์การให้คะแนนระดับ 5 หมายถึง มีระดับการเห็นด้วยมากที่สุด

เกณฑ์การให้คะแนนระดับ 4 หมายถึง มีระดับการเห็นด้วยมาก

เกณฑ์การให้คะแนนระดับ 3 หมายถึง มีระดับการเห็นด้วยปานกลาง

เกณฑ์การให้คะแนนระดับ 2 หมายถึง มีมีระดับการเห็นด้วยน้อย

เกณฑ์การให้คะแนนระดับ 1 หมายถึง มีระดับการเห็นด้วยน้อยที่สุด

3.4.2 การตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามให้อาจารย์ที่ปรึกษาพิจารณาเนื้อหา ความถูกต้องของคำถามที่ใช้ในแบบสอบถาม และนำมาปรับแก้ไขให้เหมาะสม รวมทั้งให้ผู้เชี่ยวชาญทำการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ หาค่าความเที่ยงตรงของคำถามที่ใช้ในแบบสอบถาม หรือค่า สอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ หรือเนื้อหา (Index of Item Objective Congruence; IOC) จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ 1) ร.ท. ดร. ประพนธ์ จิตตะปุตตะ ตำแหน่ง อาจารย์ประจำสถาบันการบิณมหาวิทยาลัยรังสิต 2) อาจารย์ปรัชญา จันทร์ล้ำภู ตำแหน่ง หัวหน้ากองพัฒนามาตรฐาน ฝ่ายมาตรฐานสนามบิณ สำนักงานการบิณพลเรือนแห่งประเทศไทย และ 3) คุณลักษณะนันท์ ดุลยลักษณ์ ตำแหน่ง ผู้จัดการสายการบิณไทยแอร์เอเชีย ประจำสนามบิณคอนเมือง

โดยค่าความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับเนื้อหา IOC ประกอบด้วย

+1 = แน่ใจว่าคำถามมีความสอดคล้อง

0 = ไม่แน่ใจว่าคำถามมีความสอดคล้องหรือไม่

-1 = แน่ใจว่าคำถามไม่มีความสอดคล้อง

จากนั้นผู้วิจัยนำค่าคะแนนจากการประเมินของผู้เชี่ยวชาญมาทำการวิเคราะห์หาดัชนีความสอดคล้องดังสมการ

$$IOC = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ IOC แทน ดัชนีความสอดคล้อง

$\sum R$ แทน ผลรวมการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญ

N แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

2) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่หาค่า IOC มาพิจารณาค่าความสอดคล้อง หากมีข้อคำถามใดมีค่าความสอดคล้องของเนื้อหาอยู่ระหว่าง 0.05–1.00 สามารถนำไปใช้ได้ หากกรณีนี้

ค่าความสอดคล้องของเนื้อหาต่ำกว่า 0.50 ผู้ศึกษาจะนำแบบสอบถามไปปรับปรุงแก้ไขร่วมกับอาจารย์ที่ปรึกษาอีกครั้ง ก่อนนำแบบสอบถามไปใช้กับกลุ่มตัวอย่างในการเก็บรวบรวมข้อมูลต่อไป

3) ผู้วิจัยทำการปรับปรุงแบบสอบถามตามข้อแนะนำที่ได้รับจากอาจารย์ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบอีกครั้งหนึ่งเพื่อความสมบูรณ์

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวาย ที่เดินทางด้วยสายการบิน หลังจากที่ผู้วิจัยได้รวบรวมแนวความคิด ทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาตามกรอบแนวความคิด

1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) เก็บข้อมูลโดยให้กลุ่มตัวอย่าง ทำแบบสอบถามผ่านช่องทางออนไลน์ เรื่อง “ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ” แล้วเก็บรวบรวมข้อมูลจากการตอบของกลุ่มตัวอย่าง

2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) เป็นข้อมูลที่ได้จากสื่อ และสิ่งพิมพ์ สื่อสังคมออนไลน์ รวมถึงเอกสาร แนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และข้อกำหนดภาวะเบี่ยงต่าง ๆ หน่วยงานการบินในระดับสากล รวมถึงสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสายการบินต้นทุนต่ำ

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากเก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากกลุ่มตัวอย่าง นำข้อมูลมาวิเคราะห์โดยให้สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อให้ได้ทราบถึง การรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของแต่ละเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวาย ผ่านการประมวลผลข้อมูลโดยใช้เทียบเคียงข้อมูลเชิงสถิติ ได้แก่ ค่าสถิติความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation ; SD) ตามผลการวิเคราะห์ ดังนี้

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 4.51-5.00 หมายถึง ระดับการรับรู้มากที่สุด

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.51-4.50 หมายถึง ระดับการรับรู้มาก

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.51-3.50 หมายถึง ระดับการรับรู้ปานกลาง

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.51-2.50 หมายถึง ระดับการรับรู้น้อย

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.00-1.50 หมายถึง ระดับการรับรู้ที่น้อยที่สุด

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) โดยมีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อ ศึกษาการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ และเพื่อนำเสนอรูปแบบสื่อที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ โดยผู้ศึกษาได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 6 ส่วน ดังต่อไปนี้

- 1) ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล
- 2) ส่วนที่ 2 ข้อมูลประสบการณ์การเดินทางด้วยอากาศยาน
- 3) ส่วนที่ 3 การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ
- 4) ส่วนที่ 4 ช่องทางการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ
- 5) ส่วนที่ 5 ประเภทสื่อเพื่อการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ
- 6) ส่วนที่ 6 สื่อ และการแสดงความคิดเห็น ปัญหา อุปสรรครวมถึงข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

เกี่ยวกับการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ และช่องทางการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร รวมถึงข้อมูลด้านกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ โดยรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน โดยแบ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง กลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ จำนวน 200 คน และกลุ่มเจนเอเรชั่นวาย จำนวน 200 คน แล้วนำข้อมูลมาประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปโดยใช้วิธีในการวิเคราะห์ข้อมูลตามสัญลักษณ์ ดังนี้

โดยภายในแบบสอบถามในส่วนการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศผู้วิจัยได้ออกแบบแบบสอบถามกึ่งวัดความรู้เชิงทดสอบซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามสามารถตอบข้อคำถามได้จากความรู้ความเข้าใจ และประสบการณ์ของผู้ตอบ หาก ระบุว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีการรับรู้ในกฎระเบียบข้อดังกล่าว ซึ่งมีข้อคำถามทั้งหมด 35 ข้อ แบ่งออกเป็น 5 หมวด ได้แก่ 1) ข้อคำถามเกี่ยวกับเรื่องการลงทะเบียนเพื่อขึ้นขึ้นการเดินทาง 2) ข้อคำถามเกี่ยวกับเรื่องสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน 3) ข้อคำถามเกี่ยวกับเรื่องของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน 4) ข้อคำถามเกี่ยวกับเรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ในเขตห้ามสูบ

และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน 5) ข้อคำถามเกี่ยวกับคำพูดต้องห้ามในสนามบิน และในการเดินทางทางอากาศซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย

และเมื่อได้ผลการสำรวจจากแบบสอบถามในชุดแรก ผู้วิจัยจะนำผลจากแบบสอบถามในเรื่องเกี่ยวกับสื่อมาสร้างสื่อที่เหมาะสมแล้วนำกลับไปทำการสำรวจอีกครั้งในรูปแบบการทำแบบสอบถามผ่านช่องทางออนไลน์ เพื่อวัดระดับความเข้าใจ และความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะสื่อในมุมมองของผู้โดยสาร โดยรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 40 คน ซึ่งเป็นตัวแทนจากกลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถามชุดแรก จำนวน 400 คน โดยแบ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างกลุ่มเจนเนอร์เรชั่นเอ็กซ์ จำนวน 20 คน และกลุ่มเจนเนอร์เรชั่นวาย จำนวน 20 คน แล้วนำข้อมูลมาประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปโดยใช้วิธีในการวิเคราะห์ข้อมูลตามสัญลักษณ์ ดังนี้

n	แทน	จำนวน
\bar{x}	แทน	ค่าเฉลี่ย
S.D.	แทน	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ซึ่งในแบบสอบถามในชุดที่สองเกี่ยวกับสื่อ และลักษณะสื่อ ในแบบสอบถามส่วนนี้จะใช้หลักการวิเคราะห์โดยใช้ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยผู้วิจัยนำค่าประมวลผลมาสรุปในรูปแบบของการพรรณนาโดยแปลงความหมายจากค่าเฉลี่ย และความกว้างของอันตภาคชั้นด้านความเข้าใจเมื่อผู้สอบถามเห็นสื่อที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ และการประเมินความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะสื่อ

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านข้อมูลส่วนบุคคล

การวิเคราะห์ข้อมูลด้านข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างดังแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

(n = 400)

ข้อมูลทั่วไปผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (คน)	ค่าร้อยละ (%)
1. เพศ		
ชาย	207	51.7
หญิง	193	48.3
2. ช่วงอายุ		
คนที่เกิดช่วง พ.ศ. 2523-2539	200	50
คนที่เกิดช่วง พ.ศ. 2508-2522	200	50
3. ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	15	3.7
ปริญญาตรี	293	73.3
ปริญญาโท	74	18.5
ปริญญาเอก	18	4.5
4. สถานภาพการสมรส		
โสด	293	73.3
สมรส	96	24
หม้าย/หย่า	8	2
แยกกันอยู่	3	0.7
5. อาชีพ		
นักเรียน/นักศึกษา	10	2.5
พนักงานบริษัทเอกชน/รับจ้าง	198	49.5
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	71	17.8
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	101	25.2
อื่น ๆ	20	5

ตารางที่ 4.1 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (ต่อ)

(n = 400)

ข้อมูลทั่วไปผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (คน)	ค่าร้อยละ (%)
6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
น้อยกว่า 10,000 บาท	5	1.3
10,001 - 20,000 บาท	38	9.5
20,001 - 30,000 บาท	101	25.2
30,001 - 40,000 บาท	158	39.5
40,001 - 50,000 บาท	59	14.7
มากกว่า 50,001 บาท	39	9.8

จากตารางที่ 4.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามเรื่อง การรับรู้ภาวะเบียดพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวาย ที่เดินทางด้วยสายการบิน ซึ่งมีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 400 คน โดยสามารถจำแนกการวิเคราะห์ในด้านต่าง ๆ ต่อไปนี้

เพศ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย จำนวน 207 คน คิดเป็นร้อยละ 51.7 และเพศหญิง จำนวน 193 คน คิดเป็น 48.3

ช่วงอายุ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีช่วงอายุตามที่ผู้วิจัยได้จำกัดขอบเขต ด้านกลุ่มตัวอย่างคือ กลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 50 และกลุ่มเจนเอเรชั่นวาย จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 50

ระดับการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มใหญ่ มีวุฒิการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 293 คน คิดเป็นร้อยละ 73.3 รองลงมา ปริญญาโท จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 18.5 รองลงมา ปริญญาเอก จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.5 และคือต่ำกว่าปริญญาตรี มีจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.8 ตามลำดับ

สถานภาพ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีสถานภาพโสด จำนวน 293 คน คิดเป็นร้อยละ 73.3 รองลงมา สมรส จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 24 รองลงมา มีสถานภาพ หม้าย/หย่า จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2 และคือสถานภาพแยกกันอยู่ มีจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.7 ตามลำดับ

อาชีพ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน/รับจ้าง จำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 49.5 รองลงมาประกอบอาชีพ ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 25.2 รองลงมาประกอบอาชีพ อื่น ๆ เช่น แม่บ้าน พนักงานอิสระ (Freelance) นักการเมือง นักวิชาการ และว่างงาน มีจำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5 และประกอบอาชีพเป็นนักเรียน/นักศึกษา จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5 ตามลำดับ

รายได้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระหว่าง 30,001 - 40,000 บาท จำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 39.5 รองลงมา มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระหว่าง 20,001 - 30,001 บาท จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 25.3 รองลงมา ระหว่าง 40,001 - 50,000 บาท จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 14.7 รองลงมา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน มากกว่า 50,001 บาท จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 9.8 ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกับ ผู้มีรายได้เฉลี่ย ระหว่าง 10,001 - 20,000 บาท จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 9.5 และคือผู้มีรายได้น้อยกว่า 10,000 บาท มีจำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลประสบการณ์การเดินทางด้วยอากาศยาน

การวิเคราะห์ข้อมูลด้านข้อมูลประสบการณ์การเดินทางด้วยอากาศยานกับสายการบิน ต้นทุนต่ำ ที่ประจำอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมืองดังแสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านข้อมูลประสบการณ์การเดินทางด้วยอากาศยาน

(n = 400)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (คน)	ค่าร้อยละ(%)
1. ความถี่ในการเดินทางด้วยอากาศยาน		
2-3 เดือน/ครั้ง	279	(69.8%)
1 ครั้ง/เดือน	76	(19%)
2-5 ครั้ง/เดือน	39	(9.7%)
1 ครั้ง/สัปดาห์	6	(1.5%)
2. สายการบินที่ท่านใช้บริการเดินทางด้วยบ่อยที่สุด		
สายการบินไทยแอร์เอเชีย	235	(58.8%)
สายการบินไทยไลอ้อนแอร์	106	(26.5%)
สายการบินนกแอร์	59	(14.7%)

ตารางที่ 4.2 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านข้อมูลประสบการณ์การเดินทางด้วยอากาศยาน (ต่อ)

(n = 400)

ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (คน)	ค่าร้อยละ(%)
3. จากคำถามข้อ 2 ท่านเลือกใช้บริการเดินทางกับสายการบิน เพราะเหตุผลอะไร (สามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
ความคุ้มค่า คุ่มราคา ประหยัด	306	(76.5%)
ตารางเวลาบินมีให้เลือกหลากหลาย	221	(55.3%)
เส้นทางการบินที่หลากหลาย	165	(41.3%)
มีความปลอดภัย	195	(48.8%)
มีความตรงต่อเวลา	138	(34.5%)
ความชอบส่วนตัว/ประสบการณ์ที่ดีโดยรวม	95	(23.8%)
4. ท่านใช้บริการการเดินทางทางอากาศเพื่อวัตถุประสงค์ใดบ่อยครั้งที่สุด		
ท่องเที่ยว	222	(55.5%)
การทำงาน ประชุม ธุรกิจ	114	(28.5%)
กลับภูมิลำเนา	36	(9%)
อื่น ๆ	21	(5.3%)
การศึกษา ดูงาน	7	(1.7%)

จากตารางที่ 4.2 ข้อมูลด้านข้อมูลประสบการณ์การเดินทางด้วยอากาศยานกับสายการบิน ต้นทุนต่ำ ที่ประจำอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จากจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 400 คน โดยสามารถจำแนกการวิเคราะห์ในด้านต่าง ๆ ต่อไปนี้

ความถี่ในการเดินทางด้วยอากาศยาน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เดินทาง 2-3 เดือน ต่อครั้ง หรือนานๆครั้ง จำนวน 279 คน คิดเป็นร้อยละ 69.8 รองลงมา คือ เดินทาง 1 ครั้งต่อเดือน หรือ ค่อนข้างเดินทางบ่อย จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 19 รองลงมาเดินทาง 2-5 ครั้ง ต่อเดือน หรือ เดินทางบ่อย จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 9.7 และเดินทาง 1 ครั้ง ต่อสัปดาห์ หรือ เดินทางบ่อยมาก มีจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5 ตามลำดับ

สายการบินที่ใช้บริการเดินทางด้วยบ่อยที่สุด พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกเดินทางกับสายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 235 คน คิดเป็นร้อยละ 58.8 รองลงมาเลือกเดินทางกับสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 26.5 และเลือกเดินทางกับสายการบินนกแอร์ จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 14.7 ตามลำดับ

เหตุผลในการเลือกใช้บริการเดินทางกับสายการบินตามข้อคำถามที่ 2 ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบได้มากกว่าหนึ่งข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ให้เหตุผลเพราะ ความคุ้มค่า คุ้มราคา ประหยัด มีจำนวน 306 คน คิดเป็นร้อยละ 76.5 รองลงมา คือ ตารางเวลาบินมีให้เลือกหลากหลาย มีจำนวน 221 คน คิดเป็นร้อยละ 55.3 รองลงมา มีความปลอดภัย มีจำนวน 195 คน คิดเป็นร้อยละ 48.8 รองลงมา เส้นทางการบินที่หลากหลาย จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 41.3 รองลงมา มีความตรงต่อเวลา จำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 34.5 และถือความชอบส่วนตัว และประสบการณ์ที่ดีโดยรวม จำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 23.8 ตามลำดับ

การใช้บริการการเดินทางทางอากาศเพื่อวัตถุประสงค์ใดบ่อยครั้งที่สุด พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ใช้บริการเดินทางทางอากาศเพื่อการท่องเที่ยว จำนวน 222 คน คิดเป็นร้อยละ 55.5 รองลงมา เพื่อการทำงาน ประชุม ธุรกิจ จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 28.5 รองลงมา เพื่อเดินทางกลับภูมิลำเนา จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9 รองลงมา เพื่อการเดินทางอื่น ๆ เช่น เดินทางเพื่อแสวงบุญ เป็นต้น พบว่ามีจำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 5.3 และเดินทางเพื่อการศึกษา หรือการดูงาน จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.7 ตามลำดับ

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของ เจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวาย

การวิเคราะห์ข้อมูลด้านการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวาย โดยข้อคำถามแบ่งเป็นทั้งหมด 5 หมวด ได้แก่

- หมวด 1 การลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง (Check-in)
- หมวด 2 สัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน (Carry-on baggage)
- หมวด 3 ของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง และสิ่งของต้องห้ามนำ ขึ้นอากาศยาน (Dangerous goods)

หมวด 4 การเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ในเขตห้ามสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน

หมวด 5 คำพูดต้องห้ามในสนามบิน และในการเดินทางทางอากาศซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย ทั้งนี้ในข้อคำถามทั้งหมดจะมีคำตอบที่ถูกต้องเป็นคำตอบ โดยผู้ตอบแบบสอบถามตอบได้ตามความรู้ และความเข้าใจ และประสบการณ์ หากรับรู้แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีการรับรู้ในกฎระเบียบข้อดังกล่าว ซึ่งมีข้อคำถามทั้งหมด 35 ข้อ แบ่งออกเป็น 5 หมวด โดยคำตอบของผู้ตอบแบบสอบถามสามารถวิเคราะห์ผลได้ดังแสดงในตารางที่ 4.3-4.10

ตารางที่ 4.3 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์ และเจนเนอร์ชันวาย หมวด 1 การลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง

ข้อคำถามหมวด 1 เรื่อง ข้อคำถามเกี่ยวกับเรื่องการลงทะเบียน เพื่อยืนยันการเดินทาง (Check-in)	เจนเนอร์ชันเอ็กซ์ (n=200)		เจนเนอร์ชันวาย (n=200)	
	รับรู้	ขาดการรับรู้	รับรู้	ขาดการรับรู้
	จำนวน (คน)/ ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน)/ ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน)/ ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน)/ ค่าร้อยละ (%)
1.1 สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ (Domestic Flight) จะเปิดให้บริการเช็คอินก่อนเวลาเครื่องออก 2 ชั่วโมง	153 (76.5%)	47 (23.5%)	166 (83%)	34 (17%)
1.2 สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ (International Flight) จะเปิดให้บริการเช็คอินก่อนเวลาเครื่องออก 3 ชั่วโมง	184 (92%)	16 (8%)	113 (56.5%)	87 (43.5%)
1.3 สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ (Domestic Flight) เคาน์เตอร์เช็คอินจะปิดให้บริการก่อนเวลาเครื่องออก 45 นาที	129 (64.5%)	71 (35.5%)	178 (89%)	22 (11%)
1.4 สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ (International Flight) เคาน์เตอร์เช็คอินจะปิดให้บริการก่อนเวลาเครื่องออก 60 นาที	137 (68.5%)	63 (31.5%)	187 (93.5%)	13 (6.5%)
1.5 เอกสารสำคัญที่ใช้ในการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง (Check-in) ได้แก่ เอกสารสำคัญที่ใช้ในการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง (Check-in) คือ บัตรประชาชนตัวจริง หรือหนังสือการเดินทาง (Passport) ตัวจริง หรือเอกสารทางที่ทางราชการออกให้ โดยต้องมีชื่อภาษาอังกฤษ และรูปถ่าย	196 (98%)	4 (2%)	199 (99.5%)	1 (0.5%)
1.6 กรณีทารกหรือเด็กเล็กที่ยังไม่มีบัตรประจำตัวประชาชนต้องใช้สูติบัตรตัวจริงเพื่อใช้ยืนยันตัวตนในการเดินทางเท่านั้น	169 (84.5%)	31 (15.5%)	128 (64%)	72 (36%)
1.7 การแสดงตัว ณ ประตูขึ้นเครื่อง (Gate) ต้องแสดงตัว อย่างน้อย 30 นาที	171 (85.5%)	29 (14.5%)	196 (98%)	8 (2%)

ตารางที่ 4.3 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์ และเจนเนอร์ชั่นวาย หมวด 1 การลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง (ต่อ)

ข้อคำถามหมวด 1 เรื่อง ข้อคำถามเกี่ยวกับเรื่องการลงทะเบียน เพื่อยืนยันการเดินทาง (Check-in)	เจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์ (n=200)		เจนเนอร์ชั่นวาย (n=200)	
	รับรู้	ขาดการรับรู้	รับรู้	ขาดการรับรู้
	จำนวน (คน)/ ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน)/ ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน)/ ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน)/ ค่าร้อยละ (%)
1.8 เมื่อผู้โดยสาร “ไม่ปรากฏตัว” ณ เคาน์เตอร์เช็คอินตามเวลาที่กำหนดหรือ “ไม่แสดงตัว” ขึ้นเครื่องบินภายในเวลาที่สายการบินกำหนดตามเวลาการออกเดินทาง สิ่งที่ผู้โดยสารสามารถทำได้ คือ ทำเรื่องขอคืนเงินในเฉพาะค่าภาษีสนามบินได้ โดยจะต้องดำเนินการขอคืนค่าภาษีสนามบินด้วยตัวผู้โดยสารเอง และหากต้องการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของตั๋วเดิม	172 (86%)	28 (14%)	180 (90%)	20 (10%)

จากตารางที่ 4.3 ข้อมูลด้านการรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์ และเจนเนอร์ชั่นวาย หมวดที่ 1 ข้อคำถามเกี่ยวกับการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง จากจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 400 คน แยกเป็นเจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์ จำนวน 200 คน และเจนเนอร์ชั่นวาย จำนวน 200 คน โดยสามารถจำแนกการวิเคราะห์ได้ ต่อไปนี้

คำถามที่ 1.1 สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศจะเปิดให้บริการเช็คอินก่อนเวลาเครื่องออก 2 ชั่วโมง พบว่า เจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 153 คน คิดเป็นร้อยละ 76.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 และเจนเนอร์ชั่นวายรับรู้ จำนวน 166 คน คิดเป็นร้อยละ 83 ขาดการรับรู้ จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 17

คำถามที่ 1.2 สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศจะเปิดให้บริการเช็คอินก่อนเวลาเครื่องออก 3 ชั่วโมง พบว่า เจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 184 คน คิดเป็นร้อยละ 92 ขาดการรับรู้ จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 8 และเจนเนอร์ชั่นวายรับรู้ จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 56.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 43.5

คำถามที่ 1.3 สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศเคาน์เตอร์เช็คอินจะปิดให้บริการก่อนเวลาเครื่องออก 45 นาที พบว่า เจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 64.5 ขาดการรับรู้ จำนวน

71 คน คิดเป็นร้อยละ 35.5 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 178 คน คิดเป็นร้อยละ 89 ขาดการรับรู้ จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 11

คำถามที่ 1.4 สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศเคาน์เตอร์เช็คอินจะปิดให้บริการก่อนเวลาเครื่องออก 60 นาที พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 68.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 93.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 6.5

คำถามที่ 1.5 เอกสารสำคัญที่ใช้ในการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง คือ บัตรประชาชนตัวจริง หรือหนังสือการเดินทางตัวจริง หรือเอกสารทางที่ทางราชการออกให้โดยต้องมีชื่อภาษาอังกฤษ และรูปถ่าย ทั้งนี้ เที่ยวบินระหว่างประเทศใช้หนังสือเดินทาง ตัวจริงเท่านั้น พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 196 คน คิดเป็นร้อยละ 98 ขาดการรับรู้ จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 199 คน คิดเป็นร้อยละ 99.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5

คำถามที่ 1.6 กรณีทารกหรือเด็กเล็กที่ยังไม่มีบัตรประจำตัวประชาชนต้องใช้ สูติบัตรตัวจริงเพื่อใช้ยืนยันตัวตนในการเดินทางเท่านั้น พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 84.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 64 ขาดการรับรู้ จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 36

คำถามที่ 1.7 การแสดงตัว ณ ประตูขึ้นเครื่อง (Gate) อย่างน้อยที่สุด ต้องแสดงตัว ณ ประตูขึ้นเครื่อง 30 นาที พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ รับรู้ จำนวน 171 คน คิดเป็นร้อยละ 85.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 14.5 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 196 คน คิดเป็นร้อยละ 95 ขาดการรับรู้ จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2

คำถามที่ 1.8 เมื่อผู้โดยสาร “ไม่ปรากฏตัว” ณ เคาน์เตอร์เช็คอินตามเวลาที่กำหนด หรือ “ไม่แสดงตัว” ขึ้นเครื่องบินภายในเวลาที่สายการบินกำหนดตามเวลาการออกเดินทาง สิ่งที่ผู้โดยสารสามารถทำได้ คือ ทำเรื่องขอคืนเงินในเฉพาะค่าภาษีสนามบินได้ โดยจะต้องดำเนินการขอคืนค่าภาษีสนามบินด้วยตัวผู้โดยสารเอง และหากต้องการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของตั๋วเดิม ซึ่งหมายถึงค่าโดยสารที่ไม่รวมค่าภาษีสนามบินจะไม่สามารถขอคืนเงินได้ในทุกกรณี พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 172 คน คิดเป็นร้อยละ 86 ขาดการรับรู้ จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 14 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 90 ขาดการรับรู้ จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 10

ตารางที่ 4.4 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวายหมวด 2 สัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน

ข้อคำถามหมวด 2 เรื่อง ข้อคำถามเกี่ยวกับเรื่องสัมภาระที่ไม่ ต้องลงทะเบียน (Carry-on Baggage)	เจเนอเรชันเอ็กซ์ (n=200)		เจเนอเรชันวาย (n=200)	
	รับรู้	ขาดการรับรู้	รับรู้	ขาดการรับรู้
	จำนวน (คน)/ ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน)/ ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน)/ ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน)/ ค่าร้อยละ (%)
2.1 ในปัจจุบัน สัมภาระที่ไม่ต้อง ลงทะเบียนหรือสัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องได้ (Carry-on Baggage) สามารถนำติดตัวขึ้น เครื่องได้ไม่เกิน 7 กิโลกรัม	175 (87.5%)	25 (12.5%)	186 (93%)	14 (7%)
2.2 สัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนหรือ สัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องได้ (Carry-on Baggage) ต้องมีขนาดไม่เกิน 40 x 30 x 10 (cm.) หรือ มีขนาดไม่เกิน 56 x 36 x 23 (cm.) หรือบางสายการบินสามารถถือ สัมภาระขึ้นเครื่องได้ 2 ชั้น โดยชั้นแรกมี ขนาด ไม่เกิน 40 x 30 x 10 (cm.) และชั้นที่ สอง มีขนาดไม่เกิน 56 x 36 x 23 (cm.)	189 (94.5%)	11 (5.5%)	147 (73.5%)	53 (26.5%)
2.3 สิ่งของที่สามารถถือขึ้นเครื่องได้พร้อม สัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน คือ กระเป๋า สตรีใบเล็ก, กระเป๋าเอกสาร, กระเป๋า คอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊ก หรือ อุปกรณ์จำเป็น สำหรับเด็กเล็กหรือเด็กทารก โดยสัมภาระ ดังกล่าวต้องรวมกับสัมภาระที่นำติดตัวขึ้น เครื่องต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 7 กิโลกรัม	147 (73.5%)	53 (26.5%)	177 (88.5%)	23 (11.5%)
2.4 สัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องบิน (Carry-on Baggage) ผู้โดยสาร มีหน้าที่จัดเก็บ สัมภาระที่ถือขึ้นมานบนเครื่องบินโดยตัว ผู้โดยสารเอง เช่น การยกกระเป๋าเก็บบนที่ เก็บของเหนือศีรษะ	147 (73.5%)	53 (26.5%)	195 (97.5%)	5 (2.5%)

จากตารางที่ 4.4 ข้อมูลด้านการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ของหมวดที่ 2 ข้อคำถามเกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน โดยสามารถจำแนกการวิเคราะห์ได้ ดังต่อไปนี้

คำถามที่ 2.1 ในปัจจุบันสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนหรือสัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องได้สามารถ นำติดตัวขึ้นเครื่องได้ไม่เกิน 7 กิโลกรัม พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 175 คน คิดเป็น ร้อยละ 87.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 93 ขาดการรับรู้ จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 7

คำถามที่ 2.2 สัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนหรือสัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องได้ ต้องมีขนาดไม่เกิน 40 x 30 x 10 (cm.) หรือ มีขนาดไม่เกิน 56 x 36 x 23 (cm.) หรือบางสายการบินสามารถถือสัมภาระ ขึ้นเครื่องได้ 2 ชั้น โดยชั้นแรกมีขนาด ไม่เกิน 40 x 30 x 10 (cm.) และชั้นที่สอง มีขนาดไม่เกิน 56 x 36 x 23 (cm.) และเมื่อรวมน้ำหนักทั้งสองชั้นจะต้องไม่เกิน 7 กิโลกรัม พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ รับรู้ จำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 94.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 5.5 และ เจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 73.3 ขาดการรับรู้ จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 26.5

คำถามที่ 2.3 สิ่งของที่สามารถถือขึ้นเครื่องพร้อมสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนหรือสัมภาระ ที่ถือขึ้นเครื่องได้ (Carry-on Baggage) คือ กระเป๋าสตรีใบเล็ก กระเป๋าเอกสาร กระเป๋าคอมพิวเตอร์ โน้ตบุ๊ก หรือ อุปกรณ์จำเป็นสำหรับเด็กเล็กหรือเด็กทารก โดยสัมภาระดังกล่าวต้องรวมกับสัมภาระ ที่นำติดตัวขึ้นเครื่องต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 7 กิโลกรัม พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 73.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 26.5 และ เจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 177 คน คิดเป็นร้อยละ 88.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5

คำถามที่ 2.4 ทราบหรือไม่ สัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องบิน (Carry-on Baggage) ผู้โดยสารมี หน้าที่จัดเก็บสัมภาระที่ถือขึ้นมาบนเครื่องบินโดยตัวผู้โดยสารเอง เช่น การยกกระเป๋าเก็บบนที่เก็บ ของเหนือศีรษะ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ตอบว่าทราบ จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 73.5 และ ไม่ทราบ มีจำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 26.5 ในขณะที่ เจเนอเรชั่นวาย ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 195 คน คิดเป็นร้อยละ 97.5 และ ไม่ทราบ มีจำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5

ตารางที่ 4.5 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวายหมวด 3 ของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรองสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน

หมวด 3 ของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง และสิ่งของต้องห้ามนำ ขึ้นอากาศยาน (Dangerous Goods)	เจเนอเรชันเอ็กซ์ (n=200)		เจเนอเรชันวาย (n=200)	
	รับรู้	ขาดการรับรู้	รับรู้	ขาดการรับรู้
	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)
3.1 ของเหลวต่าง ๆ ที่บรรจุอยู่ในบรรจุภัณฑ์ที่สามารถถือขึ้นเครื่องได้ 1 ชิ้น ด้านข้างบนฉลากบรรจุภัณฑ์ ต้องระบุปริมาณของเหลวไม่เกิน 100 มิลลิลิตร (ml.) โดยหากความเป็นจริงของเหลวภายในมีปริมาณที่เหลือน้อยกว่าปริมาณที่ระบุบนฉลาก ให้ยึดปริมาณบนฉลาก ด้านข้างบรรจุภัณฑ์เป็นหลัก	177 (88.5%)	23 (11.5%)	194 (97%)	6 (3%)
3.2 กรณีสวมของเหลวทั้งหมด ตามขนาดที่บรรจุอยู่ในบรรจุภัณฑ์ที่กำหนดรวมปริมาณแล้วต้องไม่เกิน 1000 มิลลิลิตร (ml.)	151 (75.5%)	49 (24.5%)	186 (93%)	14 (7%)
3.3 สิ่งของหรืออุปกรณ์ที่ ห้ามบรรจุลงในกระเป๋าเดินทางที่จะโหลดลงใต้ท้องอากาศยานเด็ดขาด แบตเตอรี่สำรอง คอมพิวเตอร์ โน้ตบุ๊ก บุหรี่ไฟฟ้า ไม่ขีดไฟเด็ดขาด	175 (87.5%)	25 (12.5%)	187 (93.5%)	13 (6.5%)
3.4 แบตเตอรี่สำรอง (Power Bank) ความจุขนาดมากกว่า 32000 mAh ไม่อนุญาตให้นำขึ้นอากาศยานในทุกกรณี	154 (77%)	46 (23%)	185 (92.5%)	15 (7.5%)

ตารางที่ 4.5 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้ภาวะเป็ยบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวายหมวด 3 ของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรองสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน (ต่อ)

หมวด 3 ของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง และสิ่งของต้องห้าม นำขึ้นอากาศยาน (Dangerous Goods)	เจเนอเรชันเอ็กซ์ (n=200)		เจเนอเรชันวาย (n=200)	
	รับรู้	ขาดการรับรู้	รับรู้	ขาดการรับรู้
	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)
3.5 กรณีผู้โดยสารมีความประสงค์จะโหลดอาวุธปืนหรือต้องการเดินทางแล้วมีอาวุธปืนติดตัวมาด้วยควรปฏิบัติ ดังนี้ การนำอาวุธปืนขึ้นเครื่องบินผู้โดยสารต้องแจ้งความจำนงค์ในการนำอาวุธปืนขึ้นเครื่องด้วยตนเองที่เคาน์เตอร์เช็คอิน โดยจะต้องนำเอกสารสำคัญที่เกี่ยวข้องมาแสดงแก่เจ้าหน้าที่โดยอาวุธปืนนั้นเจ้าหน้าที่จะนำไปลงทะเบียนเพื่อทำการโหลดเป็นสัมภาระซึ่งต้องลงทะเบียน	127 (63.5%)	73 (36.5%)	183 (91.5%)	17 (8.5%)
3.6 สัมภาระต่อไปนี้เป็นต้องลงทะเบียนหรือแสดงต่อเจ้าหน้าที่สายการบิน ณ เคาน์เตอร์เช็คอิน ได้แก่ ปืน อาวุธ ยุทธภัณฑ์ สิ่งเทียมอาวุธ เข็มฉีดยา อุปกรณ์ทางการแพทย์เพื่อทำการตรวจสอบ และการนำขนส่งขึ้นเครื่องบิน โดยสิ่งของบางชนิดจะต้องนำเอกสารสำคัญที่เกี่ยวข้องมาแสดงแก่เจ้าหน้าที่เพื่อลงทะเบียน	140 (70%)	60 (30%)	182 (91%)	18 (9%)
3.7 วัตถุอันตราย และสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน (Dangerous Goods)				
3.7.1 วัตถุหรือหรือสัมภาระที่ไม่เหมาะสำหรับการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัย เช่น โซดาไฟ	198 (99%)	2 (1%)	161 (80.5%)	39 (19.5%)
3.7.2 วัตถุหรือหรือสัมภาระที่อาจเป็นอันตรายต่อเครื่องบิน บุคคลอื่น หรือทรัพย์สินบนเครื่องบิน	199 (99.5%)	1 (0.5%)	190 (95%)	10 (5%)

ตารางที่ 4.5 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวายหมวด 3 ของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรองสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน (ต่อ)

หมวด 3 ของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง และสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน (Dangerous Goods)	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ (n=200)		เจเนอเรชั่นวาย (n=200)	
	รับรู้	ขาดการรับรู้	รับรู้	ขาดการรับรู้
	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)
3.7.3 วัตถุหรือหรือสัมภาระที่ห้ามขนส่งทางอากาศตามกฎหมาย ข้อบังคับหรือคำสั่งของรัฐของเมืองต้นทาง เมืองปลายทาง หรือเมืองที่ผ่าน	200 (100%)	0	192 (96%)	8 (4%)
3.7.4 วัตถุหรือหรือสัมภาระที่แตกง่ายหรือชำรุดเสียหายได้ง่าย	188 (94%)	12 (6%)	173 (86.5%)	27 (13.5%)
3.7.5 สัตว์ทั้งที่มีชีวิต และไม่มีชีวิต	199 (99.5%)	1 (0.5%)	186 (93%)	14 (7%)
3.7.6 ชิ้นส่วนของสัตว์หรือมนุษย์	200 (100%)	0	200 (100%)	0
3.7.7 อาหารสด หรืออาหารแช่แข็ง	145 (72.5%)	55 (27.5%)	166 (83%)	34 (17%)
3.7.8 อาวุธปืน และดินปืน	188 (94%)	12 (6%)	199 (99.5%)	1 (0.5%)
3.7.9 ก๊าซที่สามารถระเบิดหรือติดไฟได้ รวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิง	200 (100%)	0	200 (100%)	0
3.7.10 สิ่งเทียมอาวุธ เช่น ปืนโบราณ ปืนฉีดน้ำ คาน มีด	157 (78.5%)	43 (21.5%)	190 (95%)	10 (5%)

จากตารางที่ 4.5 ข้อมูลด้านการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ของหมวด 3 เรื่อง ข้อคำถามเกี่ยวกับเรื่องของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน สามารถวิเคราะห์ได้ ต่อไปนี้

คำถามที่ 3.1 ของเหลวต่าง ๆ ที่บรรจุอยู่ในบรรจุภัณฑ์ที่สามารถถือขึ้นเครื่องได้ 1 ชิ้น ด้านข้างบนฉลากบรรจุภัณฑ์ ต้องระบุปริมาณของเหลวไม่เกิน 100 มิลลิลิตร (ml.) โดยหากความเป็นจริงของเหลวภายในมีปริมาณที่เหลือน้อยกว่าปริมาณที่ระบุบนฉลาก ให้ยึดปริมาณบนฉลากด้านข้างบรรจุภัณฑ์เป็นหลัก พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 177 คน คิดเป็น

ร้อยละ 88.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 97 ขาดการรับรู้ จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 3

คำถามที่ 3.2 กรณีรวมของเหลวทั้งหมด ตามขนาดที่บรรจุอยู่ในบรรจุภัณฑ์ที่กำหนด รวมปริมาณแล้วต้องไม่เกิน 1000 มิลลิลิตร (ml.) และบรรจุรวมกันอยู่ภายในถุงซิปล็อคใส พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 151 คน คิดเป็นร้อยละ 75.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 24.5 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 93 ขาดการรับรู้ จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 7

คำถามที่ 3.3 สิ่งของหรืออุปกรณ์ในข้อใด ห้ามบรรจุลงในกระเป๋าเดินทางที่จะโหลดลงใต้ท้องอากาศยานเด็ดขาด พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 87.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 93.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 6.5

คำถามที่ 3.4 แบตเตอรี่สำรอง (Power bank) ความจุขนาดมากกว่า 32000 mAh ไม่อนุญาตให้นำขึ้นอากาศยานในทุกกรณี โดยข้อกำหนดเพิ่มเติม คือ กรณีแบตเตอรี่สำรอง (Power bank) ความจุขนาดมากกว่า 20000-32000 mAh ผู้โดยสารสามารถถือขึ้นเครื่องได้ท่านละไม่เกิน 2 ชิ้น และแบตเตอรี่สำรอง (Power bank) ความจุขนาดมากกว่า น้อยกว่า 20000 mAh ผู้โดยสารสามารถถือขึ้นเครื่องได้ไม่จำกัด โดยด้านข้างของแบตเตอรี่สำรอง (Power Bank) จำเป็นต้องมีปริมาณระบุไว้ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 154 คน คิดเป็นร้อยละ 77 ขาดการรับรู้ จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 23 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 92.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 7.5

คำถามที่ 3.5 กรณีผู้โดยสารมีความประสงค์จะโหลดอาวุธปืนหรือต้องการเดินทางแล้วมีอาวุธปืนติดตัวมาด้วยควรปฏิบัติ ดังนี้ การนำอาวุธปืนขึ้นเครื่องบินผู้โดยสารต้องแจ้งความจำนงค์ในการนำอาวุธปืนขึ้นเครื่องด้วยตนเองที่เคาน์เตอร์เช็คอิน โดยจะต้องนำเอกสารสำคัญที่เกี่ยวข้องมาแสดงแก่เจ้าหน้าที่โดยอาวุธปืนนั้นเจ้าหน้าที่จะนำไปลงทะเบียนเพื่อทำการโหลดเป็นสัมภาระซึ่งต้องลงทะเบียน พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 63.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 91.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 8.5

คำถามที่ 3.6 สัมภาระต่อไปนี้จำเป็นต้องลงทะเบียนหรือแสดงต่อเจ้าหน้าที่สายการบิน เคาน์เตอร์เช็คอิน ได้แก่ ปืน อาวุธ ยุทธภัณฑ์ สิ่งเทียมอาวุธ เข็มฉีดยา อุปกรณ์ทางการแพทย์ เพื่อทำการตรวจสอบ และการนำขนส่งขึ้นเครื่องบิน โดยสิ่งของบางชนิดจะต้องนำเอกสารสำคัญที่เกี่ยวข้องมาแสดงแก่เจ้าหน้าที่เพื่อลงทะเบียน พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 70 ขาดการรับรู้ จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 30 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน

182 คน คิดเป็นร้อยละ 91 ขาดการรับรู้ จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 9

คำถามที่ 3.7.1 ท่านทราบหรือไม่ วัตถุหรือหรือสัมภาระที่ไม่เหมาะสำหรับการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัย เช่น โชนาไฟ เป็นสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยานเด็ดขาด พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ตอบว่า ทราบ จำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 99 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1 และเจเนอเรชั่นวายตอบว่า ทราบ มีจำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 80.5 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 19.5

คำถามที่ 3.7.2 ท่านทราบหรือไม่ วัตถุหรือหรือสัมภาระที่อาจเป็นอันตรายต่อเครื่องบินบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินบนเครื่องบินเป็นสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 199 คน คิดเป็นร้อยละ 99.5 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5 และเจเนอเรชั่นวาย ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 190 คน คิดเป็นร้อยละ 95 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 5

คำถามที่ 3.7.3 ท่านทราบหรือไม่ วัตถุหรือหรือสัมภาระที่ห้ามขนส่งทางอากาศตามกฎหมายข้อบังคับหรือคำสั่งของรัฐของเมืองต้นทาง เมืองปลายทาง หรือเมืองที่ต้องเดินทางผ่าน เช่น ยาเสพติด สิ่งผิดกฎหมายเป็นสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยานเด็ดขาด พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 100 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 0 คน และเจเนอเรชั่นวาย จาก จำนวน 200 ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 192 คน คิดเป็นร้อยละ 96 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 4

คำถามที่ 3.7.4 ท่านทราบหรือไม่ วัตถุหรือหรือสัมภาระที่แตกง่ายหรือชำรุดเสียหายได้ง่ายเป็นสิ่งของจำพวกสิ่งของหรือสัมภาระสำคัญที่ต้องดูแลเป็นพิเศษหรือจัดได้ว่าเป็นต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน หากต้องการจะขนส่งจำเป็นต้องแจ้งเจ้าหน้าที่สายการบิน และต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่สายการบินกำหนด พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 94 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 6 และเจเนอเรชั่นวาย ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 173 คน คิดเป็นร้อยละ 86.5 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 13.5

คำถามที่ 3.7.5 ท่านทราบหรือไม่ สัตว์ทั้งที่มีชีวิต และไม่มีชีวิต จัดเป็นสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยานเด็ดขาด พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 199 คน คิดเป็นร้อยละ 99.5 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5 และเจเนอเรชั่นวาย ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 93 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 7

คำถามที่ 3.7.6 ท่านทราบหรือไม่ ชิ้นส่วนของสัตว์หรือมนุษย์ เป็นสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยานเด็ดขาด พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 100 ไม่มีผู้ใดตอบว่า ไม่ทราบ และเจเนอเรชั่นวาย พบว่า ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 200 ไม่มีผู้ใดตอบว่า ไม่ทราบ

คำถามที่ 3.7.7 ท่านทราบหรือไม่ อาหารสดหรืออาหารแช่แข็ง สิ่งของหรือสัมภาระพิเศษ ซึ่งห้ามโหลดลงใต้ท้องอากาศยานเว้นแต่การถือขึ้น โดยปราศจากน้ำแข็งหรือของเหลวภายใน ภาชนะบรรจุ ซึ่งต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ และต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่สายการบินระบุ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 72.5 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 27.5 และเจเนอเรชั่นวาย ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 166 คน คิดเป็นร้อยละ 83 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 17

คำถามที่ 3.7.8 ท่านทราบหรือไม่ อาวุธปืน และดินปืนจัดสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยานตั้งแต่ ได้รับการอนุญาตจากสายการบิน ในหัวข้อเกี่ยวกับ อาวุธปืน และดินปืน พบว่าเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 94 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 6 และเจเนอเรชั่นวาย จำนวน 200 ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 199 คน คิดเป็นร้อยละ 99.5 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5

คำถามที่ 3.7.9 ท่านทราบหรือไม่ แก๊สที่สามารถระเบิดหรือติดไฟได้ รวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยานเด็ดขาด พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 100 ไม่มีผู้ใดตอบว่า ไม่ทราบ และช่วง เจเนอเรชั่นวาย จาก จำนวน 200 คน พบว่า ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 200 ไม่มีผู้ใดตอบ ไม่ทราบ

คำถามที่ 3.7.10 ท่านทราบหรือไม่ สิ่งเทียมอาวุธ เช่น ปืนโบราณ ปืนฉีดน้ำ ดาบ หรือมีด เป็นสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 157 คน คิดเป็นร้อยละ 78.5 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 21.5 และเจเนอเรชั่นวาย ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 190 คน คิดเป็นร้อยละ 95 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 10 คน คิดเป็น ร้อยละ 5

ตารางที่ 4.6 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้ภาวะเจ็บพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์ และเจนเนอร์ชันวาย หมวด 4 การเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัด ศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน

หมวด 4 ข้อคำถามเกี่ยวกับ การเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัด ศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน	เจนเนอร์ชันเอ็กซ์ (n=200)		เจนเนอร์ชันวาย (n=200)	
	รับรู้	ขาดการรับรู้	รับรู้	ขาดการรับรู้
	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)
4.1 อายุครรภ์ที่สามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องจำเป็นต้องใช้ใบรับรองแพทย์ คือ อายุครรภ์ที่ไม่ถึง 27 สัปดาห์	137 (68.5%)	63 (31.5%)	79 (39.5%)	121 (60.5%)
4.2 ช่วงอายุครรภ์ที่จำเป็นต้องมีใบรับรองแพทย์เพื่อใช้รับรองการเดินทาง คือ อายุครรภ์ในช่วงสัปดาห์ที่ 28 สัปดาห์ ถึง 34 สัปดาห์	131 (65.5%)	69 (34.5%)	127 (63.5%)	73 (36.5%)
4.3 ช่วงอายุครรภ์ที่สายการบินสามารถปฏิเสธการเดินทางของผู้โดยสารได้ คือ อายุครรภ์ตั้งแต่สัปดาห์ที่ 35 ขึ้นไป	121 (60.5%)	79 (39.5%)	96 (48%)	104 (52%)
4.4 ผู้โดยสารที่ไม่สามารถเดินทางเพียงลำพังได้ คือ เด็กอายุต่ำกว่า 12 ปี ยกเว้นจะเดินทางมากับผู้ที่มีอายุอย่างต่ำ 18 ปี	139 (69.5%)	61 (30.5%)	165 (82.5%)	35 (17.5%)
4.5 ผู้โดยสารที่เข้ารับการผ่าตัดเพื่อศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม จะเดินทางได้ต้องมีใบรับรองแพทย์ (Fit to Fly) ที่ออก ภายใน 7 วันหลังผ่าตัด	138 (69%)	62 (31%)	128 (64%)	72 (36%)
4.6 เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน และจำเป็นต้องมีการอพยพผู้โดยสารออกนอกเครื่องบิน ผู้โดยสารควรปฏิบัติ ดังนี้ ทั้งสัมภาระ ถอดรองเท้า แล้ววิ่งไปยังประตูทางออกฉุกเฉินที่ใกล้ที่สุด เมื่อลงไปแล้ววิ่งออกไปให้ห่างจากตัวเครื่องบินมากที่สุด	151 (75.5%)	49 (24.5%)	174 (87%)	26 (13%)

ตารางที่ 4.6 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้ภาวะเจ็บพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์ และเจนเนอร์ชันวาย หมวด 4 การเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่ง การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน (ต่อ)

หมวด 4 ข้อคำถามเกี่ยวกับ การเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน	เจนเนอร์ชันเอ็กซ์ (n=200)		เจนเนอร์ชันวาย (n=200)	
	รับรู้	ขาดการรับรู้	รับรู้	ขาดการรับรู้
	จำนวน (คน) / ร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ร้อยละ (%)
4.7 การสูบบุหรี่ในบริเวณลานจอดเครื่องบินหรือบนเครื่องบินมีความผิดตามกฎหมาย และสายการบินสามารถปฏิเสธการเดินทางของผู้โดยสารในเที่ยวบินนั้นได้	184 (92%)	16 (8%)	187 (93.5%)	13 (6.5%)

จากตารางที่ 4.5 ข้อมูลด้านการรับรู้ภาวะเจ็บพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์ และเจนเนอร์ชันวาย ของหมวดที่ 4 เรื่อง การเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน สามารถวิเคราะห์ได้ ต่อไปนี้

คำถามที่ 4.1 อายุครรภ์ที่สามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องใช้ใบรับรองแพทย์เพื่อใช้เป็นเอกสารรับรองในการเดินทาง คือ อายุครรภ์ที่ไม่ถึง 27 สัปดาห์ พบว่า เจนเนอร์ชันเอ็กซ์รับรู้จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 68.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 และเจนเนอร์ชันวายรับรู้ จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 39.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 60.5

คำถามที่ 4.2 อายุครรภ์ที่จำเป็นต้องใช้ใบรับรองแพทย์ เพื่อใช้เป็นเอกสารรับรองในการเดินทาง คือ อายุครรภ์ในช่วงสัปดาห์ที่ 28 สัปดาห์ ถึง 34 สัปดาห์ โดยผู้โดยสารจะต้องลงนามยินยอมในเอกสารจำกัดขอบเขตความรับผิดชอบของสายการบิน เมื่อทำการเช็คอินเพื่อแสดงความยินยอมไม่ทำการเรียกร้องใด ๆ พบว่า เจนเนอร์ชันเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 65.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 69 คน คิดเป็น ร้อยละ 34.5 และเจนเนอร์ชันวายรับรู้ จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 63.5 ขาดการรับรู้ จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5

คำถามที่ 4.3 อายุครรภ์ในช่วงตั้งแต่สัปดาห์ที่ 35 ขึ้นไป สายการบินสามารถปฏิเสธการให้บริการเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารได้ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 60.5 ชาดการรับรู้ จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 39.5 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 48 ชาดการรับรู้ จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 52

คำถามที่ 4.4 ผู้โดยสารที่ไม่สามารถเดินทางเพียงลำพังได้ คือ เด็กอายุต่ำกว่า 12 ปี จะไม่เดินทางเพียงลำพังได้ ยกเว้นจะเดินทางมาพร้อมกับผู้ที่มีอายุอย่างต่ำ 18 ปี พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 69.5 ชาดการรับรู้ จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 82.5 ชาดการรับรู้จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 17.5

คำถามที่ 4.5 เมื่อผู้โดยสารที่เข้ารับการผ่าตัดเพื่อศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม (เช่น ศัลยกรรมจมูก ศัลยกรรมตา การเสริมหน้าอก) จะเดินทางได้ต้องมีใบรับรองแพทย์ (Fit to Fly) ที่ออกภายใน 7 วัน พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 69 ชาดการรับรู้ จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 31 และเจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 64 ชาดการรับรู้ จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 36

คำถามที่ 4.6 เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่อง และจำเป็นต้องมีการอพยพผู้โดยสารออกนอกเครื่องบิน ผู้โดยสารควรปฏิบัติ ดังนี้ ทั้งสัมภาระ ถอดรองเท้า แล้ววิ่งไปยังประตูทางออกฉุกเฉินที่ใกล้ที่สุด เมื่อลงไปด้านล่างเครื่องบิน ให้วิ่งออกไปให้ห่างจากตัวเครื่องบินมากที่สุด พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์รับรู้ จำนวน 151 คน คิดเป็นร้อยละ 75.5 ชาดการรับรู้ จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 24.5 และ เจเนอเรชั่นวายรับรู้ จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 87 ชาดการรับรู้ จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 13

คำถามที่ 4.7 ท่านทราบหรือไม่ การสูบบุหรี่ในบริเวณลานจอดเครื่องบินหรือบนเครื่องบินมีความผิดตามกฎหมาย และสายการบินสามารถปฏิเสธการเดินทางของผู้โดยสารในเที่ยวบินนั้นได้ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 184 คน คิดเป็นร้อยละ 92 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 8 และเจเนอเรชั่นวาย ตอบว่า ทราบ มีจำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 93.5 ตอบว่า ไม่ทราบ มีจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 6.5

ตารางที่ 4.7 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย หมวด 5 ข้อคำถามเกี่ยวกับ คำพูดต้องห้ามในสนามบิน และในการเดินทางทางอากาศซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย

เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ (n=200)		เจเนอเรชั่นวาย (n=200)	
คำพูดต้องห้าม	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)	คำพูดต้องห้าม	จำนวน (คน)/ ค่าร้อยละ (%)
1. ระเบิด	197 (98.5%)	1. ระเบิด	182 (91%)
2. ปืน	148 (74%)	2. อาวุธร้ายแรง	163 (81.5%)
3. อาวุธร้ายแรง	127 (63.5%)	3. การก่อการร้าย	142 (71%)
4. ยาเสพติด	109 (54.5%)	4. ปืน	108 (54%)
5. วัตถุอันตราย	95 (47.5%)	5. วัตถุอันตราย	91 (45.5%)
6. การก่อการร้าย	89 (44.5%)	6. โรคระบาด ร้ายแรง	80 (40%)
7. โรคระบาดร้ายแรง	52 (26%)	7. ยาเสพติด	63 (31.5%)

จากตารางที่ 4.7 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างด้านการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ในหมวดที่ 5 ข้อคำถามเกี่ยวกับ คำพูดต้องห้ามในสนามบิน และในการเดินทางทางอากาศซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย ซึ่งในหมวดดังกล่าว กลุ่มตัวอย่างสามารถเลือกตอบคำตอบได้มากกว่าหนึ่งข้อ โดยผลการตอบแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจาก สามารถสรุปได้ ดังนี้

เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ พบว่า คำพูดต้องห้ามที่กลุ่มตัวอย่างรับรู้มากที่สุดเป็นอันดับหนึ่ง คือ คำว่า “ระเบิด” มีผู้ตอบมากที่สุด จำนวน 197 คน คิดเป็นร้อยละ 98.5 รองลงมาอันดับสอง คือ คำว่า “ปืน” มีผู้ตอบจำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 74 รองลงมาอันดับสาม คือ คำว่า “อาวุธร้ายแรง” มีผู้ตอบ

จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 63.5 ถัดลงมา อันดับสี่ คือ คำว่า “ยาเสพติด” มีผู้ตอบจำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 54.5 ถัดลงมา อันดับห้า คือ คำว่า “วัตถุอันตราย” มีผู้ตอบจำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 47.5 ถัดลงมา อันดับหก คือ คำว่า “การก่อการร้าย” มีผู้ตอบจำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 44.5 และอันดับสุดท้าย คำว่า “โรคระบาดร้ายแรง” มีผู้ตอบจำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 26

เจเนอเรชั่นวาย พบว่า คำพูดต้องห้ามที่ผู้ตอบแบบสอบถามรับรู้มากที่สุดเป็นอันดับหนึ่ง คือ คำว่า “ระเบิด” มีผู้ตอบมากที่สุด จำนวน 182 คน คิดเป็นร้อยละ 91 รองลงมาอันดับสอง คือ คำว่า “อาวุธร้ายแรง” มีผู้ตอบจำนวน 163 คน คิดเป็นร้อยละ 81.5 รองลงมาอันดับสาม คือ คำว่า “การก่อการร้าย” มีผู้ตอบจำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 71 ถัดลงมา อันดับสี่ คือ คำว่า “ปืน” มีผู้ตอบจำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 54 ถัดลงมา อันดับห้า คือ คำว่า “วัตถุอันตราย” มีผู้ตอบจำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 ถัดลงมา อันดับหก คือ คำว่า “โรคระบาดร้ายแรง” มีผู้ตอบจำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 40 และอันดับเจ็ด คำว่า “ยาเสพติด” มีผู้ตอบจำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 ตามลำดับ

4.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับช่องทางรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

การวิเคราะห์ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ในเรื่องเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของ เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ดังแสดงในตาราง 4.8

4.4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับช่องทางรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ผ่านช่องทางการรับรู้ของสายการบิน

ตารางที่ 4.8 จำนวน และร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ผ่านช่องทางของสายการบิน

ช่องทางการรับรู้ผ่านสายการบิน	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ทั้งหมด 200 คน	เจเนอเรชั่นวาย ทั้งหมด 200 คน
	จำนวน (คน) ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) ค่าร้อยละ (%)
1. ผ่านเจ้าหน้าที่ประจำเคาน์เตอร์ของสายการบิน ณ ท่าอากาศยาน	177 (88.5%)	74 (37%)
2. ผ่านหนังสือ สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น นิตยสารสายการบิน แผ่นพับของสายการบิน	164 (82%)	46 (23%)

ตารางที่ 4.8 จำนวน และร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ผ่านช่องทางของสายการบิน (ต่อ)

ช่องทางการรับรู้ผ่านสายการบิน	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ทั้งหมด 200 คน	เจเนอเรชั่นวาย ทั้งหมด 200 คน
	จำนวน (คน) ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) ค่าร้อยละ (%)
3. ผ่านช่องทาง Call Center ของสายการบิน	91 (45.5%)	38 (19%)
4. ผ่านตัวแทนจำหน่ายตั๋วหรือตัวแทนสำรองที่นั่งของสายการบิน	90 (45%)	30 (15%)
5. ผ่านช่องทาง Website ของสายการบิน	56 (28%)	143 (71.5%)
6. ผ่านช่องทาง Social Media ของสายการบิน เช่น Facebook, Line, Instagram, YouTube อื่น ๆ	52 (26%)	128 (64%)

ตารางที่ 4.8 แสดงการเปรียบเทียบจำนวน และร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของ เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ผ่านช่องทางของสายการบินซึ่งกลุ่มตัวอย่างสามารถเลือกตอบคำตอบได้มากกว่าหนึ่งช่องทางจากจำนวนทั้งหมด 6 ช่องทาง ที่กำหนดมาให้ สามารถสรุปได้ ดังนี้

เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ พบว่า อันดับหนึ่ง คือ ผ่านเจ้าหน้าที่ประจำเคาน์เตอร์ของสายการบิน ทำอากาศยาน ซึ่งมีผู้ตอบมากที่สุด จำนวน 177 คน คิดเป็นร้อยละ 88.5 รองลงมาอันดับสอง คือ ผ่านหนังสือ สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น นิตยสารสายการบิน แผ่นพับของสายการบิน จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 82 รองลงมาอันดับสาม คือ ผ่านช่องทาง Call Center ของสายการบิน จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 รองลงมาอันดับสี่ คือ ผ่านตัวแทนจำหน่ายตั๋วหรือตัวแทนสำรองที่นั่งของสายการบิน จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 รองลงมาอันดับห้า คือ ผ่านช่องทาง Website ของสายการบิน จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 28 และอันดับหก คือ ผ่านช่องทาง Social Media ของสายการบิน เช่น Facebook, Line, Instagram, YouTube อื่น ๆ จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 26 ตามลำดับ

เจเนอเรชั่นวาย พบว่า อันดับหนึ่ง คือ ช่องทาง Website ของสายการบิน ซึ่งมีผู้ตอบมากที่สุด จำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 71.5 รองลงมาอันดับสอง ผ่านช่องทาง Social Media ของสายการบิน เช่น Facebook, Line, Instagram, YouTube อื่น ๆ จำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 64

รองลงมาอันดับสาม คือ ผ่านเจ้าหน้าที่ประจำเคาน์เตอร์ของสายการบิน ณ ท่าอากาศยาน จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 37 รองลงมาอันดับสี่ คือ ผ่านหนังสือ สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น นิตยสารสายการบิน แผ่นพับของสายการบิน จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 23 รองลงมา อันดับห้า คือ ผ่านช่องทาง Call Center ของสายการบิน จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 19 และอันดับหก คือ ผ่านตัวแทนจำหน่ายตั๋วหรือตัวแทนสำรองที่นั่งของสายการบินจำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 15 ตามลำดับ

4.4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับช่องทางรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ผ่านช่องทางการรับรู้ของสนามบินหรือท่าอากาศยาน

การวิเคราะห์ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในเรื่องช่องทางการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ผ่านช่องทางของสนามบินหรือท่าอากาศยาน ของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ดังแสดงในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 จำนวน และร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ผ่านช่องทางสนามบินหรือท่าอากาศยาน

ช่องทางการรับรู้ผ่านช่องทางสนามบินหรือท่าอากาศยาน	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ทั้งหมด 200 คน	เจเนอเรชั่นวาย ทั้งหมด 200 คน
	จำนวน (คน) ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) ค่าร้อยละ (%)
1. ผ่านเจ้าหน้าที่ของการท่าอากาศยาน เช่น พนักงานประชาสัมพันธ์	165 (82.5%)	45 (22.5%)
2. ผ่านหนังสือ สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น นิตยสาร หรือแผ่นพับที่ให้บริการแก่ผู้โดยสาร	160 (80%)	31 (15.5%)
3. ผ่านป้ายประกาศ โบสเตอร์ที่แสดงอยู่ภายในท่าอากาศยาน	151 (75.5%)	64 (32%)
4. ผ่านช่องทางการประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสาย เสียงประกาศ ของท่าอากาศยาน	148 (74%)	51 (25.5%)
5. ผ่านช่องทาง Social Media ของท่าอากาศยาน เช่น Facebook, Line, Instagram, YouTube อื่น ๆ	94 (47%)	115 (57.5%)
6. ผ่านช่องทาง Website ของ กรมท่าอากาศยาน หรือ Website ของสนามบินของกรมท่าอากาศยาน	29 (14.5%)	56 (28%)

ตารางที่ 4.9 จำนวน และร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ผ่านช่องทางสนามบินหรือท่าอากาศยาน (ต่อ)

ช่องทางการรับรู้ผ่านช่องทางสนามบินหรือท่าอากาศยาน	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ทั้งหมด 200 คน	เจเนอเรชั่นวาย ทั้งหมด 200 คน
	จำนวน (คน) ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) ค่าร้อยละ (%)
7. ผ่านช่องทาง Website ของท่าอากาศยาน เช่น www.airportthai.co.th	21 (10.5%)	92 (46%)

ตารางที่ 4.9 จำนวน และร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของ เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ผ่านช่องทางสนามบินหรือท่าอากาศยาน ซึ่งกลุ่มตัวอย่างสามารถเลือกตอบคำตอบได้มากกว่าหนึ่งช่องทางจากจำนวนทั้งหมด 7 ช่องทางที่กำหนดมาให้ สามารถสรุปได้ ดังนี้

เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ พบว่า อันดับหนึ่ง คือ ผ่านเจ้าหน้าที่ของสนามบินหรือท่าอากาศยาน เช่น พนักงานประชาสัมพันธ์ ซึ่งมีผู้ตอบมากที่สุด จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 82.5 รองลงมาอันดับสอง คือ ผ่านหนังสือ สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น นิตยสาร หรือแผ่นพับที่ให้บริการแก่ผู้โดยสาร จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 80 รองลงมาอันดับสาม คือ ผ่านป้ายประกาศ โปสเตอร์ ที่แสดงอยู่ภายในท่าอากาศยาน จำนวน 151 คน คิดเป็นร้อยละ 75.5 รองลงมาอันดับสี่ คือ ผ่านช่องทางการประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสาย เสียงประกาศ ของท่าอากาศยาน จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 74 รองลงมาอันดับห้า คือ ผ่านช่องทาง Social Media ของท่าอากาศยาน เช่น Facebook, Line, Instagram, YouTube อื่น ๆ จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 28 รองลงมาอันดับหก คือ ผ่านช่องทาง Website ของ กรมท่าอากาศยาน หรือ Website ของสนามบินของกรมท่าอากาศยาน จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 14.5 และอันดับเจ็ด คือ ผ่านช่องทาง Website ของท่าอากาศยาน เช่น www.airportthai.co.th จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 10.5

เจเนอเรชั่นวาย พบว่า อันดับหนึ่ง คือ ผ่านช่องทาง Social Media ของท่าอากาศยาน เช่น Facebook, Line, Instagram, YouTube อื่น ๆ ซึ่งมีผู้ตอบมากที่สุด จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 57.5 รองลงมาอันดับสอง คือ ผ่านช่องทาง Website ของท่าอากาศยาน เช่น www.airportthai.co.th จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 46 รองลงมาอันดับสาม ผ่านป้ายประกาศ โปสเตอร์ ที่แสดงอยู่ภายในท่าอากาศยาน จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 32 รองลงมาอันดับสี่ คือ ผ่านช่องทาง Website

ของกรมท่าอากาศยาน หรือ Website ของสนามบินของกรมท่าอากาศยาน จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 28 รองลงมาอันดับห้า คือ ผ่านช่องทางการประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสาย เสียงประกาศของท่าอากาศยาน จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5 รองลงมาอันดับหก คือ ผ่านเจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน เช่น พนักงานประชาสัมพันธ์ จำนวน 45 คิดเป็นร้อยละ 22.5 และอันดับเจ็ด คือ ผ่านหนังสือ สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น นิตยสาร หรือแผ่นพับที่ให้บริการแก่ผู้โดยสาร จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5 ตามลำดับ

4.4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลช่องทางรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศผ่านช่องทางการรับรู้ช่องทางอื่น ๆ

การวิเคราะห์ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในเรื่องช่องทางการรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ผ่านช่องทางอื่น ๆ ของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ดังแสดงในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 จำนวน และร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ผ่านช่องทางอื่น ๆ

ช่องทางอื่น ๆ	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ทั้งหมด 200 คน	เจเนอเรชั่นวาย ทั้งหมด 200 คน
	จำนวน (คน) ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) ค่าร้อยละ (%)
1. ผ่านการบอกเล่าของคนรู้จัก	123 (61.5%)	68 (34%)
2. ผ่านทาง Billboard ตามสถานที่ต่าง ๆ	51 (25.5%)	46(23%)
3. ผ่าน Website อื่น ๆ หรือ Blog ข่าวสารในอินเทอร์เน็ต	19 (9.5%)	74(37%)
4. ผ่านช่องทาง Website ของหน่วยงานด้านการบิน เช่น www.caat.or.th เป็นต้น	15 (7.5%)	70(35%)

ตารางที่ 4.10 จำนวน และร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของ เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ผ่านช่องทาง อื่น ๆ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างสามารถเลือกตอบคำตอบได้มากกว่าหนึ่งช่องทางจากจำนวนทั้งหมด 4 ช่องทางที่กำหนดมาให้ สามารถสรุปได้ ดังนี้

เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ พบว่า อันดับหนึ่ง คือ ผ่านการบอกเล่าของคนรู้จัก จำนวน 123 คน คิดเป็น

ร้อยละ 61.5 รองลงมาอันดับสอง คือ ผ่านทาง Billboard ตามสถานที่ต่าง ๆ จำนวน 51 คน คิดเป็น ร้อยละ 25.5 รองลงมาอันดับสาม คือ ผ่าน Website อื่น ๆ หรือ Blog ข่าวสารในอินเทอร์เน็ต จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 9.5 และอันดับสี่ คือ ผ่านช่องทาง Website ของหน่วยงานด้านการบิน เช่น www.caat.or.th เป็นต้น จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 7.5 ในส่วน ผู้ตอบแบบสอบถาม เจเนอเรชั่น วาย พบว่า อันดับหนึ่ง คือ ผ่าน Website อื่น ๆ หรือ Blog ข่าวสารในอินเทอร์เน็ต ซึ่งมีผู้ตอบมากที่สุด จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 37 รองลงมาอันดับสอง คือ ผ่านช่องทาง Website ของหน่วยงาน ด้านการบิน เช่น www.caat.or.th เป็นต้น จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 35 รองลงมาอันดับสาม คือ ผ่านการบอกเล่าของคนที่รู้จัก จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 34 แล อันดับสี่ คือ ผ่านทาง Billboard ตามสถานที่ต่าง ๆ จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 23 ตามลำดับ

4.5 ผลการวิเคราะห์รูปแบบสื่อเพื่อการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทาง อากาศ

การวิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบสื่อเพื่อการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของ กลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และกลุ่มเจเนอเรชั่นวาย ดังแสดงในตาราง 4.11 ดังนี้

ตารางที่ 4.11 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการเลือกรูปแบบสื่อเพื่อการรับรู้ กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของ กลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย

รูปแบบสื่อ	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ทั้งหมด 200 คน	เจเนอเรชั่นวาย ทั้งหมด 200 คน
	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) / ค่าร้อยละ (%)
ภาพนิ่งอินโฟกราฟิก (Infographic)	167 (83.5%)	150 (75%)
ภาพเคลื่อนไหว (Animation)	26 (13%)	32 (16%)
คลิปวิดีโอ หรือ ภาพยนตร์	5 (2.5%)	18 (9%)
บทความ หรือ เป็นข้อความประโยคอธิบาย	2 (1%)	0
เสียงประกาศ เพลง หรือ ให้ข้อมูลในรูปแบบเฉพาะเสียง	0	0

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการเลือกรูปแบบสื่อเพื่อการรับรู้ กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ซึ่งกลุ่มตัวอย่างสามารถเลือกตอบได้เพียงหนึ่งคำตอบจาก 5 ตัวเลือก โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ พบว่า อันดับหนึ่ง เลือก ภาพนิ่งอินโฟกราฟิก จำนวน 167 คน คิดเป็นร้อยละ 83.5 รองลงมาอันดับสอง คือ ภาพเคลื่อนไหว จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 13 อันดับสาม คือ คลิปวิดีโอ หรือ ภาพยนตร์ จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5 อันดับสี่ คือ บทความ หรือเป็นข้อความประโยคอธิบายจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1 และอันดับ ซึ่งไม่มีผู้เลือกตอบ คือ รูปแบบเสียงประกาศ เพลง หรือ ให้ข้อมูลในรูปแบบเฉพาะเสียง ส่วนในกลุ่มเจเนอเรชั่นวาย พบว่า อันดับหนึ่ง เลือก ภาพนิ่งอินโฟกราฟิก จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 75 รองลงมาอันดับสอง คือ ภาพเคลื่อนไหว จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16 อันดับสาม คือ คลิปวิดีโอ หรือ ภาพยนตร์ จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 9 และอันดับ ซึ่งไม่มีผู้เลือกตอบ คือ รูปแบบ เสียงประกาศ เพลง หรือ ให้ข้อมูลในรูปแบบเฉพาะเสียง และบทความหรือเป็นข้อความประโยคอธิบาย

ตารางที่ 4.12 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการให้เหตุผลของการเลือกรูปแบบสื่อเพื่อการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ กลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย

เหตุผลในการเลือกรูปแบบสื่อ	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ทั้งหมด 200 คน	เจเนอเรชั่นวาย ทั้งหมด 200 คน
	จำนวน (คน) ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) ค่าร้อยละ (%)
1. สามารถเข้าใจข้อมูลได้ในระยะเวลาสั้น	125 (62.5%)	114 (57%)
2. สามารถจดจำข้อมูลได้ง่าย	66 (33%)	73 (36.5%)
3. ให้ความสนุกสนานไปพร้อมกับความรู้	0	9 (4.5%)
4. สามารถดึงดูดความสนใจให้ศึกษาข้อมูลได้	2 (1%)	4 (2%)
5. สามารถให้ข้อมูลได้อย่างละเอียด	2 (1%)	0
6. ให้ความตื่นตัว รู้ลึกตัวอยู่ตลอดเวลา	0	0

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการให้เหตุผลของการเลือกรูปแบบสื่อเพื่อการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ พบว่า สาเหตุในการเลือกรูปแบบสื่อ อันดับหนึ่ง คือ สามารถเข้าใจข้อมูลได้ในระยะเวลาสั้น มีจำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 62.5 รองลงมาอันดับสอง คือ สามารถจดจำข้อมูลได้ง่าย จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33 รองลงมาอันดับสาม คือ สามารถเก็บบันทึกไว้ศึกษาหรือเรียนรู้ภายหลังได้ จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5 รองลงมาอันดับสี่ มีคำตอบที่กลุ่มตัวอย่างเลือกตอบจำนวนเท่ากัน คือ สามารถดึงดูดความสนใจให้ศึกษาข้อมูลได้ จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1

และสามารถให้ข้อมูลได้อย่างละเอียด จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1 ทั้งนี้มีสองตัวเลือกที่กลุ่มตัวอย่างไม่เลือกตอบ คือ ให้ความสนุกสนานไปพร้อมกับความรู้ และให้ความตื่นเต้น รู้สึกตัวอยู่ตลอดเวลา

เจเนอเรชั่นวาย พบว่า สาเหตุในการเลือกรูปแบบสื่อ อันดับหนึ่ง คือ สามารถเข้าใจข้อมูลได้ในระยะเวลาสั้น มีจำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 57 รองลงมาอันดับสอง คือ สามารถจดจำข้อมูลได้ง่าย จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5 รองลงมาอันดับสาม คือ ให้ความสนุกสนานไปพร้อมความรู้ จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 4.5 รองลงมาอันดับสี่ คือ สามารถดึงดูดความสนใจให้ศึกษาข้อมูล จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2 ทั้งนี้มีสองตัวเลือกที่กลุ่มตัวอย่างไม่เลือกตอบ คือ สามารถเก็บบันทึกไว้ศึกษาหรือเรียนรู้ภายหลังได้ และให้ความตื่นเต้น รู้สึกตัวอยู่ตลอดเวลา

4.6 ผลการวิเคราะห์ช่องทางการรับรู้สื่อ และข้อมูลข่าวสารในชีวิตประจำวัน

การวิเคราะห์ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวข้องกับช่องทางการรับรู้สื่อ และข้อมูลข่าวสารในชีวิตประจำวัน ของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และกลุ่มเจเนอเรชั่นวาย ดังแสดงในตาราง ที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 จำนวน และร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้สื่อ ข้อมูลข่าวสารในชีวิตประจำวันของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย

ช่องทางการรับรู้สื่อ และข้อมูลข่าวสาร ในชีวิตประจำวัน	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ทั้งหมด 200 คน	เจเนอเรชั่นวาย ทั้งหมด 200 คน
	จำนวน (คน) ค่าร้อยละ (%)	จำนวน (คน) ค่าร้อยละ (%)
1. Line	106 (53%)	24 (12%)
2. Facebook	52 (26%)	133 (66.5%)
3. YouTube	20 (10%)	5 (2.5%)
4. TV (โทรทัศน์)	13 (6.5%)	3 (1.5%)
5. Twitter	6 (3%)	11 (5.5%)
6. Instagram	3 (1.5%)	24 (12%)
7. วิทยุ	0	0
8. หนังสือพิมพ์	0	0
9. นิตยสาร แผ่นพับ คู่มือ และ เอกสารต่าง ๆ	0	0

ตารางที่ 4.13 เปรียบเทียบจำนวน และร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่องทางการรับรู้สื่อ ข้อมูลข่าวสารในชีวิตประจำวัน ของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ซึ่งกลุ่มตัวอย่างสามารถเลือกตอบได้เพียงหนึ่งคำตอบจากทั้งหมด 9 ตัวเลือก โดยสามารถสรุปข้อมูลจากตารางได้ ดังนี้

เจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์ พบว่า ช่องทางการรับรู้สื่อ และการรับรู้ข้อมูลข่าวสารในชีวิตประจำวัน อันดับหนึ่ง คือ ผ่านช่องทางการพูดคุยรูปแบบแชทที่เรียกว่า Line ซึ่งมีผู้ตอบมากที่สุด จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 53 รองลงมาอันดับสอง คือ ผ่านสื่อสังคมออนไลน์หรือที่เรียกว่า Facebook จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 26 รองลงมาอันดับสาม คือ ผ่านช่องวีดิโอออนไลน์ที่เรียกว่า YouTube จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 10 รองลงมาอันดับสี่ ผ่านช่องทาง TV หรือ โทรทัศน์ จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 6.5 รองลงมาอันดับห้า ผ่านช่องทางออนไลน์ที่เรียกว่า Twitter จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 3 และอันดับหก คือ ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ในรูปแบบที่เรียกว่า Instagram จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5 ส่วนช่องทางที่กลุ่มตัวอย่างไม่ได้เลือก ได้แก่ ช่องทางวิทยุ หนังสือพิมพ์ และนิตยสาร แผ่นพับ คู่มือ เอกสารต่าง ๆ

เจนเนอร์ชั่นวาย พบว่า ช่องทางการรับรู้สื่อ และการรับรู้ข้อมูลข่าวสารในชีวิตประจำวัน อันดับหนึ่ง คือ ผ่านสื่อสังคมออนไลน์หรือที่เรียกว่า Facebook ซึ่งมีผู้ตอบมากที่สุด จำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 66.5 รองลงมาอันดับมีสองช่องทางที่มีจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามเท่ากัน คือ ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ในรูปแบบที่เรียกว่า Instagram จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 12 และผ่านช่องทางการพูดคุยรูปแบบแชทที่เรียกว่า Line จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 12 รองลงมาอันดับสาม คือ ผ่านช่องทางออนไลน์ที่เรียกว่า Twitter จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 5.5 รองลงมาอันดับสี่ ผ่านช่องวีดิโอออนไลน์ที่เรียกว่า YouTube จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5 และอันดับห้า คือ ผ่านช่องทาง TV หรือ โทรทัศน์ จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5 ส่วนช่องทางที่กลุ่มตัวอย่างไม่ได้เลือก ได้แก่ ช่องทางวิทยุ หนังสือพิมพ์ และ นิตยสาร แผ่นพับ คู่มือ เอกสารต่าง ๆ

ในส่วนข้อเสนอแนะซึ่งเป็นข้อคำถามปลายเปิด เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็น ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ และช่องทางการรับรู้ข้อมูลข่าวสารรวมถึงข้อมูลด้านภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ พบว่ามีการแสดงความคิดเห็น ดังนี้ 1) สายการบินควรระบุโรคที่ห้ามเดินทางให้ชัดเจนเพื่อผู้โดยสารจะได้ทราบถึงกฎเกณฑ์ในการเดินทาง เช่น โรคติดเชื้อโรคที่แพร่กระจายได้ 2) สายการบินควรนำเสนอ และประชาสัมพันธ์ถึงผลประโยชน์ที่ผู้โดยสารได้รับในกรณีตกเครื่อง เช่นการขอคืนเงินให้ชัดเจน 3) เจ้าหน้าที่สายการบิน และเจ้าหน้าที่สนามบินควรให้รายละเอียดกฎเกณฑ์ข้อบังคับอย่างละเอียดแก่ผู้โดยสาร 4) ข้อกำหนด กฎเกณฑ์บางประการอาจทำให้ไม่เข้าใจในเนื้อหาทั้งหมด เนื่องจากเป็นศัพท์ทางเทคนิค (Technical term) และ 5) ควรทำสื่อต่าง ๆ ให้มีความน่าสนใจดึงดูดใจรู้สึกเป็นที่น่าสนใจ

4.7 ผลการวิเคราะห์ความเข้าใจสื่ออินโฟกราฟิก (Infographic) ที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

การวิเคราะห์ข้อมูลภายหลังจากการออกแบบอินโฟกราฟิกที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานทางอากาศเพื่อนำไปใช้เพื่อเพิ่มการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวาย จากกลุ่มตัวอย่างดังแสดงในตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ จากอินโฟกราฟิก จำนวน 13 รูปภาพ จากกลุ่ม เจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวาย

สื่ออินโฟกราฟิกที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของสายการบินต้นทุนต่ำ	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)		ระดับความเข้าใจในเนื้อหา	
	เจนเอเรชั่นเอ็กซ์	เจนเอเรชั่นวาย	เจนเอเรชั่นเอ็กซ์	เจนเอเรชั่นวาย	เจนเอเรชั่นเอ็กซ์	เจนเอเรชั่นวาย
เรื่องที่ 1. เรื่องการลงทะเบียนเพื่อขึ้นยานการเดินทาง (Check-in)						
	4.95	4.90	0.02	0.31	มากที่สุด	มากที่สุด
	4.75	4.85	0.44	0.37	มากที่สุด	มากที่สุด
เรื่องที่ 2. เรื่องสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน (Carry-on Baggage)						
	5.00	4.95	0.00	0.00	มากที่สุด	มากที่สุด

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการรับรู้ภาวะเสี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ จากอินโฟกราฟิก จำนวน 13 รูปภาพ จากกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย (ต่อ)

สื่ออินโฟกราฟิกที่เกี่ยวข้อง กับภาวะเสี่ยงพื้นฐานในการ เดินทางทางอากาศของ สายการบินต้นทุนต่ำ	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})		ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.)		ระดับความเข้าใจใน เนื้อหา	
	เจเนอ เรชั่นเอ็กซ์	เจเนอ เรชั่นวาย	เจเนอ เรชั่นเอ็กซ์	เจเนอ เรชั่นวาย	เจเนอ เรชั่นเอ็กซ์	เจเนอ เรชั่นวาย
เรื่องที่ 3. เรื่องของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน (Dangerous Goods)						
	4.85	4.90	0.37	0.31	มากที่สุด	มากที่สุด
	4.85	4.75	0.37	0.44	มากที่สุด	มากที่สุด
	4.95	4.85	0.22	0.37	มากที่สุด	มากที่สุด
	4.35	4.70	0.49	0.47	มาก	มากที่สุด

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการรับรู้ภาวะเสี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ จากอินโฟกราฟิก จำนวน 13 รูปภาพ จากกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย (ต่อ)

สื่ออินโฟกราฟิกที่เกี่ยวข้องกับภาวะเสี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของสายการบินต้นทุนต่ำ	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)		ระดับความเข้าใจเนื้อหา	
	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์	เจเนอเรชั่นวาย	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์	เจเนอเรชั่นวาย	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์	เจเนอเรชั่นวาย
เรื่องที่ 4. เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน						
	4.70	4.80	0.47	0.41	มากที่สุด	มากที่สุด
	4.90	4.70	0.31	0.47	มากที่สุด	มากที่สุด
	4.95	4.75	0.22	0.44	มากที่สุด	มากที่สุด
	4.75	4.85	0.44	0.37	มากที่สุด	มากที่สุด

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ จากอินโฟกราฟิก จำนวน 13 รูปภาพ จากกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย (ต่อ)

สื่ออินโฟกราฟิกที่เกี่ยวข้องกับภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของสายการบินต้นทุนต่ำ	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)		ระดับความเข้าใจในเนื้อหา	
	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์	เจเนอเรชั่นวาย	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์	เจเนอเรชั่นวาย	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์	เจเนอเรชั่นวาย
เรื่องที่ 4. เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน						
	4.80	4.90	0.41	0.31	มากที่สุด	มากที่สุด
เรื่องที่ 5. คำพูดต้องห้ามในสนามบิน และในการเดินทางทางอากาศซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย						
	4.65	4.90	0.49	0.31	มากที่สุด	มากที่สุด

จากตารางที่ 4.14 แสดงค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ จากอินโฟกราฟิก จำนวน 13 รูปภาพ ของกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย จำนวน 200 คน เพื่อสำรวจความเข้าใจเมื่อกลุ่มตัวอย่างได้ศึกษาภาวะเบียบจากอินโฟกราฟิกข้างต้น มีผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

รูปที่หนึ่ง ในหมวด เรื่องการลงทะเบียนเพื่อขึ้นเครื่องบินแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับ เวลาสำคัญในขั้นตอนต่าง ๆ เพื่อการเดินทางทางอากาศ และเอกสารสำคัญที่ใช้ในการแสดงตัวเพื่อทำการลงทะเบียนแสดงตนขึ้นเครื่องบิน พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.95 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด

รูปที่สอง ในหมวด เรื่องการลงทะเบียนเพื่อขึ้นเครื่องบินแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับ เมื่อผู้โดยสารทำการจองตั๋วโดยสารเรียบร้อยแล้วทำการจ่ายเงินสมบูรณ์ และไม่ได้เดินทางหรือไม่ต้องการเดินทางในเที่ยวบินนั้น ผู้โดยสารสามารถขอเงินคืนค่าภาษีสนามบินที่ผู้โดยสารจ่ายไปในตัวโดยสารนั้น ๆ ได้ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.75 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาใน

ระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.85 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด

รูปที่สาม ในหมวด เรื่องสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับ น้ำหนัก และขนาดของสัมภาระที่อนุญาตให้นำติดตัวขึ้นอากาศยาน และผู้โดยสารมีหน้าที่จัดเก็บสัมภาระที่ถือขึ้นมานบนเครื่องบินโดยตัวผู้โดยสารเอง พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 5.00 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.95 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด

รูปที่สี่ ในหมวด เรื่องของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับ ปริมาตรของของเหลว เจล สเปรย์ และสิ่งของยกเว้นที่ที่สามารถนำติดตัวขึ้นอากาศยานได้ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.85 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด

รูปที่ห้า ในหมวด เรื่องของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยานแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับ ปริมาตรของแบตเตอรี่ ที่สามารถนำติดตัวขึ้นอากาศยานได้ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.85 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.75 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด

รูปที่หก ในหมวด เรื่องของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยานแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับ สิ่งของสำคัญที่มีความจำเป็นต้องแสดงต่อเจ้าหน้าที่ตอนลงทะเบียนขึ้นต้นตัวตน พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.95 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.85 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด

รูปที่เจ็ด ในหมวด เรื่องของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยานแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับ วัตถุ และสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นเครื่องบิน พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.35 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมาก ซึ่งมีความแตกต่างจาก เจเนอเรชั่นวาย ที่มีค่าเฉลี่ย 4.70 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด

รูปที่แปด ในหมวด เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับ ข้อกำหนดในการเดินทางของสตรีมีครรภ์ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.70 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.80 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด

รูปที่เก้า ในหมวด เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิด

เหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม ซึ่งจำเป็นต้องมีเอกสารใบรับรองแพทย์ประกอบการเดินทาง พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.70 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด

รูปที่สิบ ในหมวด เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการเดินทางเฉพาะบุคคลผู้มีอายุน้อยกว่า 12 ปี ซึ่งไม่สามารถเดินทางเพียงลำพังได้ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.95 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.75 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด

รูปที่สิบเอ็ด ในหมวด เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับ ข้อสำคัญในการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.75 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.85 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด

รูปที่สิบสอง ในหมวด เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับ ข้อห้ามสำคัญ และบทลงโทษในการสูบบุหรี่ในบริเวณพื้นที่เขตการบิน และบนเครื่องบิน พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.80 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด

รูปที่สิบสาม ในหมวด เรื่องคำพูดต้องห้ามในสนามบิน และในการเดินทางทางอากาศ ซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับ คำพูดต้องห้ามที่สำคัญในการเดินทางทางอากาศ รวมถึงบทลงโทษทางกฎหมาย พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.65 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความเข้าใจในเนื้อหาในระดับมากที่สุด

การวิเคราะห์ข้อมูลการให้ความคิดเห็นของสื่ออินโฟกราฟิก ประกอบด้วย 2 ส่วนย่อยหลัก ได้แก่ การประเมินความคิดเห็นด้านเนื้อหา มีข้อคำถามเพื่อวัดระดับความคิดเห็นทั้งหมด 8 ข้อ และการประเมินคุณลักษณะของสื่อ มีข้อคำถามเพื่อวัดระดับความคิดเห็นทั้งหมด 13 ข้อ จากกลุ่มตัวอย่างดังแสดงในตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการประเมินความคิดเห็นของสื่ออินโฟกราฟิก ในมุมมองผู้โดยสาร กลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ด้านความคิดเห็นของเนื้อหาในอินโฟกราฟิก

ความคิดเห็นด้านเนื้อหา	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)		ระดับความเข้าใจในเนื้อหา	
	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์	เจเนอเรชั่นวาย	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์	เจเนอเรชั่นวาย	เจเนอเรชั่นเอ็กซ์	เจเนอเรชั่นวาย
1. เนื้อหาเหมาะสมต่อการเผยแพร่	4.90	4.90	0.30	0.31	มากที่สุด	มากที่สุด
2. เนื้อหาที่มีความสรุปชัดเจน	4.75	4.80	0.44	0.41	มากที่สุด	มากที่สุด
3. ความเหมาะสมของการแบ่งหมวดหมู่ของเนื้อหา	4.55	4.90	0.51	0.31	มากที่สุด	มากที่สุด
4. ความเหมาะสมของปริมาณเนื้อหาในแต่ละภาพ	4.55	5.00	0.51	0.00	มากที่สุด	มากที่สุด
5. เนื้อหาอ่านแล้วเข้าใจง่าย ใช้ภาษาที่เหมาะสม	4.65	4.85	0.49	0.37	มากที่สุด	มากที่สุด
6. เนื้อหาเหมาะสมกับกลุ่มผู้ที่ต้องการเดินทางทางอากาศ	4.90	4.80	0.31	0.41	มากที่สุด	มากที่สุด
7. เนื้อหาที่มีความทันสมัยต่อการเดินทางทางอากาศ	4.90	4.95	0.31	0.22	มากที่สุด	มากที่สุด
8. ภาพประกอบสื่อมีความหมายตรงกับเนื้อหา	4.65	4.90	0.49	0.31	มากที่สุด	มากที่สุด

จากตารางที่ 4.15 แสดงค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการประเมินความคิดเห็นของสื่ออินโฟกราฟิก ด้านความคิดเห็นของเนื้อหาในอินโฟกราฟิกที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ของสายการบินต้นทุนต่ำ จากกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย พบว่า

ข้อคำถามที่หนึ่ง เนื้อหาเหมาะสมต่อการเผยแพร่ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความคิดเห็น ใน ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่สอง เนื้อหาสนใจความสรุปชัดเจน พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.75 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.80 อยู่ในระดับความคิดเห็นในระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่สาม ความเหมาะสมของการแบ่งหมวดหมู่ของเนื้อหา พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.55 อยู่ในระดับความคิดเห็นในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่สี่ ความเหมาะสมของปริมาณเนื้อหาในแต่ละภาพ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.55 อยู่ในระดับความคิดเห็นในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 5.00 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่ห้า เนื้อหาอ่านแล้วเข้าใจง่าย ใช้ภาษาที่เหมาะสม พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.65 อยู่ในระดับความคิดเห็นในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.85 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่หก เนื้อหาเหมาะสมกับกลุ่มผู้ที่ต้องการเดินทางทางอากาศ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความคิดเห็นในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.80 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่เจ็ด เนื้อหามีความทันสมัยต่อการเดินทางทางอากาศ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความคิดเห็นในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.95 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่แปด ภาพประกอบสื่อมีความหมายตรงกับเนื้อหา พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.65 อยู่ในระดับความคิดเห็นในระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ตารางที่ 4.16 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการประเมินความคิดเห็นคุณลักษณะของสื่ออินโฟกราฟิกในมุมมองผู้โดยสารกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวาย

คุณลักษณะของสื่อ	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)		ระดับความเข้าใจในเนื้อหา	
	เจนเอเรชั่นเอ็กซ์	เจนเอเรชั่นวาย	เจนเอเรชั่นเอ็กซ์	เจนเอเรชั่นวาย	เจนเอเรชั่นเอ็กซ์	เจนเอเรชั่นวาย
1. ความเหมาะสมในการใช้รูปภาพประกอบ	4.65	4.95	0.49	0.22	มากที่สุด	มากที่สุด
2. ความเหมาะสมของรูปแบบตัวอักษร	4.55	4.85	0.51	0.37	มากที่สุด	มากที่สุด
3. ความเหมาะสมของขนาดตัวอักษร	4.45	4.75	0.51	0.44	มาก	มากที่สุด
4. ความเหมาะสมในการใช้สีตัวอักษร	4.45	4.90	0.51	0.31	มาก	มากที่สุด
5. ความเหมาะสมขององค์ประกอบในภาพ	4.75	4.85	0.44	0.37	มากที่สุด	มากที่สุด
6. การออกแบบมีความสวยงาม	4.90	4.90	0.31	0.31	มากที่สุด	มากที่สุด
7. ภาพประกอบเห็นแล้วสามารถเข้าใจถึงเนื้อหาได้ทันที	4.90	4.80	0.30	0.41	มากที่สุด	มากที่สุด
8. ความสวยงามโดยรวมของภาพ	5.00	4.80	0.00	0.41	มากที่สุด	มากที่สุด
9. ภาพน่าสนใจดึงดูดต่อการอ่าน	4.95	5.00	0.22	0.00	มากที่สุด	มากที่สุด
10. ภาพทำให้ท่านสามารถจดจำข้อกำหนดและกฎระเบียบในการเดินทางทางอากาศได้ง่าย	5.00	5.00	0.00	0.00	มากที่สุด	มากที่สุด
11. ภาพเหมาะสมที่จะนำไปเผยแพร่ในสื่อออนไลน์หรือช่องทางอินเทอร์เน็ต	5.00	5.00	0.00	0.00	มากที่สุด	มากที่สุด
12. เมื่อท่านอ่านหรือศึกษาแล้วทำให้ทราบถึงข้อกำหนดและกฎระเบียบในการเดินทางทางอากาศได้อย่างรวดเร็ว	5.00	5.00	0.00	0.00	มากที่สุด	มากที่สุด
13. สื่อมีความสอดคล้องกับหัวข้อวิจัย	5.00	5.00	0.00	0.00	มากที่สุด	มากที่สุด

จากตารางที่ 4.16 แสดงค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการประเมินความคิดเห็นของสื่ออินโฟกราฟิก ที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ของสายการบินต้นทุนต่ำ จากกลุ่ม เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย พบว่า

ข้อคำถามที่หนึ่ง ความเหมาะสมในการใช้รูปภาพประกอบ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.65 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.95 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่สอง ความเหมาะสมของรูปแบบตัวอักษร พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.55 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.85 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่สาม ความเหมาะสมของขนาดตัวอักษร พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.45 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมาก ซึ่งแตกต่างจาก เจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.75 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่สี่ ความเหมาะสมในการใช้สีตัวอักษร พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.45 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมาก ซึ่งแตกต่างจาก เจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่ห้า ความเหมาะสมขององค์ประกอบในภาพ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.75 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.85 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่หก การออกแบบมีความสวยงาม พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่เจ็ด ภาพประกอบเห็นแล้วสามารถเข้าใจถึงเนื้อหาได้ทันที พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.90 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.80 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่แปด ความสวยงามโดยรวมของภาพ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 5.00 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 4.80 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่เก้า ภาพน่าสนใจดึงดูดต่อการอ่าน พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 4.95 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 5.00 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่สิบ ภาพทำให้ท่านสามารถจดจำข้อกำหนด และกฎระเบียบในการเดินทางทางอากาศได้ง่าย พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 5.00 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 5.00 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่สิบเอ็ด ภาพเหมาะสมที่จะนำไปเผยแพร่ในสื่อออนไลน์หรือช่องทางอินเทอร์เน็ต พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 5.00 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 5.00 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่สิบสอง เมื่อท่านอ่านหรือศึกษาแล้วทำให้ทราบถึงข้อกำหนด และกฎระเบียบในการเดินทางทางอากาศได้อย่างรวดเร็ว พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 5.00 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 5.00 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

ข้อคำถามที่สิบสาม สื่อมีความสอดคล้องกับหัวข้อวิจัย พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีค่าเฉลี่ย 5.00 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด และเจเนอเรชั่นวาย มีค่าเฉลี่ย 5.00 อยู่ในระดับความคิดเห็น ระดับมากที่สุด

บทที่ 5

สรุป และอภิปรายผล

การวิจัย เรื่อง การรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสาร กลุ่มเจนเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเนอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ ใช้รูปแบบการวิจัยแบบเชิงปริมาณ (Quantitative research) โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้โดยสารขาออกที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ จำนวน 400 คน ซึ่งการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารกลุ่มเจนเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเนอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ และ 2) เพื่อนำเสนอรูปแบบสื่อที่เกี่ยวข้องกับภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ

สำหรับกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย คือ ผู้โดยสารขาออกกลุ่มเจนเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเนอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยแบบสอบถาม ประกอบด้วย ค่าความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation; S.D.)

โดยผู้วิจัยนำเสนอตามลำดับ ดังนี้

- 1) สรุปผลการวิจัย
- 2) อภิปรายผลการวิจัย
- 3) ข้อเสนอแนะการวิจัยครั้งต่อไป
- 4) ข้อจำกัดของการวิจัย
- 5) การประยุกต์ผลการวิจัย

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยสรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

5.1.1 วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษา การรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารกลุ่มเจนเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเนอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ

ปัจจุบันการเดินทางทางอากาศมีจำนวนผู้โดยสารในกลุ่มเจนเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเนอเรชั่นวายเพิ่มขึ้นในทุก ๆ ปี โดยจำนวนกลุ่มช่วงอายุของผู้เดินทางสองอันดับแรก ได้แก่ เจนเนอเรชั่นวาย และเจนเนอเรชั่นเอ็กซ์ ซึ่งสิ่งสำคัญที่สุดของการเดินทางทางอากาศ คือ การเดินทาง

ทางอากาศอย่างปลอดภัย (Safety and Security) โดยที่ผู้โดยสารควรจะมีการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐาน เพื่อที่จะเดินทางได้อย่างปลอดภัย และสะดวกสบาย จากผลการศึกษาในเรื่องกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ประกอบด้วยข้อกำหนด กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ โดยสามารถแยกออกเป็น 5 หมวดหลัก ได้แก่ 1) เรื่องการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง (Check-in) 2) เรื่องสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน (Carry-on baggage) 3) เรื่องของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง สิ่งของต้องห้ามนำ ขึ้นอากาศยาน (Dangerous goods) 4) เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ในเขตห้ามสูบ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน และ 5) คำพูดต้องห้ามในสนามบิน และในการเดินทางทางอากาศซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย โดยกฎระเบียบพื้นฐานดังกล่าวอ้างอิงจากข้อกำหนดของสายการบิน กฎกระทรวง ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติการเดินทางทางอากาศ พ.ศ. 2497 รวมถึงกฎระเบียบที่หน่วยงานด้านการบิน ออกไว้เพื่อให้ผู้โดยสารปฏิบัติตามโดยผ่านมติเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือน และผู้อำนวยการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมทั้งอ้างอิงจากตามข้อกำหนดของหน่วยงานด้านการบินสากล ซึ่งในแต่ละหมวดมีรายละเอียดเกี่ยวกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัย และความสะดวกในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารรวมถึงเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงาน ทั้งนี้นอกจากจะศึกษาในเรื่องกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศจะต้องศึกษา ทฤษฎี และแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ของกลุ่มช่วงอายุ โดยเน้นศึกษากลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวาย ถึงการรับรู้ของกลุ่มช่วงอายุ ได้แก่ กระบวนการรับรู้ ปัจจัยการรับรู้ และช่องทางการรับรู้ โดยการรับรู้เป็นกระบวนการที่บุคคลได้รับความรู้สึก และแปลความหมายหรือตีความจากสิ่งเร้าที่รับเข้ามาผ่านทางอวัยวะรับสัมผัส เช่น ตา ใจหูหรือเห็น หู ใจฟัง ผิวหนัง ใจสัมผัส เป็นต้น ผ่านการวิเคราะห์โดยอาศัยความจำ ความรู้ผสมผสานกับประสบการณ์เดิมที่มีอยู่ ออกมาเป็นความรู้ ความเข้าใจ ซึ่งกระบวนการรับรู้มีปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับอวัยวะที่ใช้ในการรับรู้ คือ ช่องทางการรับรู้ ที่มีลักษณะแตกต่างกันออกไปตามยุคสมัย ในแต่ละยุคสมัยก็มีกลุ่มคนอยู่อยู่ในแต่ละยุคสมัย เรียกว่า กลุ่มช่วงอายุ ในแต่ละกลุ่มช่วงอายุก็จะประกอบไปด้วยบุคคลที่มีอายุในช่วงอายุ รุ่นราวคราวเดียวกัน และจะมีลักษณะการใช้ชีวิตที่คล้ายกัน นั้นหมายถึง ช่องทางการรับรู้มีผล และอิทธิพลต่อการรับรู้ของกลุ่มบุคคลในแต่ละช่วงอายุ ดังนี้

เจนเอเรชั่นเอ็กซ์ คือ กลุ่มบุคคลที่เกิดช่วง พ.ศ. 2508-2522 มีปัจจัยการรับรู้ที่ให้ความสำคัญในด้านความใส่ใจ (Attention) และการเลือก (Selection) ที่จะรับรู้เพราะกลุ่มคนในช่วงอายุนี้นิยมโตมาอยู่ในช่วงของการปรับเปลี่ยน โดยเฉพาะการปรับเปลี่ยนด้านเทคโนโลยี มีผลโดยตรงกับช่องทางการรับรู้ที่เดิมเน้นรับรู้ข่าวสารต่าง ๆ ผ่านช่องทางสื่อสิ่งพิมพ์ เช่น หนังสือ นิตยสาร หนังสือพิมพ์ จนมีการปรับเปลี่ยนสู่สังคมเทคโนโลยี และอินเทอร์เน็ต

เจนเนอร์ชั่นวาย คือ กลุ่มบุคคลที่เกิดช่วง พ.ศ. 2523-2539 มีปัจจัยการรับรู้ที่สำคัญ คือ ความต้องการที่จะรับรู้ (Need) และจะเลือกรับรู้เฉพาะสิ่งที่ตนต้องการ กลุ่มคนในช่วงอายุนี้นิยมโตมาพร้อมกับความเจริญทางเทคโนโลยี และอินเทอร์เน็ตมีผลทำให้การรับรู้ข่าวสารผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ตเป็นหลัก และสามารถใช้อินเทอร์เน็ตได้อย่างคล่องแคล่ว ซึ่งจากผลการศึกษากฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ และการรับรู้ที่มีปัจจัยสำคัญ คือ ช่องทางการรับรู้ของกลุ่มเจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์ และเจนเนอร์ชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบิน ผู้วิจัยจึงนำมาเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างสามารถสรุปผลการวิจัย ได้ดังนี้

1) ช่องทางการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ของกลุ่มเจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์ และเจนเนอร์ชั่นวายพบว่า ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชาย สถานภาพโสด ระดับการศึกษา อยู่ในระดับปริญญาตรี ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชนหรือรับจ้าง มีรายได้เฉลี่ยรวมต่อเดือน 30,001 - 40,000 บาท ทั้งนี้ช่องทางการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์ และเจนเนอร์ชั่นวาย สามารถแยกเป็น 3 ช่องทาง ดังนี้

- ช่องทางของสายการบิน พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มช่วงอายุ มีช่องทางในการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ผ่านช่องทางของสายการบิน 3 ลำดับแรก ดังนี้ กลุ่มเจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์ ได้แก่ 1) ผ่านเจ้าหน้าที่ประจำเคาน์เตอร์ของสายการบิน ๓ ท่าอากาศยาน 2) ผ่านหนังสือ สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น นิตยสารสายการบิน แผ่นพับของสายการบิน และ 3) คือ ผ่านช่องทาง Call Center ของ สายการบิน และกลุ่มเจนเนอร์ชั่นวาย ได้แก่ 1) ผ่านช่องทาง Website ของสายการบิน 2) ผ่านช่องทาง Social Media ของสายการบิน เช่น Facebook Line Instagram YouTube อื่น ๆ และ 3) คือ ผ่านเจ้าหน้าที่ประจำเคาน์เตอร์ของสายการบิน

- ช่องทางของสนามบินหรือท่าอากาศยาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มช่วงอายุ มีช่องทางในการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ผ่านช่องทางของสนามบินหรือท่าอากาศยาน 3 ลำดับแรก ดังนี้ กลุ่มเจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์ ได้แก่ 1) ผ่านเจ้าหน้าที่ของการท่าอากาศยาน เช่น พนักงานประชาสัมพันธ์ 2) คือ ผ่านหนังสือ สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น นิตยสาร หรือแผ่นพับที่ให้บริการแก่ผู้โดยสาร และ 3) คือ ผ่านป้ายประกาศ โปสเตอร์ ที่แสดงอยู่ภายในท่าอากาศยาน และในกลุ่มเจนเนอร์ชั่นวาย ได้แก่ 1) ผ่านช่องทาง Social Media ของท่าอากาศยาน เช่น Facebook Line Instagram YouTube อื่น ๆ 2) ผ่านช่องทาง Website ของท่าอากาศยาน เช่น www.airportthai.co.th และ 3) คือ ผ่านป้ายประกาศ โปสเตอร์ ที่แสดงอยู่ภายในท่าอากาศยาน

- ช่องทางอื่น ๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มช่วงอายุมีช่องทางในการรับรู้ ข้อมูลเกี่ยวกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ผ่านช่องทางอื่น ๆ 3 ลำดับแรก ดังนี้ กลุ่มเจนเนอร์ชั่นเอ็กซ์ ได้แก่ 1) ผ่านการบอกเล่าของคนรู้จัก 2) ผ่านทาง Billboard ตามสถานที่

ต่าง ๆ และ 3) คือ ผ่าน Website อื่น ๆ หรือ Blog ข่าวสารในอินเทอร์เน็ต และในกลุ่มเจเนอเรชั่นวาย ได้แก่ 1) ผ่าน Website อื่น ๆ หรือ Blog ข่าวสารในอินเทอร์เน็ต 2) ผ่านช่องทาง Website ของหน่วยงานด้านการบิน เช่น www.caat.or.th เป็นต้น และ 3) คือ ผ่านการบอกเล่าของคนรู้จัก

ผลสรุปทั้งสองกลุ่มช่วงอายุ จากกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ช่องทางในการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศที่สามารถเข้าถึงได้ในชีวิตประจำวัน 3 ลำดับแรก ดังนี้ กลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ ได้แก่ 1) ผ่านแอปพลิเคชันไลน์ (Line) 2) ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ที่เรียกว่า Facebook และ 3) ผ่านช่องวีดีโอออนไลน์ที่เรียกว่า YouTube และในกลุ่มเจเนอเรชั่นวาย ได้แก่ 1) ผ่านสื่อสังคมออนไลน์หรือที่เรียกว่า Facebook 2) ผ่านแอปพลิเคชันไลน์ (Line) และแอปพลิเคชันอินสตาแกรม (Instagram) และ 3) ช่องทางออนไลน์ที่เรียกว่า Twitter โดยช่องทางทั้งหมดซึ่งนอกจากจะสามารถรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ยังสามารถรับรู้ข้อมูลข่าวสารอื่น ๆ ในชีวิตประจำวันได้

2) การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ 5 หมวด ของกลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย พบว่า ข้อสรุปทั้งหมดจากข้อคำถามจำนวนข้อรวมทั้งหมด 35 ข้อ เมื่อนำจำนวนข้อมาเปรียบในแต่ละกลุ่มช่วงอายุ กลุ่มเจเนอเรชั่นวาย สามารถตอบได้มากกว่าเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ จำนวน 21 ข้อ ในขณะที่ กลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ สามารถตอบได้มากกว่า เจเนอเรชั่นวาย จำนวน 12 ข้อ และมีข้อคำถามที่ทั้งสองช่วงอายุตอบได้เท่ากัน จำนวน 2 ข้อ ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าเมื่อแบ่งตามข้อคำถามกลุ่มเจเนอเรชั่นวาย มีการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ มากกว่ากลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ จำนวน 9 ข้อ โดยมีรายละเอียดตามหมวด ดังนี้

- หมวดที่ 1 เรื่องการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง เกี่ยวข้องกับเวลาในการเช็คอินของเที่ยวบินภายในประเทศ และระหว่างประเทศ เอกสารสำคัญที่ใช้ในการเช็คอิน และการขอค่าภาษีสนามบินคืนในกรณี ไม่แสดงตัวเพื่อเดินทาง พบว่า ผลการตอบคำถามของทั้งสองกลุ่มช่วงอายุสามารถตอบได้ถูกต้องเกินครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ตอบในแต่ละกลุ่ม ซึ่งหมายความว่าโดยรวมกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการรับรู้กฎระเบียบในหมวดการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มช่วงอายุ พบว่า เจเนอเรชั่นวาย มีการรับรู้กฎระเบียบใน หมวดดังกล่าว มากกว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีรายละเอียด ดังนี้

กฎระเบียบที่กลุ่มเจเนอเรชั่นวาย มีการรับรู้มากที่สุด คือ เอกสารสำคัญที่ใช้ในการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง ได้แก่ บัตรประชาชนตัวจริง หรือหนังสือการเดินทางตัวจริง หรือเอกสารทางที่ทางราชการออกให้โดยต้องมีชื่อภาษาอังกฤษ และรูปถ่าย ทั้งนี้ เที่ยวบินระหว่างประเทศใช้หนังสือเดินทางตัวจริงเท่านั้น และกฎระเบียบที่มีการรับรู้ที่น้อยที่สุด คือ สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศจะเปิดให้บริการเช็คอินก่อนเวลาเครื่องออก 3 ชั่วโมง

กฎระเบียบที่กลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีการรับรู้มากที่สุด คือ เอกสารสำคัญที่ใช้ในการลงทะเบียนเพื่อยื่นขออนุญาตเดินทาง และกฎระเบียบที่มีการรับรู้ที่น้อยที่สุด คือ สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศเคาน์เตอร์เช็คอินจะปิดให้บริการก่อนเวลาเครื่องออก 45 นาที

- หมวดที่ 2 เรื่องสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนเกี่ยวข้องกับ น้ำหนัก และขนาดของสัมภาระที่สามารถนำติดตัวขึ้นเครื่องบินได้ รวมถึงการจัดเก็บสัมภาระที่ผู้โดยสารนำติดตัวขึ้นเครื่องบิน พบว่า ผลการตอบคำถามของทั้งสองกลุ่มช่วงอายุสามารถตอบได้ถูกต้องเกินครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ตอบในแต่ละกลุ่ม ซึ่งหมายความว่า โดยรวมกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการรับรู้กฎระเบียบเมื่อเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มช่วงอายุ พบว่า เจเนอเรชั่นวาย มีการรับรู้กฎระเบียบดังกล่าวมากกว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีรายละเอียด ดังนี้

กฎระเบียบที่กลุ่มเจเนอเรชั่นวาย มีการรับรู้มากที่สุด คือ สัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องบินผู้โดยสารมีหน้าที่จัดเก็บสัมภาระที่ถือขึ้นมานบนเครื่องบิน โดยตัวผู้โดยสารเอง และข้อคำถามที่มีการรับรู้ที่น้อยที่สุด คือ ขนาดสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนหรือสัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องบินได้ต้องมีขนาดไม่เกิน 40 x 30 x 10 (cm.) หรือ มีขนาดไม่เกิน 56 x 36 x 23 (cm.) หรือบางสายการบินสามารถถือสัมภาระขึ้นเครื่องได้ 2 ชั้น โดยชั้นแรกมีขนาดไม่เกิน 40 x 30 x 10 (cm.) และชั้นที่สองมีขนาดไม่เกิน 56 x 36 x 23 (cm.)

กฎระเบียบที่กลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีการรับรู้มากที่สุด คือ ขนาดสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนหรือสัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องได้ต้องมีขนาดไม่เกิน 40 x 30 x 10 (cm.) หรือมีขนาดไม่เกิน 56 x 36 x 23 (cm.) หรือบางสายการบินสามารถถือสัมภาระขึ้นเครื่องได้ 2 ชั้น และข้อคำถามที่มีการรับรู้ที่น้อยที่สุดมี จำนวน 2 ข้อ คือ สิ่งของที่สามารถือขึ้นเครื่องพร้อมสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนหรือสัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องได้ คือ กระเป๋าสตรีใบเล็ก กระเป๋าเอกสาร กระเป๋าคอมพิวเตอร์ โน้ตบุ๊ก หรืออุปกรณ์จำเป็นสำหรับเด็กเล็กหรือเด็กทารก โดยสัมภาระดังกล่าวต้องรวมกับสัมภาระที่นำติดตัวขึ้นเครื่องต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 7 กิโลกรัม และสัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องบิน ผู้โดยสารมีหน้าที่จัดเก็บสัมภาระที่ถือขึ้นมานบนเครื่องบินโดยตัวผู้โดยสารเอง

- หมวดที่ 3 เรื่องของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน พบว่า ผลการตอบคำถามของทั้งสองกลุ่มช่วงอายุสามารถ ตอบได้ถูกต้องเกินครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ตอบในแต่ละกลุ่ม ซึ่งหมายความว่า โดยรวมกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการรับรู้ในหมวดของเหลว เจล สเปรย์ แบตเตอรี่สำรอง สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน เมื่อเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มช่วงอายุ พบว่า เจเนอเรชั่นวาย มีการรับรู้กฎระเบียบมากกว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีรายละเอียด ดังนี้

เนื่องจากกฎระเบียบในหมวดดังกล่าว พบว่า กฎระเบียบที่กลุ่มตัวอย่างทั้งสองช่วงอายุรับรู้มากที่สุด และเป็นกฎระเบียบในข้อคำถามเดียวกัน คือ ของเหลวต่าง ๆ ที่บรรจุอยู่

ในบรรจุภัณฑ์ที่สามารถถือขึ้นเครื่องได้ 1 ชิ้น ด้านข้างบนฉลากบรรจุภัณฑ์ ต้องระบุปริมาณของเหลวไม่เกิน 100 มิลลิลิตร (ml.) โดยหากความเป็นจริงของเหลวภายในมีปริมาณที่เหลือน้อยกว่าปริมาณที่ระบุบนฉลาก ให้ยึดปริมาณบนฉลากด้านข้างบรรจุภัณฑ์เป็นหลัก โดยถ้าเทียบจำนวนผู้รับรู้ในภาวะเบียบดังกล่าว พบว่า เจเนอเรชั่นวาย มีกลุ่มตัวอย่างที่รับรู้มากกว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์จำนวน 17 คน ทั้งนี้ ภาวะเบียบที่ เจเนอเรชั่นวาย มีการรับรู้ที่น้อยที่สุด คือ สัมภาระที่จำเป็นต้องลงทะเบียนหรือแสดงต่อเจ้าหน้าที่สายการบิน ณ เคาน์เตอร์เช็คอิน ได้แก่ ปืน อาวุธ ยุทธภัณฑ์ สิ่งเทียมอาวุธ เข็มฉีดยา อุปกรณ์ทางการแพทย์ เพื่อทำการตรวจสอบ และการนำขนส่งขึ้นเครื่องบิน โดยสิ่งของบางชนิดจะต้องนำเอกสารสำคัญที่เกี่ยวข้องมาแสดงแก่เจ้าหน้าที่เพื่อลงทะเบียน

ภาวะเบียบที่กลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีการรับรู้ที่น้อยที่สุด คือ การนำอาวุธปืนขึ้นเครื่องบินผู้โดยสารต้องแจ้งความจำนงค์ในการนำอาวุธปืนขึ้นเครื่องด้วยตนเองที่เคาน์เตอร์เช็คอิน โดยจะต้องนำเอกสารสำคัญที่เกี่ยวข้องมาแสดงแก่เจ้าหน้าที่ โดยอาวุธปืนนั้นเจ้าหน้าที่จะนำไปลงทะเบียนเพื่อทำการโหลดเป็นสัมภาระซึ่งต้องลงทะเบียน

ส่วนภาวะเบียบในเรื่อง สิ่งของต้องห้ามนำ ขึ้นอากาศยาน พบว่า มีข้อคำถามสองข้อ คือ ชิ้นส่วนของสัตว์หรือมนุษย์ และก๊าซที่สามารถระเบิดหรือติดไฟได้ รวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ไม่สามารถนำขึ้นอากาศยานได้ ที่กลุ่มตัวอย่างทั้งสองช่วงอายุมีการรับรู้เต็ม 100 เปอร์เซ็นต์ ว่าเป็นสิ่งที่ห้ามนำขึ้นอากาศยานเด็ดขาด และยังพบว่า กลุ่มเจเนอเรชั่นวาย มีการรับรู้ที่อาวุธปืน และดินปืนเป็นสิ่งของต้องห้ามหากต้องการจะนำไปกับอากาศยานต้องมีการแจ้งต่อเจ้าหน้าที่สายการบิน ในขณะที่ กลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีการรับรู้ที่ สิ่งที่ห้ามนำขึ้นอากาศยานเด็ดขาด คือ วัตถุหรือหรือสัมภาระที่ห้ามขนส่งทางอากาศตามกฎหมาย และข้อบังคับหรือคำสั่งของรัฐของเมืองต้นทาง เมืองปลายทาง หรือเมืองที่ต้องเดินทางผ่าน เช่น ยาเสพติด สิ่งผิดกฎหมาย

- หมวดที่ 4 เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์ การเดินทางเฉพาะบุคคล การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน พบว่า ผลการตอบคำถามของทั้งสองกลุ่มช่วงอายุสามารถตอบได้ถูกต้องเกินครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ตอบในแต่ละกลุ่ม ซึ่งหมายความว่า โดยรวมกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการรับรู้ภาวะเบียบในหมวดดังกล่าว เมื่อเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มช่วงอายุ พบว่า เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ มีการรับรู้ภาวะเบียบมากกว่า เจเนอเรชั่นวาย มีรายละเอียด ดังนี้

ภาวะเบียบที่กลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย มีการรับรู้มากที่สุด คือ การสูบบุหรี่ในบริเวณลานจอดเครื่องบินหรือบนเครื่องบินมีความผิดตามกฎหมาย และสายการบินสามารถปฏิเสธการเดินทางของผู้โดยสารในเที่ยวบินนั้นได้ และภาวะเบียบที่กลุ่มเจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย มีการรับรู้ที่น้อยที่สุด คือ อายุครรภ์ที่สายการบินสามารถปฏิเสธ

การเดินทางของผู้โดยสารได้ คือ อายุครรภ์ตั้งแต่สัปดาห์ที่ 35 ขึ้นไป ทั้งนี้การปฏิเสธการให้บริการ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

- หมวดที่ 5 เรื่องคำพูดต้องห้ามในสนามบิน และในการเดินทางทางอากาศ ซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย พบว่า ผลการตอบคำถามของทั้งสองกลุ่มช่วงอายุสามารถตอบได้ถูกต้องเกินครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ตอบในแต่ละกลุ่ม ซึ่งหมายความว่า โดยรวมการรับรู้กฎระเบียบในหมวดคำพูดต้องห้ามในสนามบิน และในการเดินทางทางอากาศ เมื่อเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มช่วงอายุ พบว่า คำพูดต้องห้ามที่ทั้งสองช่วงอายุรับรู้มากที่สุด คือ คำว่า “ระเบิด” ส่วนคำพูดต้องห้ามอื่น ๆ สองอันดับ ได้แก่

กลุ่มเจนเนอร์ชันวาย มีการรับรู้คำว่า “อาวุธร้ายแรง” และ”การก่อการร้าย” เป็นคำพูดต้องห้าม และกลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์ มีการรับรู้คำว่า “ปืน” และ”อาวุธร้ายแรง” เป็นคำพูดต้องห้าม

จากผลการวิจัยสามารถกล่าวโดยสรุปได้ว่า การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์ และเจนเนอร์ชันวาย ที่เดินทางด้วยสายการบิน ในภาพรวมทั้งสองกลุ่มช่วงอายุมีลักษณะการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานปัจจัยที่คล้ายคลึงกัน ทำให้ผลการตอบคำถามมีแตกต่างกันเพียงเล็กน้อย แต่สิ่งที่แตกต่างกันชัดเจน คือ ช่องทางการรับรู้กฎระเบียบ ซึ่งกลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์ มีช่องทางการรับรู้ในลักษณะของการพูดคุยกับเจ้าหน้าที่โดยตรง หรือผ่านการพูดคุยกับคนรู้จัก และรับรู้ข้อมูลกฎระเบียบผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ แต่ กลุ่มเจนเนอร์ชันวาย มีช่องทางการรับรู้ในลักษณะผ่านอินเทอร์เน็ต และเทคโนโลยีสมัยใหม่ เป็นผลทำให้ผลการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มช่วงอายุ เจนเนอร์ชันวาย รับรู้ได้มากกว่า กลุ่มช่วงอายุ เจนเนอร์ชันเอ็กซ์

5.1.2 วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อนำเสนอรูปแบบสื่อที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ

จากการวิเคราะห์ รูปแบบสื่อที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ทำให้ผู้วิจัยได้ข้อมูลที่เป็นแนวทางในการสร้างสื่อเพื่อการประชาสัมพันธ์ข้อมูลกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศให้แก่ผู้โดยสารเพื่อสร้างการรับรู้ และความเข้าใจในกฎระเบียบให้เพิ่มมากขึ้น อีกทั้งเพื่อให้เกิดความสะดวก และความปลอดภัยต่อกิจกรรมด้านการบินที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยพิจารณาข้อมูลจากผลการตอบแบบสอบถามนำมาสู่กระบวนการออกแบบสื่อที่เหมาะสมเพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะการรับรู้ของผู้โดยสารของกลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์ และเจนเนอร์ชันวาย ที่เดินทางด้วยสายบิน และนำสื่อที่ออกแบบไปทดลองสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างเพื่อสอบถามความคิดเห็นของสื่อ เพื่อการนำไปปรับใช้กับช่องทางสื่อต่าง ๆ ให้เข้าถึงผู้โดยสารมีการรับรู้ และความเข้าใจในกฎระเบียบมากที่สุด ซึ่งมีข้อสรุปในการนำเสนอสื่อที่ได้จากการวิจัย ดังนี้

1) รูปแบบของสื่อ 5 รูปแบบ ได้แก่ 1) รูปภาพอินโฟกราฟิก 2) ภาพเคลื่อนไหว 3) คลิปวิดีโอ หรือ ภาพยนตร์ 4) บทความ หรือ เป็นข้อความประโยคอธิบาย 5) เสียงประกาศ เพลง หรือ ให้ข้อมูลในรูปแบบเฉพาะเสียง พบว่า รูปแบบสื่อ รูปภาพอินโฟกราฟิก มีจำนวนผู้เลือกตอบเป็นอันดับหนึ่งจากทั้งสองกลุ่มช่วงอายุ ทั้ง กลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวาย พบว่า สาเหตุของการเลือกรูปแบบสื่อรูปภาพอินโฟกราฟิก เนื่องจากรูปภาพอินโฟกราฟิกสามารถทำให้เกิดการจดจำข้อมูลได้ในระยะเวลาสั้น และสามารถจดจำข้อมูลได้ง่าย

2) การออกแบบสื่ออินโฟกราฟิกที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ มีการออกแบบโดยการนำข้อมูลกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศที่ผู้โดยสารควรรับรู้ ออกแบบเป็นอินโฟกราฟิก โดยนำข้อมูลแบบบทความมาแปลงเป็นรูปภาพและใส่คำอธิบายแบบสั้นผสมผสานกับการตกแต่งอินโฟกราฟิกให้มีความสวยงาม และนำอินโฟกราฟิกไปทดลองสอบถามกับกลุ่มตัวอย่าง เพื่อสอบถามความเข้าใจในเนื้อหา และความคิดเห็นของสื่อ มีรายละเอียด ดังนี้

3) ความเข้าใจในเนื้อหา พบว่า ผลการประเมินความคิดเห็นเมื่อกลุ่มตัวอย่างกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวาย ได้อ่านอินโฟกราฟิก มีระดับความเข้าใจในเนื้อหาอยู่ในระดับมากที่สุด ในทุกอินโฟกราฟิก ยกเว้น อินโฟกราฟิกที่นำเสนอข้อมูลเรื่องวัตถุอันตราย และสิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยานที่พบว่า กลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ มีระดับความเข้าใจอยู่ในระดับที่มาก เนื่องจากอินโฟกราฟิกในเรื่องวัตถุอันตรายมีเนื้อหาที่ค่อนข้างมาก รวมถึงขนาดตัวอักษรที่มีขนาดเล็ก และสีของตัวอักษรที่มีผลกับกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ ในขณะที่กลุ่มเจนเอเรชั่นวาย อยู่ในระดับความเข้าใจมากที่สุด

4) ผลการประเมินสื่อในมุมมองของผู้โดยสาร

- ด้านเนื้อหา พบว่า กลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวาย ให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับเนื้อหากฎระเบียบพื้นฐานภายในอินโฟกราฟิก อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด หมายถึง เนื้อหาภายใน มีใจความสรุปชัดเจน แบ่งหมวดหมู่ของเนื้อหาชัดเจน อ่านแล้วเข้าใจง่าย ใช้ภาษาที่เหมาะสม ความทันสมัยต่อการเดินทางทางอากาศ และเหมาะสมกับกลุ่มผู้ที่ต้องการเดินทางทางอากาศ

- ด้านคุณลักษณะของสื่อ พบว่า กลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวาย ให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับอินโฟกราฟิก อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุดในทุกข้อ ได้แก่ ความเหมาะสมในการใช้รูปภาพประกอบ รูปแบบตัวอักษรองค์ประกอบในภาพ มีความสวยงาม เห็นแล้วสามารถเข้าใจถึงเนื้อหาได้ทันที อินโฟกราฟิก น่าสนใจดึงดูดต่อการอ่าน ทำให้สามารถจดจำข้อกำหนดและกฎระเบียบในการเดินทางทางอากาศได้ง่าย เหมาะสมที่จะนำไปเผยแพร่ในสื่อออนไลน์ หรือช่องทางอินเทอร์เน็ต ทำให้ทราบถึงข้อกำหนด และกฎระเบียบในการเดินทางทางอากาศได้อย่าง

รวดเร็วกว่าในหัวข้อ ความเหมาะสมของขนาดตัวอักษร และความเหมาะสมในการใช้สี ตัวอักษรที่ กลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์ ให้ความสำคัญเห็นในระดับมาก เนื่องจากในบางอินโฟกราฟิก มีขนาดตัวอักษรที่เล็กเกินไป และสีตัวอักษรที่ไม่เหมาะสมมีผลต่อการอ่านของกลุ่มคนในกลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์

ดังนั้น การนำเสนอรูปแบบสื่อที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศที่เหมาะสมต่อ กลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์ และเจนเนอร์ชันวาย คือ สื่อในรูปแบบ อินโฟกราฟิก ที่สามารถทำให้ผู้โดยสารสามารถรับรู้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบได้ง่าย รวดเร็ว และจดจำ ข้อมูลได้ในเวลาสั้น อีกทั้งสามารถนำไปประยุกต์ และปรับใช้ได้กับช่องทางสื่อหลากหลายช่องทาง อาทิ การนำอินโฟกราฟิกไปประชาสัมพันธ์ผ่านอินเทอร์เน็ต สื่อสังคมออนไลน์ทุกชนิด หรือการนำไปเป็นสื่อสิ่งพิมพ์อื่น ๆ เป็นต้น

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากการวิจัยเรื่อง การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์ และเจนเนอร์ชันวาย ที่เดินทางด้วยสายการบิน ผู้วิจัยสามารถนำผลมาอภิปราย โดยมีประเด็นอภิปราย ดังนี้

5.2.1 ด้านการรับรู้ และช่องทางการรับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

จากการวิจัยพบว่า กลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์ และเจนเนอร์ชันวาย มีกระบวนการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานที่เหมือนกัน คือ การรับรู้จากอวัชวะรับสัมผัส เช่น การใช้ตาอ่านหรือดู หรือการใช้หูฟัง เกี่ยวกับข่าวสารหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยมีสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ รอบตัว กระตุ้นให้ผู้โดยสารเกิดความต้องการที่จะรับรู้ และแปลผลออกมาเป็นความเข้าใจ ผสมผสานกับปัจจัยในการรับรู้ที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ คือ ปัจจัยการรับรู้ที่มาจากตัวบุคคล และปัจจัยที่มาจากคุณลักษณะ แต่สิ่งสำคัญที่สุดที่สามารถแยกความแตกต่างการรับรู้ของทั้งสองช่วงอายุได้ชัดเจน คือ ช่องทางการรับรู้ของแต่ละช่วงอายุ โดย เจนเนอร์ชันเอ็กซ์ มีช่องทางรับรู้ผ่านเจ้าหน้าที่ และสื่อสิ่งพิมพ์มากกว่าผ่านอินเทอร์เน็ตแต่ก็มีบางคนที่ปรับตัวในการหันมาใช้อินเทอร์เน็ต และเทคโนโลยี ในขณะที่ กลุ่มเจนเนอร์ชันวาย ส่วนใหญ่มีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารรวมถึงกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ต และสื่อสังคมออนไลน์เป็นหลักทำให้ผลการรับรู้มีความแตกต่างกัน คือ กลุ่มเจนเนอร์ชันวาย มีการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศมากกว่ากลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์ ด้วยสาเหตุ ในปัจจุบันการนำเสนอข้อมูลต่าง ๆ มีการนำเสนอหรือการประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ต และสังคมออนไลน์มากกว่าในรูปแบบสื่อสิ่งพิมพ์ สอดคล้องกับแนวความคิดของ ชนกพร ไพศาลพานิช (2554) ได้กล่าวไว้ว่า กลุ่มเจนเนอร์ชันเอ็กซ์ เป็นช่วงอายุที่อยู่ในช่วงรอยต่อของการเปลี่ยนแปลงในด้านเทคโนโลยี โดยปรับเปลี่ยนการเรียนรู้

จากการรับข่าวสาร จากหนังสือ นิตยสาร หนังสือพิมพ์ มาสู่เทคโนโลยีใหม่ ๆ ซึ่งสามารถเริ่มใช้เทคโนโลยีได้เป็นอย่างดีแต่ถ้าเปรียบเทียบกับ เจเนอเรชันวาย ซึ่งเกิดมาอยู่ในยุคของเทคโนโลยีที่กำลังเฟื่องฟูจึงสามารถใช้เทคโนโลยีในการสื่อสาร และรับรู้ข้อมูลได้ดีกว่าเจเนอเรชันวาย ซึ่งเป็นกลุ่มคนที่มีความสามารถทางเทคโนโลยีเป็นอย่างมาก สามารถเรียนรู้สิ่งต่าง ๆ จากช่องทางที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ มีการปรับตัวต่อการเรียนรู้ได้อย่างว่องไว และสอดคล้องกับ แนวความคิดคล้ายกับ รัชฎา อติสนธิกุล (2548) และสุพล พรหมมาพันธุ์ (2555 อ้างใน เกริดา โคตรชารี, 2555) ที่กล่าวว่า เจเนอเรชันเอ็กซ์ มีระดับการรับรู้ที่ดีเพราะด้วยลักษณะในการพยายามปรับตัวให้เข้ากับเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีความจำเป็นต่อการทำงานเพราะกลุ่มคนช่วงนี้เล็งเห็นว่าเทคโนโลยีเหล่านี้สามารถช่วยเพิ่มการเรียนรู้ได้อย่างรวดเร็วรวมถึงช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการทำงานแต่ความสามารถในการรับรู้ข้อมูลผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ตก็ไม่เท่ากับ เจเนอเรชันวาย

5.2.2 รูปแบบสื่อที่เหมาะสมเพื่อการรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

จากการวิจัยพบว่า รูปแบบสื่อที่เหมาะสมกับกลุ่มเจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวาย คือ อินโฟกราฟิก ที่สามารถทำให้ผู้โดยสารสามารถรับรู้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับภาวะเบียบได้ง่าย รวดเร็ว และจดจำข้อมูลได้ในเวลาสั้น อีกทั้งสามารถนำไปประยุกต์ และปรับใช้ได้กับช่องทางสื่อหลากหลายช่องทาง อาทิ การนำอินโฟกราฟิกไปประชาสัมพันธ์ผ่านอินเทอร์เน็ต ผ่านช่องทางสื่อสังคมออนไลน์ที่ใช้ผ่านเทคโนโลยีต่าง ๆ เช่น สื่อสังคมออนไลน์ Facebook Line Instagram หรืออินโฟกราฟิกเสนอผ่านช่องทาง บั๊ายโปสเตอร์ ผ่านหนังสือ นิตยสาร billboard รวมถึง Blog ข่าวสารในอินเทอร์เน็ต ซึ่งการเลือกนำเสนอ อินโฟกราฟิก เนื่องจากสอดคล้องกับแนวความคิด และทฤษฎี ของ รัชพล อินทรเทวี (2556) กล่าวว่า การสื่อสารด้วยภาพแบบ อินโฟกราฟิก เป็นการสื่อสารที่แปลงตัวอักษรให้กลับเป็นรูปธรรม และมีความหมาย เป็นสื่อกลางในกระบวนการสื่อสารของมนุษย์ที่ถูกนำมาใช้เป็นตัวแทนในการถ่ายทอด และสื่อความหมาย ด้วยการใช้รหัสภาพ (Iconic) หรือสัญลักษณ์ แสดงถึงเรื่องราว และเหตุการณ์ต่าง ทำให้เข้าใจได้ง่ายด้วยสมองของมนุษย์ และตามแนวความคิดของ พจน์ ใจชาญสุขกิจ (2558) กล่าวว่า ภาพช่วยในการสร้างอารมณ์ ความรู้สึก สามารถจูงใจให้เกิดการรับรู้ อีกทั้ง การสื่อสารด้วยภาพยังเป็นที่ยอมรับในสังคมปัจจุบัน เนื่องจากคนจำนวนมากชอบที่จะให้มีภาพบน เนื้อหามากกว่าการอ่าน ชุดตัวอักษรที่เรียงต่อกันเพียงอย่างเดียว รวมถึง Smiciklas (2012) การสื่อสารด้วยภาพแบบ อินโฟกราฟิก มีความเหมาะสมสำหรับการสื่อสารในยุคดิจิทัลที่ต้องการเข้าถึงข้อมูลที่ซับซ้อน ด้วยเวลาอันจำกัด เนื่องจากง่ายต่อการทำความเข้าใจ ทำให้จดจำเนื้อหาที่ซับซ้อนได้ง่ายขึ้น สามารถดึงดูดความสนใจด้วยสีสัน และภาพประกอบที่สวยงาม โดยการนำเสนอผ่านช่องทางดังกล่าวข้างต้นสอดคล้องกับลักษณะการรับรู้ของ เจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวาย ตามแนวคิด

และทฤษฎี ของช่วงอายุ ซึ่งมีความสอดคล้องกับการนำรูปแบบสื่อ รูปภาพอินโฟกราฟิก ไปประยุกต์ใช้ ตามแนวความคิดของ Krum (2014) ว่า อินโฟกราฟิกแบบภาพนิ่ง (Static Infographic) เป็นรูปแบบที่ง่ายที่สุด และธรรมดาที่สุดสำหรับการออกแบบอินโฟกราฟิกการ บันทึกเป็นไฟล์รูปภาพเพื่อให้ง่ายต่อการเผยแพร่ในระบบออนไลน์ และตีพิมพ์ลงในกระดาษ ซึ่ง โดยส่วนใหญ่โปรแกรมซอฟต์แวร์จะมีความสามารถในการบันทึกการออกแบบขั้นสุดท้ายอยู่ใน รูปแบบของไฟล์รูปภาพ ได้แก่ JPG, PNG, GIF เป็นต้น เพื่อให้ง่ายต่อมุมมองของบราวเซอร์ หรือ ไฟล์ PDF ซึ่ง อินโฟกราฟิก แบบภาพนิ่งนั้นยังเป็นรูปแบบที่ง่ายต่อการเผยแพร่ในรูปแบบของ ออนไลน์ ผ่านสังคมออนไลน์ที่นิยมใช้ในการเผยแพร่รูปภาพ ได้แก่ Twitter, Facebook, Line หรือ Instagram โดยสามารถแบ่งปันรูปภาพไปยังช่องทางอื่น ๆ ได้ต่อไป

จากผลการวิจัย สามารถกล่าวโดยสรุปเพื่อตอบประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ได้ว่า การได้ทราบถึงการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารกลุ่ม เจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวาย ที่มีปัจจัยด้านช่องทางการรับรู้เป็นปัจจัยสำคัญ และรูปแบบสื่อ ที่เหมาะสมกับกลุ่มช่วงอายุ จะมีผลต่อการรับรู้ของผู้โดยสารโดยตรง ทำให้สายการบินหรือ หน่วยงานการบินที่เกี่ยวข้องได้ทราบถึงข้อมูลสำคัญทั้งหมดนี้ และนำไปสู่การนำไปประยุกต์เพื่อ ใช้เป็นแนวทางในการประชาสัมพันธ์ และนำเสนอกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ เพื่อให้การเดินทางทางอากาศของผู้โดยสาร และการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ต่อผู้โดยสารเป็นไป ด้วยความสะดวก และความปลอดภัยสูงสุด

5.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

เพื่อเป็นแนวในการวิจัยในครั้งต่อไป และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์มากยิ่งขึ้น ผู้วิจัยขอเสนอแนวทางเพื่อการทำวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้

1) การศึกษาการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศซึ่งทราบผลการวิจัยใน ครั้งนี้ว่า กลุ่มเจเนอเรชันเอ็กซ์ และเจเนอเรชันวาย มีการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐาน แต่ หากในทาง ปฏิบัติผู้โดยสารยังมีการทำผิดกฎระเบียบ การศึกษาครั้งต่อไปนี้ สามารถศึกษาในเรื่อง การฝ่าฝืน หรือการกระทำผิดอันไม่เป็นไปตามกฎระเบียบในการเดินทางทางอากาศ

2) อนาคตอาจจะมีกลุ่มช่วงอายุใหม่ ๆ ที่เข้ามาใช้บริการการเดินทางทางอากาศมากขึ้น เพื่อให้เข้าถึงทุกช่วงอายุ อาจมีการนำเสนอรูปแบบสื่อในรูปแบบอื่น ๆ ตามยุคสมัย เพื่อให้ ผู้โดยสารได้รับรู้กฎระเบียบในการเดินทางทางอากาศเพิ่มมากขึ้น

5.4 ข้อจำกัดของการวิจัย

1) กฎระเบียบในการเดินทางทางอากาศในบางหัวข้ออาจมีข้อแตกต่างกันเล็กน้อย เนื่องจากตามกฎข้อระเบียบสากลได้วางเป็นแนวทางให้สายการบินนำไปปฏิบัติ โดยกฎบางข้อขึ้นอยู่กับความเหมาะสมที่แต่ละสายการบินเห็นสมควรตามกฎข้อระเบียบที่ถูกจัดตั้งขึ้น ซึ่งเป็นผู้รับขนส่ง (ขนส่งผู้โดยสาร) โดยจำเป็นต้องผ่านการเสนอ และได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือคณะกรรมการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบกฎเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

2) การเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัยในครั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา คือ กลุ่มช่วงอายุ เจเนอเรชั่นเอ็กซ์ และเจเนอเรชั่นวาย ทำให้การเก็บข้อมูลจำเป็นต้องเก็บเฉพาะสองกลุ่มช่วงอายุที่ทำการศึกษา โดยกลุ่มช่วงอายุอื่น ๆ อาจมีผลการศึกษาที่แตกต่างกัน

3) เนื่องจากกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามเงื่อนไขหรือการเห็นสมควรของหน่วยงานที่กำกับดูแลการบินพลเรือนทั้งนี้เพื่อความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน หรือกฎระเบียบอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปเพื่อนำไปปรับใช้ในบางสถานการณ์แต่ต้องผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการความปลอดภัยการบินพลเรือน

5.5 การประยุกต์ผลการวิจัย

จากผลการศึกษาวิจัยในครั้งนี้สามารถเป็นต้นแบบในการนำเสนอรูปแบบสื่ออื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศเพื่อสร้างการรับรู้ให้ผู้โดยสารต่อไป รวมถึงสายการบินหรือองค์กรด้านการบินสามารถนำข้อมูลไปเป็นประโยชน์ในการสร้างนวัตกรรมอื่น ๆ เพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสารที่มีความต้องการเดินทางในอนาคตได้ ทั้งนี้ กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศเป็นจุดเริ่มต้นของความปลอดภัย ซึ่งผู้โดยสาร และประชาชนทั่วไปควรได้รับข้อมูลข่าวสารอย่างทั่วถึง เพื่อเป็นการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการเดินทางทางอากาศ และการปฏิบัติให้ถูกต้องตามที่สายการบิน และหน่วยงานที่กำกับดูแลด้านการบินพลเรือนได้ประกาศไว้

บรรณานุกรม

- เกริดา โคตรชารี. ปัจจัยนำของการรับรู้ความเสี่ยงและพฤติกรรมการซื้อสินค้าออนไลน์ของผู้บริโภคเจนเนอเรชั่นเอ็กซ์และเจนเนอเรชั่นวาย. คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555.
- กรรณิการ์ สวรรค์โพธิพันธ์. ออกแบบเว็บไซต์ให้มาใช้. กรุงเทพมหานคร: เคทีพี คอมพ์ แอนด์ คอนซัลท์, 2550.
- จุน ชากูราคะ และ แพล โดย ฉิมมน หิรัญพฤกษ์. พื้นฐานอินโฟกราฟิก (Basic infographic). ไอดีซี พรีเมียร์, นนทบุรี, 2558.
- จงรัก เทศนา. อินโฟกราฟิก (Infographics). [ออนไลน์] จาก http://www.krujongrak.com/infographics/infographics_information.pdf. 2555.
- ฉัฐจุฑา นกจันทร์. การเปรียบเทียบแรงจูงใจในการทำงานของบุคลากรเจนเนอเรชั่นเอ็กซ์และบุคลากรเจนเนอเรชั่นวาย: ศึกษาเฉพาะกรณีพนักงานของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค. สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ คณะศิลปศาสตร์ประยุกต์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ, 2555.
- ชนกพร ไพศาลพานิช. อิทธิพลของวัตถุนิยมและการตระหนักรู้ตนเองต่อพฤติกรรมการซื้อแบบไม่ได้ไตร่ตรองของกลุ่มผู้บริโภคเจนเนอเรชั่นวาย. คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554.
- ชินดนัย ศิริสมฤทัย. การรับรู้ทัศนคติและความตั้งใจในการเกิดพฤติกรรมการกลั่นแกล้งบนโลกไซเบอร์. การค้นคว้าอิสระเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิเทศศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการสื่อสารเชิงกลยุทธ์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, 2560.
- ชนม์สิตา บุญเมือง. ความพึงพอใจในการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตรวจค้นตามมาตรฐานความปลอดภัยกรณีศึกษา อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง. การค้นคว้าอิสระปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี, คณะบริหารธุรกิจ, 2553.
- คารานิตย์ คงเทียม. การแสดงตัวตนของผู้ใช้สื่อสังคมออนไลน์บนเว็บไซต์ยูทูปดอทคอม. นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิเทศศาสตร์และสารสนเทศ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2556.
- เต็มศักดิ์ คทวนิช. จิตวิทยาทั่วไป. กรุงเทพมหานคร : ซีเอ็ดดูเคชั่น. 2546.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- เดชา เดชะวัฒน์ไพศาล กฤษยา นุ่มพญา, จีราภา นวลลักษณ์ และ ชนพัฒน์ ปลื้มบุญ. การศึกษาเงินเนอเรนซ์เอ็กซ์และเงินเนอเรนซ์วายในมุมมองต่อคุณลักษณะของตนเองและความคาดหวังต่อคุณลักษณะของเงินเนอเรนซ์อื่น. คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และ สาขาทุนมนุษย์และการจัดการองค์กร วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล, 2557.
- ชานน ธนัตติสินทร. การรับรู้ด้านความปลอดภัย และพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัยของพนักงานระดับปฏิบัติการ กรณีศึกษา: บริษัท พีโตรเลียม และปิโตรเคมีแห่งหนึ่ง. การจัดการอุตสาหกรรม สำนักวิทยบริการและเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์, 2557.
- ธิดาใจ จันทนามศรี. เนื้อหาและรูปแบบในการสื่อสารผ่านสื่ออินโฟกราฟิก เพื่อสร้างการรับรู้และจดจำบนเฟซบุ๊กแฟนเพจของ อินโฟกราฟิก ไทยแลนด์. คณะนิเทศศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการสื่อสารเชิงกลยุทธ์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, 2560.
- รัชพล อินทรเทวี. ทัศนคติของคนไทยที่มีต่อการสื่อสารในรูปแบบอินโฟกราฟิก และข้อความในการรณรงค์เพื่อสังคม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2556.
- ธรรมรัตน์ อยู่พรต. ค่านิยมในการทำงานที่ส่งผลต่อพฤติกรรมที่เป็นสมาชิกที่ดีขององค์กรของเงินเนอเรนซ์ต่าง ๆ. วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556.
- นดา รักขมณี. การรับรู้กฎระเบียบการนำสินค้าหรือวัตถุดิบรายไปกับอากาศยานของผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน, 2559.
- นัจฉก มีอุสาห์. อิทธิพลของชุดข้อมูลและสีสันต่อความเข้าใจเนื้อหาของภาพอินโฟกราฟิก. คณะเทคโนโลยีสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี, 2556.
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). เกี่ยวกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). [ออนไลน์]: จาก <https://www.airportthai.co.th/th>, 2562.
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). รายงานประจำปี บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) 2560. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2560.
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). รายงานสถิติเปรียบเทียบการเดินทางของผู้โดยสารตั้งแต่ พ.ศ. 2551 ถึงพ.ศ. 2560 ของสายการบินต้นทุนต่ำ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (มหาชน) 2560. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2560.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน). เงื่อนไขและข้อกำหนดสายการบินนกแอร์ [ออนไลน์].
แหล่งที่มา: <https://content.nokair.com/th/Terms/terms-andconditions>, 2562.
- บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด. เงื่อนไขและข้อกำหนดสายการบินไทยแอร์เอเชีย [ออนไลน์].
แหล่งที่มา: <https://www.airasia.com/aa/about-us/th/th/terms-and-conditions.html>, 2562.
- บริษัท ไทยไลอ้อน เมนทารี จำกัด. เงื่อนไขและข้อกำหนดสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ [ออนไลน์].
แหล่งที่มา: <https://www.lionairthai.com/en/Terms-And-Conditions>, 2562.
- ปฐมาพร เนตินันท์. ความสัมพันธ์ของการเปิดรับข้อมูลผ่านเครื่องมือสื่อสารการตลาดกับพฤติกรรมการตัดสินใจซื้อใช้สินค้าของ Gen Y. ภาควิชาการโฆษณา คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, 2559.
- ปิยะจักร พรหมมา. การเปิดรับข่าวสาร ความผูกพัน และการตอบสนองของผู้บริโภคต่อการสื่อสารผ่านเฟซบุ๊กแฟนเพจ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2556.
- พจน์ ใจชาญสุขกิจ. Image is Power พลังแห่งภาพลักษณ์. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ฐานมีเดียเน็ตเวิร์ค, 2558.
- ภูมิบัติ ใจสมักร. กิจกรรมสืบค้นความรู้. [ออนไลน์]. จาก <http://arti3319-phoombadee.blogspot.com/p/blog-page.html>, 2556.
- ระวิ แก้วสุกใส และ ชัยรัตน์ จุสปาโล. เครือข่ายสังคมออนไลน์ : กรณี เฟสบุ๊ก (Facebook) กับการพัฒนาผู้เรียน. วารสารมหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์, 2556.
- รัชฎา อธิสนธิสกุล และ อ้อยอูมา รุ่งเรือง. การสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับเจนเอชหนึ่งวาย (Generation Y) เพื่อการประยุกต์ใช้ในที่ทำงาน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการพัฒนาระบบบริหารมนุษย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2548.
- รัฐ กันภัย และ ชรรมนิตย์ วราภรณ์. การรับรู้ข่าวสารและการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ส่งผลต่อการพัฒนาท้องถิ่นในเขตองค์การบริหารส่วนตำบล จังหวัดภาคตะวันตกตอนล่าง. Veridian E-Journal.SU. ปีที่ 8, ฉบับที่ 1 (มกราคม – เมษายน 2558): 220 – 238.
- ลักขณา สริวัฒน์. จิตวิทยาในชีวิตประจำวัน (ฉบับปรับปรุง). (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์, 2549.
- ลือรัตน์ อนุรักษ์พานิช. บทความเผยแพร่ความรู้สู่ประชาชนเจนเอ็กซ์ เจนวาย เจนแซด คืออะไร. ภาควิชาเภสัชกรรม คณะเภสัชศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล [ออนไลน์] จาก: <https://pharmacy.mahidol.ac.th/th/knowledge/article>, 2559.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- วราภรณ์ ธีระภิมย์ไชย. ศึกษาความคาดหวังและการรับรู้ต่อการให้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง 2560. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560.
- แสงเดือน ผ่องพุ่ม. สื่อสังคมออนไลน์ : แนวทางการนำมาประยุกต์ใช้. สำนักวิชาการสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปีที่ 3 ฉบับที่ 20. ตุลาคม 2556.
- สมชาย พิพัธวัฒน์. กฎหมายและระเบียบการบินพลเรือน: องค์กรการบินพลเรือนของไทยและในระดับสากล. เอกสารประกอบวิชากฎหมายและระเบียบการบินพลเรือน. สาขาการจัดการธุรกิจการบิน มหาวิทยาลัยรังสิต, 2556.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 69 ว่าด้วยข้อกำหนดเกี่ยวกับสัมภาระติดตัวผู้โดยสาร. 27 ธันวาคม 2556.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 83 ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ. 26 พฤศจิกายน 2556.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. คู่มือแนวทางการฝึกอบรมลูกเรือ (Guidance Material for Cabin crew Training Programme manual). ฉบับแก้ไข 2. 1 มิถุนายน 2560.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการอนุญาตให้ส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ไปกับอากาศยาน พ.ศ. 2561. 27 ตุลาคม 2561.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์การตรวจค้นของเหลว เจล สเปรย์ที่จะนำขึ้นบนห้องโดยสารอากาศยาน หรือนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะ พ.ศ. 2562. 23 เมษายน 2562.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการอนุญาตให้คนโดยสารพาอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน และสิ่งเทียมอาวุธปืนไปกับอากาศยาน พ.ศ. 2561. 13 พฤศจิกายน 2561.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง กำหนดให้แบตเตอรี่ลิเทียมเป็นวัตถุและสารซึ่งในระหว่างการขนส่งทางอากาศอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน พ.ศ. 2559. 2 พฤษภาคม 2559.
- สำนักงานกฤษฎีกา. ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 92 ว่าด้วยการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 132 ตอนพิเศษ 134 ง หน้า 15, 12 มิถุนายน 2558.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- สำนักงานกฤษฎีกา. ประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทย พ.ศ. 2553. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนพิเศษ 128 ง หน้า 11, 5 พฤศจิกายน 2553.
- สำนักงานกฤษฎีกา. ประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง ค่าบริการผู้โดยสารขาออก ณ สนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ พ.ศ. 2560. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 138 ตอนพิเศษ 138 ง หน้า 33, 23 พฤษภาคม 2560.
- สำนักงานกฤษฎีกา. ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง กำหนดประเภทและรายการวัตถุอันตรายที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน พ.ศ. 2562. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอนที่ 316 ง หน้า 63, 27 ธันวาคม 2562.
- สำนักงานกฤษฎีกา. ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง กำหนดรายการวัตถุต้องห้ามซึ่งห้ามนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินและนำขึ้นบนอากาศยาน พ.ศ. 2563. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 137 ตอนพิเศษ 80 ง หน้า 53, 7 เมษายน 2563.
- สำนักงานกฤษฎีกา. พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 132 ตอนที่ 35 ก หน้า 1, 1 ตุลาคม 2558.
- สำนักงานกฤษฎีกา. พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2547 พ.ศ. 2558. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 71 ตอนที่ 58 หน้า 1249, 1 ตุลาคม 2558.
- สำนักงานกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 132 ตอนที่ 10 ก หน้า 28, 13 กุมภาพันธ์ 2558.
- เสาวคนธ์ วิทวัส โอพาร. Gen Y: จับให้มันค้นให้เวิร์ค. เนชั่นมัลติมีเดีย กรุ๊ป. กรุงเทพมหานคร. 2550.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์. พฤติกรรมผู้บริโภค. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ บริษัท ซีระฟิล์ม และไซเท็ก จำกัด, 2550.
- อภิญาธรรม จรูญกลรักษ์. การเปิดรับสื่อ รูปแบบการดำเนินชีวิตและพฤติกรรมผู้บริโภคในกรุงเทพมหานครในการลดภาวะโลกร้อน. สารนิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการตลาด มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2554.
- อินทวัชร อิ่มประภคติ. กลยุทธ์การใช้ภาพแฟชั่นไร้ใจทางเพศของนิตยสารแฟชั่นสำหรับผู้หญิง. การศึกษาเฉพาะบุคคล (นศ.ม.) บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, 2552.

บรรณานุกรม (ต่อ)

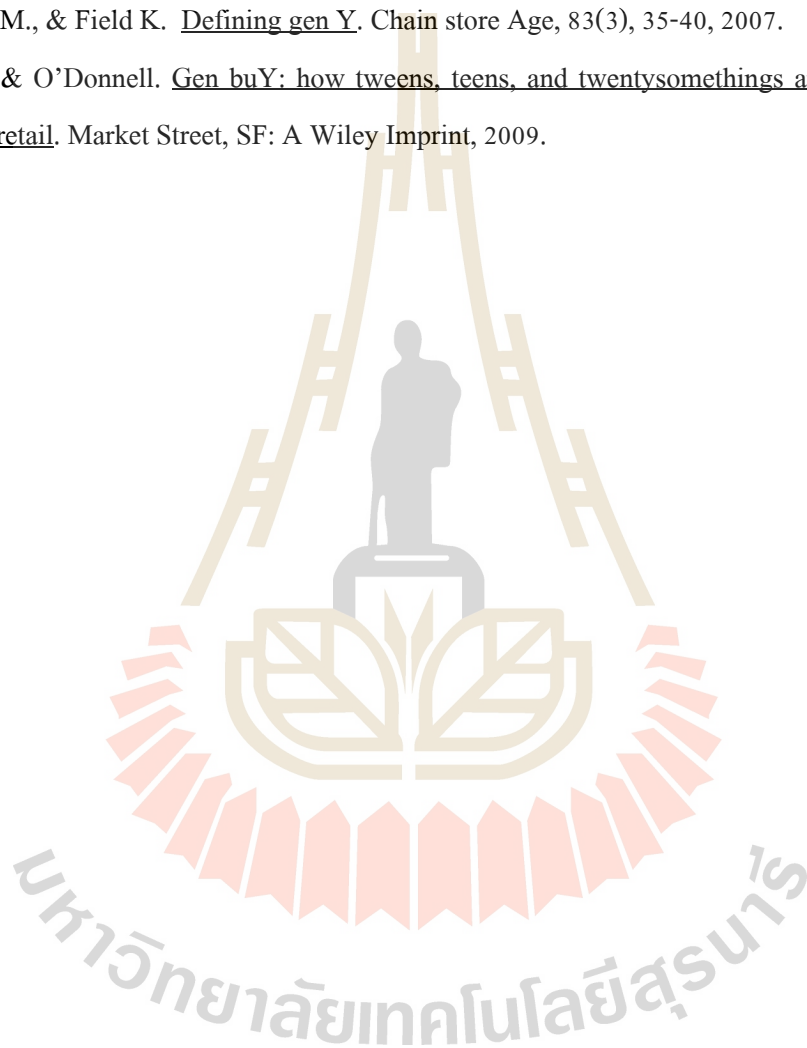
- อุบลวรรณ ภาวกานันท์และคณะผู้เขียน. จิตวิทยาทั่วไป. (พิมพ์ครั้งที่ 7). สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554.
- อัญชลี พิเชษฐพันธ์. การสื่อความหมายของภาพและภาวะหลังสมัยใหม่ในงานโฆษณาทางสิ่งพิมพ์ไทย. คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554.
- อิม โอเคเนชั่น. Babyboomer, GenX, GenY คุณอยู่กลุ่มไหน. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://oknation.nationtv.tv/blog/HIM/2008/09/23/entry-1>, 2551.
- ฤทธิจักร คชะชา. รูปแบบการดำเนินชีวิตของกลุ่มวัฒนธรรมย่อยในเจนอเรชั่นวาย. คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). Customer Service and Total Quality criteria and Guidelines in Air and Airport service. Worldwide Air Transport Conference (ATCONF) Sixth meeting Montreal, March 2013.
- International Air Transport Association (IATA). General Guidelines for Medical clearance. Medical Manual 11th Edition Montreal-Geneva, June 2018.
- Kaylene C. Williams and Robert A. Page. Marking to the Generations. California State University, Stanislaus and Southern Connecticut State University , 2010.
- Mangold & Faulds. Social media: The new hybrid element of the promotion mix, 2009.
- Miller & Washington. Demographic overview. Consumer Behavior. pp.24-26, 2012.
- Phetchanews. เจนอเรชั่น และความต่าง “Gen-X Gen-Y Gen-C”. [Online]. from: <https://www.Marketingoops.com/reports/behaviors/gen-x-gen-y-gen-c>, 2013.
- Schiffman, L. G., & Kanuk, L. L. . Consumer B behavior (7th ed.). Upper Saddle River, N.J Prentice Hall, 2000.
- Schiffman & Wisenblit. Market Street, Eleventh Edition. British Library. Cataloguing-in-Publication Data, 2015.
- Telecom Journal. Social networking ต่อยอด Gen Y และ Gen D. [online]. from: <http://www.marketingoops.com/reports/behaviors/gen-y-gen-d/>, 2009.
- Todd Hunt & Brent D. Ruben. Mass Communication: Producers and Consumers. 1993.
- Van den Bergh, J. & Behrer, M. How cool brands stay hot: branding to generation Y. Kagan Page Limited, 2011.

บรรณานุกรม (ต่อ)

William, H.C., Page, R.A., Petrosky, A.R., & Hernandez, E.H. Multi-generational marketing: Description, characteristics lifestyle, and attitudes. Journal of Applied Business and Economics, 11(2), (2009): 21-37.

Wilson, M., & Field K. Defining gen Y. Chain store Age, 83(3), 35-40, 2007.

Yarrow & O'Donnell. Gen buY: how tweens, teens, and twentysomethings are revolutionizing retail. Market Street, SF: A Wiley Imprint, 2009.







ภาคผนวก ก
แบบสอบถามเพื่อการทำวิจัย
เรื่อง “การรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม
Generation X และ Generation Y ที่เดินทางด้วยสายการบิน”

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



แบบสอบถามเพื่อการทำวิจัย

เรื่อง “การรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม

Generation X และ Generation Y ที่เดินทางด้วยสายการบิน”

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อประกอบการวิจัย ตามหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี โดยแบบสอบถามประกอบด้วยคำถาม 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปสำหรับผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลประสบการณ์การเดินทางด้วยอากาศยาน

ส่วนที่ 3 การรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

ส่วนที่ 4 การแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการรับรู้และช่องทางการรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

ส่วนที่ 5 สื่อ และการแสดงความคิดเห็น ปัญหา อุปสรรค ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

สำหรับข้อมูลที่ท่านได้ตอบในแบบสอบถามนี้จะถูกเก็บเป็นความลับ และจะนำไปใช้ประโยชน์ในการศึกษาวิจัยเท่านั้น ผู้วิจัยขอขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือและสละเวลาในการตอบแบบสอบถามนี้

ขอแสดงความขอบคุณ

สุวเมธ บุญยรัตน์

นักศึกษาระดับปริญญาโท รุ่นที่ 5

สาขาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน

คำชี้แจง แบบสอบถามส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 ผู้สอบถาม โปรดเลือกตอบให้ตรงตามความเป็นจริง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปสำหรับผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ



ชาย



หญิง

2. ช่วงวัย

คนที่เกิดช่วงปี พ.ศ. 2540 ถึง ปัจจุบัน

(Gen Z- อายุ 1 – 22 ปี)

คนที่เกิดช่วง พ.ศ. 2523 - 2539

(Gen Y- อายุ 23 – 39 ปี)

คนที่เกิดช่วง พ.ศ. 2508 - 2522

(Gen X- อายุ 40 – 54 ปี)

คนที่เกิดช่วง พ.ศ. 2489 - 2507

(Gen B- อายุ 55 – 73 ปี)

คนที่เกิดปี พ.ศ. 2488 และก่อนปี พ.ศ. 2488

(Gen S- อายุมากกว่า 74 ปี)

3. ระดับการศึกษา

ต่ำกว่าปริญญาตรี

ปริญญาตรี

ปริญญาโท

ปริญญาเอก

4. สถานภาพการสมรส

โสด

สมรส

หม้าย/หย่า

แยกกันอยู่

5. อาชีพ

นักเรียน/นักศึกษา

พนักงานบริษัทเอกชน/รับจ้าง

ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว

ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ

อื่น ๆ โปรดระบุ

6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

น้อยกว่า 10,000 บาท

10,001 – 20,000 บาท

20,001 – 30,000 บาท

30,001 – 40,000 บาท

40,001 – 50,000 บาท

มากกว่า 50,000 บาท

ส่วนที่ 2 ข้อมูลประสบการณ์การเดินทางด้วยอากาศยาน

1. ความถี่ในการเดินทางด้วยอากาศยาน

- 1 ครั้ง / สัปดาห์ 2-5 ครั้ง / เดือน
 1 ครั้ง / เดือน 2-3 เดือน / ครั้ง

2. สายการบินที่ท่านใช้บริการเดินทางด้วยบ่อยที่สุดใน 3 สายการบินต่อไปนี้



สายการบินไทยแอร์เอเชีย

สายการบินนกแอร์

สายการบินไทยไลอ้อนแอร์

3. จากคำถามข้อ 2 ท่านเลือกใช้บริการเดินทางกับสายการบินเพราะอะไร

(สามารถเลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ความคุ้มค่า คุ่มราคา ประหยัด
 ตารางเวลาบินมีให้เลือกหลากหลาย
 เส้นทางการบินที่หลากหลาย
 มีความปลอดภัย
 มีความตรงต่อเวลา
 ความชอบส่วนตัว และ ประสบการณ์ที่ดีโดยรวม

4. ท่านใช้บริการการเดินทางทางอากาศเพื่อวัตถุประสงค์ใดบ่อยครั้งที่สุด

- การทำงาน, ประชุม, ธุรกิจ ท่องเที่ยว
 กลับภูมิลำเนา การศึกษา, ดูงาน
 อื่นๆ โปรดระบุ

ส่วนที่ 3 การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

คำชี้แจง: ให้ผู้โดยสารตอบคำถามตามความเข้าใจต่อไปนี้

เรื่องที่ 1. เรื่องการลงทะเบียนเพื่อขึ้นชั้นการเดินทาง (Check-in)

1.1 สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ (Domestic Flight) จะเปิดให้บริการเช็คอินก่อนเวลาเครื่องออกกี่ชั่วโมง?

- 2 ชั่วโมง 3 ชั่วโมง 4 ชั่วโมง

1.2 สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ (International Flight) จะเปิดให้บริการเช็คอินก่อนเวลาเครื่องออกกี่ชั่วโมง?

- 2 ชั่วโมง 3 ชั่วโมง 4 ชั่วโมง

1.3 สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ (Domestic Flight) เคนเตอร์เช็คอินจะปิดให้บริการก่อนเวลาเครื่องออกกี่นาที?

- 45 นาที 50 นาที 60 นาที

1.4 สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ (International Flight) เคนเตอร์เช็คอินจะปิดให้บริการก่อนเวลาเครื่องออกกี่นาที?

- 45 นาที 50 นาที 60 นาที

1.5 เอกสารสำคัญที่ใช้ในการลงทะเบียนเพื่อขึ้นชั้นการเดินทาง (Check-in) ข้อใดถูกต้อง?

- บัตรประชาชนตัวจริง, Passport ตัวจริง, เอกสารที่ทางราชการออกให้ โดยต้องมีชื่อภาษาอังกฤษและรูปถ่าย
- สำเนาบัตรประชาชน, สำเนาหน้า Passport, สำเนาเอกสารอื่น ๆ ที่มีรูปถ่าย
- บัตรสมาชิกร้านค้าที่มีชื่อนามสกุล หรือ เอกสารใด ๆ ที่มีเพียงชื่อผู้เดินทางก็ได้

1.6 กรณีทารกหรือเด็กเล็กที่ยังไม่มีบัตรประจำตัวประชาชนต้องใช้เอกสารใด เพื่อยืนยันตัวตนในการเดินทาง?

- รูปภาพสูติบัตรที่ถ่ายไว้ในโทรศัพท์
- สำเนาสูติบัตร
- สูติบัตรตัวจริงเท่านั้น

1.7 การแสดงตัว ณ ประตูขึ้นเครื่อง (Gate) อย่างน้อยที่สุด ต้องแสดงตัว ณ ประตูขึ้นเครื่องกี่นาที?

- 30 นาที
- 40 นาที
- 50 นาที

1.8 เมื่อผู้โดยสาร “ไม่ปรากฏตัว” ณ เคาน์เตอร์เช็คอินตามเวลาที่กำหนดหรือ “ไม่แสดงตัว” ขึ้นเครื่องบินภายในเวลาที่สายการบินกำหนดตามเวลาการออกเดินทาง ข้อใดที่ผู้โดยสารสามารถทำได้? (กรณีผู้โดยสารเช็คอินไม่ทันหรือไปที่ประตูขึ้นเครื่อง (Gate) ไม่เป็นไปตามเวลาที่กำหนด/ตกเครื่อง)

- ผู้โดยสารสามารถขอคืน ค่าตั๋วโดยสารได้ 50% ของราคาตั๋ว
- ค่าโดยสารที่จ่ายไปแล้วไม่สามารถขอคืนเงินได้ในทุกกรณี เว้นแต่จะขอคืนเฉพาะค่าภาษีสนามบิน โดยจะต้องดำเนินการขอคืนค่าภาษีสนามบินด้วยตัวเองเท่านั้น หรือจะขอเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินโดยจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของตั๋วเดิม
- เปลี่ยนแปลงเที่ยวบินไฟล์ทถัดไปโดยไม่ต้องเสียค่าบริการใด ๆ และไปรอขึ้นเครื่องไฟล์ทถัดไปได้เลย

เรื่องที่ 2. เรื่องสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน (Carry-on Baggage)

2.1 ในปัจจุบันสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนหรือสัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องได้ (Carry-on Baggage) สามารถนำติดตัวขึ้นเครื่องได้กี่กิโลกรัม?

- 7 กิโลกรัม 10 กิโลกรัม 15 กิโลกรัม

2.2 สัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนหรือสัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องได้ (Carry-on Baggage) ต้องมีขนาดไม่เกินเท่าใด?

80 x 40 x 26 (cm.)

70 x 30 x 20 (cm.)

56 x 36 x 23 (cm.)

2.3 สิ่งของในข้อใดสามารถถือขึ้นเครื่องพร้อมสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนหรือสัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องได้ (Carry-on Baggage)?

กระเป๋าสตรีใบเล็ก, กระเป๋าใส่เอกสาร, กระเป๋าคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊ก

อุปกรณ์จำเป็นสำหรับเด็กเล็ก

ถูกทั้งสองข้อ

2.4 ท่านทราบหรือไม่ สัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องบิน (Carry-on Baggage) ผู้โดยสารมีหน้าที่จัดเก็บสัมภาระที่ถือขึ้นมานบนเครื่องบิน โดยตัวผู้โดยสารเอง เช่น การยกกระเป๋าเก็บบนที่เก็บของเหนือศีรษะ?

ทราบ

ไม่ทราบ

เรื่องที่ 3. เรื่องของเหลว, เจล, สเปรย์, แบตเตอรี่สำรอง, สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน
(Dangerous Goods)

3.1 ของเหลวต่าง ๆ ที่บรรจุอยู่ในบรรจุภัณฑ์สามารถถือขึ้นเครื่องได้ปริมาณไม่เกินกี่มิลลิลิตร (ml.)?
(ตามฉลากด้านข้างบรรจุภัณฑ์)?



50 มิลลิลิตร

100 มิลลิลิตร

150 มิลลิลิตร

3.2 ในกรณีรวมของเหลวตามขนาดที่บรรจุอยู่ในบรรจุภัณฑ์ที่กำหนดรวมปริมาณแล้วทั้งหมดต้องมีปริมาณไม่เกินกี่มิลลิลิตร?



500 มิลลิลิตร

1,000 มิลลิลิตร

1,500 มิลลิลิตร

3.3 สิ่งของหรืออุปกรณ์ในข้อใด ห้ามบรรจุลงในกระเป๋าเดินทางที่จะโหลดลงใต้ท้องอากาศยานได้เด็ดขาด?



○ น้ำหอม, เครื่องประดับ, เครื่องสำอาง

○ อาหารแห้ง, วัตถุมีคม เช่น มีด กรรไกร ที่ตัดเล็บ

○ แบตเตอรี่สำรอง, คอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊ก, บุหรี่ไฟฟ้า, ไม้ขีดไฟ

3.4 แบตเตอรี่สำรอง (Power Bank) ความจุขนาดเท่าใดไม่อนุญาตให้นำขึ้นอากาศยานในทุกกรณี?



○ ความจุขนาด 32,000 mAh. ขึ้นไป และ กรณีไม่มีข้อความระบุปริมาณ

○ ความจุขนาด 20,000 – 32,000 mAh.

○ ความจุขนาดต่ำกว่า 10,000 mAh.

3.5 สัมภาระใดต่อไปนี้จำเป็นต้องลงทะเบียนหรือแสดงต่อเจ้าหน้าที่สายการบิน ณ เกาน์เตอร์เช็คอิน?

○ ปืน, อาวุธ, ยุทธภัณฑ์, สิ่งเทียมอาวุธ

○ เข็มฉีดยา, อุปกรณ์ทางการแพทย์

○ ถูกทั้งสองข้อ

3.6 กรณีผู้โดยสารมีความประสงค์จะโหลดอาวุธปืนหรือต้องการเดินทางแล้วมีอาวุธปืนติดตัวมาด้วยควรปฏิบัติอย่างไร? (สัมภาระที่ต้องลงทะเบียน)



ใส่กล่องหรือเก็บในบรรจุภัณฑ์ที่มีฉนวนและแข็งแรงแล้วใส่ไว้ในกระเป๋าที่จะโหลด

ลงใต้ท้องอากาศยาน

ใส่กล่องหรือเก็บในบรรจุภัณฑ์ที่มีฉนวนและแข็งแรงแล้วถือขึ้นอากาศยานอย่าง

ระมัดระวัง

แจ้งต่อเจ้าหน้าที่สายการบิน ณ เคาน์เตอร์เช็คอิน พร้อมเอกสารสำคัญ

3.7 ท่านทราบหรือไม่ว่าสิ่งของต้องห้ามต่อไปนี้ห้ามนำขึ้นอากาศยาน หรือเว้นแต่บางชนิดต้องแจ้งต่อเจ้าหน้าที่สายการบินเพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมในการนำขึ้นอากาศยาน โดยหากพบสัมภาระหรือวัตถุเหล่านี้โดยไม่ได้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่สายการบินอาจปฏิเสธการเดินทางของท่านได้?

3.7.1 วัตถุหรือหรือสัมภาระที่ไม่เหมาะสำหรับการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัย เช่น โซดาไฟ



ทราบ

ไม่ทราบ

3.7.2 วัตถุหรือหรือสัมภาระที่อาจเป็นอันตรายต่อเครื่องบิน, บุคคลอื่นหรือทรัพย์สินบนเครื่องบิน



ทราบ

ไม่ทราบ

3.7.3 วัตถุหรือหรือสัมภาระที่ห้ามขนส่งทางอากาศตามกฎหมาย ข้อบังคับหรือคำสั่งของรัฐของเมืองต้นทาง เมืองปลายทาง หรือเมืองที่ต้องเดินทางผ่าน เช่น ยาเสพติด, สิ่งผิดกฎหมาย



ทราบ

ไม่ทราบ

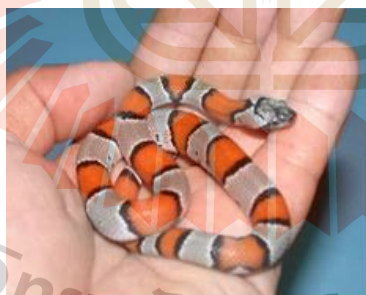
3.7.4 วัตถุหรือหรือสัมภาระที่แตกง่ายหรือชำรุดเสียหายได้ง่าย



ทราบ

ไม่ทราบ

3.7.5 สัตว์ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต



ทราบ

ไม่ทราบ

3.7.6 ชิ้นส่วนของสัตว์หรือมนุษย์



ทราบ

ไม่ทราบ

3.7.7 อาหารสด หรืออาหารแช่แข็ง



ทราบ

ไม่ทราบ

3.7.8 อาวุธปืนและดินปืน



ทราบ

ไม่ทราบ

3.7.9 ก๊าซที่สามารถระเบิดหรือติดไฟได้ รวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิง



ทราบ

ไม่ทราบ

3.7.10 สิ่งเทียมอาวุธ เช่น ปืนโบราณ ปืนฉีดน้ำ คาบ มิด



ทราบ

ไม่ทราบ

เรื่องที่ 4. เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์, การเดินทางเฉพาะบุคคล, การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน

(ผู้โดยสารที่ตั้งครรภ์หรือผ่านการผ่าตัดเพื่อศัลยกรรมจำเป็นต้องแจ้งอายุครรภ์หรือการผ่านการผ่าตัดต่อเจ้าหน้าที่สายการบินให้ทราบ ณ เคาน์เตอร์เช็คอิน หรือเมื่อทำการสำรองที่นั่ง)

4.1 อายุครรภ์ที่สามารถเดินทางได้โดยไม่จำเป็นต้องใช้ใบรับรองแพทย์เพื่อใช้เป็นเอกสารรับรองในการเดินทางต้องมีอายุครรภ์กี่สัปดาห์?

(แต่ต้องลงนามยินยอมในเอกสารจำกัดขอบเขตความรับผิดชอบของสายการบิน)

น้อยกว่า 25 สัปดาห์ น้อยกว่า 27 สัปดาห์ น้อยกว่า 30 สัปดาห์

4.2 อายุครรภ์ในช่วงใด จำเป็นต้องใช้ใบรับรองแพทย์ เพื่อใช้เป็นเอกสารรับรองในการเดินทาง?

(และต้องลงนามยินยอมในเอกสารจำกัดขอบเขตความรับผิดชอบของสายการบิน)

28 สัปดาห์ ถึง 34 สัปดาห์ มากกว่า 35 สัปดาห์ น้อยกว่า 20 สัปดาห์

4.3 อายุครรภ์ในช่วงใด ที่สายการบินสามารถปฏิเสธการเดินทางของผู้โดยสารได้?

มากกว่า 30 สัปดาห์ มากกว่า 35 สัปดาห์ มากกว่า 40 สัปดาห์

4.4 ผู้โดยสารในข้อใด ที่ไม่สามารถเดินทางเพียงลำพังได้?

อายุต่ำกว่า 12 ปี อายุต่ำกว่า 14 ปี อายุต่ำกว่า 16 ปี

4.5 เมื่อผู้โดยสารที่เข้ารับการผ่าตัดเพื่อศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม (เช่น ศัลยกรรมจมูก, ศัลยกรรมตา, การเสริมหน้าอก) จะเดินทางได้ต้องมีใบรับรองแพทย์ (Fit to Fly) ที่ออกภายในกี่วัน?

7 วัน

14 วัน

30 วัน

4.6 เมื่อเกิดเหตุการณ์ถูกเงินบนเครื่องและจำเป็นต้องมีการอพยพผู้โดยสารออกนอกเครื่องบิน ผู้โดยสารควรปฏิบัติอย่างไร?



- รีบเก็บสัมภาระของตัวเองแล้ววิ่งไปยังประตูทางออกฉุกเฉิน
- ทิ้งสัมภาระ แล้ววิ่งไปยังประตูทางออกฉุกเฉิน แล้วรีบถ่ายภาพบันทึกไว้เพื่อโพสต์ลงสื่อสังคมออนไลน์
- ทิ้งสัมภาระ ถอดรองเท้า แล้ววิ่งไปยังประตูทางออกฉุกเฉินที่ใกล้ที่สุด เมื่อลงайд้านล่างแล้วให้วิ่งออกไปให้ห่างจากตัวเครื่องบินมากที่สุด

4.7 ท่านทราบหรือไม่ การสูบบุหรี่ในบริเวณลานจอดเครื่องบินหรือบนเครื่องบินมีความผิดตามกฎหมายและสายการบินสามารถปฏิเสธการเดินทางของผู้โดยสารในเที่ยวบินนั้นได้?

- ทราบ
- ไม่ทราบ

เรื่องที่ 5. คำพูดต้องห้ามในสนามบินและในการเดินทางทางอากาศซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย

5.1 ผู้โดยสารคิดว่าคำพูดต้องห้ามในสนามบินและการเดินทางทางอากาศคำใดที่มีผล
ในทางกฎหมาย (สามารถเลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ยาเสพติด
- ปืน
- ระเบิด
- อาวุธร้ายแรง
- วัตถุอันตราย
- การก่อการร้าย
- โรคระบาดร้ายแรง
- รถถัง
- แบตเตอรี่ลิเทียม
- ถังแก๊ส
- เครื่องบินตก
- ตกเครื่อง

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ส่วนที่ 4 ช่องทางการรับรู้ข้อมูลและข่าวสารเรื่องกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

คำชี้แจง ให้ท่านเลือกช่องทางในการรับรู้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ตามที่ท่านเคยได้รับรู้หรือได้ศึกษาก่อนเดินทาง

4.1 ช่องทางของสายการบิน (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ผ่านช่องทาง Website ของสายการบิน
- ผ่านช่องทาง Social Media ของสายการบิน เช่น Facebook, Line, Instagram, YouTube อื่น ๆ
- ผ่านเจ้าหน้าที่ประจำเคาน์เตอร์ของสายการบิน ณ ท่าอากาศยาน
- ผ่านช่องทาง Call Center ของสายการบิน
- ผ่านหนังสือ, สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น นิตยสารสายการบิน แผ่นพับของสายการบิน
- ผ่านตัวแทนจำหน่ายตั๋วหรือตัวแทนสำรองที่นั่งของสายการบิน

4.2 ช่องทางของสนามบินหรือท่าอากาศยาน (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ผ่านช่องทาง Website ของท่าอากาศยาน เช่น www.airportthai.co.th
- ผ่านช่องทาง Website ของ กรมท่าอากาศยาน หรือ Website ของสนามบินของกรมท่าอากาศยาน
- ผ่านช่องทาง Social Media ของท่าอากาศยาน เช่น Facebook, Line, Instagram, YouTube อื่น ๆ
- ผ่านช่องทางการประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสาย เสียงประกาศ ของท่าอากาศยาน
- ผ่านเจ้าหน้าที่ของการทำงานท่าอากาศยาน เช่น พนักงานประชาสัมพันธ์
- ผ่านหนังสือ, สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น นิตยสาร หรือแผ่นพับที่ให้บริการแก่ผู้โดยสาร
- ผ่านป้ายประกาศ โปสเตอร์ ที่แสดงอยู่ภายในท่าอากาศยาน

4.3 ช่องทางอื่น ๆ (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ผ่านช่องทาง Website ของหน่วยงานด้านการบิน เช่น www.caat.or.th เป็นต้น
- ผ่านทาง Billboard ตามสถานที่ต่าง ๆ
- ผ่านการบอกเล่าของคนรู้จัก
- ผ่าน Website อื่น ๆ หรือ Block ข่าวสารในอินเทอร์เน็ต

ส่วนที่ 5 สื่อและช่องทางการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งการแสดงความคิดเห็น ปัญหา อุปสรรค
ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

5.1 ในชีวิตประจำวันท่านชอบใช้หรือติดตามสื่อประเภทใดมากที่สุด 3 ลำดับ

คำชี้แจง: กรอกตัวเลข 1,2 และ 3 ลงหน้าข้อความ

- Facebook
- Line
- Instagram
- Twitter
- YouTube
- วิทยุ
- TV (โทรทัศน์)
- หนังสือพิมพ์
- นิตยสาร แผ่นพับ คู่มือ เอกสารต่าง ๆ

5.2 จากประเภทของสื่อต่อไปนี้ หากท่านต้องการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ท่านจะเลือกรับสื่อในประเภทใด

- บทความ หรือ เป็นข้อความประ โยคอธิบาย
- รูปภาพ ในรูปแบบ อินโฟกราฟิก (Infographic)
(อินโฟกราฟิก คือ การนำข้อมูลที่เป็นตัวขรรมาแปลงเป็นรูปภาพเพื่อให้อธิบาย)
- ภาพเคลื่อนไหว (Animation)
- คลิปวิดีโอ หรือ ภาพยนตร์
- เสียงประกาศ, เพลง หรือ ให้ข้อมูลในรูปแบบเฉพาะเสียง

5.3 จากคำตอบในข้อ 5.2 เพราะเหตุผลใดท่านจึงเลือกประเภทของสื่อชนิดนั้น

- สามารถดึงดูดความสนใจให้ศึกษาข้อมูลได้
- สามารถเข้าใจข้อมูลได้ในระยะเวลาสั้น
- ให้ความสนุกสนานไปพร้อมความรู้
- สามารถให้ข้อมูลได้อย่างละเอียด
- สามารถจำข้อมูลได้ง่าย
- ให้ความตื่นเต้น รู้สึกตัวอยู่ตลอดเวลา
- สามารถเก็บบันทึกไว้ศึกษาหรือเรียนรู้ภายหลังได้

5.4 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ขอกราบขอบพระคุณในความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเพื่อการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ครับ



หนังสือขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

ที่ สบพ.๔๐๑(๖)/๑๓๕



สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๑ กันยายน ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน เรืออากาศโท ดร.ประพนธ์ จิตตะปุตตะ

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ

ด้วย นายสุวเมธ บุญรัตน์ รหัสนักศึกษา ๖๐๑๓๒๐๐๑๔๐ หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ “การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม Generation X และ Generation Y ที่เดินทางด้วยสายการบิน” โดยมี ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน ใครขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิในเรื่องดังกล่าว ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับเครื่องมือการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้วิจัยในการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัยต่อไป สำหรับเครื่องมือการวิจัยและเอกสารประกอบการพิจารณาพร้อมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาจะนำเรียนด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์และขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.จัญญรัตน์ คำเพราะ)

ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ

โทร. ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๑, ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๐๙ โทรสาร ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๑

หนังสือขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (ต่อ)

แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิฯ

เรื่อง ผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต

ตามที่บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน ขอความอนุเคราะห์ให้ข้าพเจ้าเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ
ตรวจสอบเครื่องมือวิจัยของ นาย สุวเมธ บุญรัตน์

รหัสนักศึกษา 6013200140 นักศึกษาลัทธิศาสตราจารย์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน

เรื่อง " การรับรู้ภาวะเบียดพื้นฐาน ในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์และเจนเอเรชั่นวาย

ที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ (BASIC RULES AND REGULATIONS PERCEPTION OF GENERATION X AND GENERATION

WITH TRAVELING BY LOW COST AIRLINES)

นั้น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบและให้คำแนะนำเพื่อปรับปรุง แก้ไขแล้วตามร่างต้นฉบับที่ส่งมาให้พร้อมหนังสือนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(ลงชื่อ)



(เรืออากาศโท คร. ประพนธ์ จิตตะปุตตะ)

22 / ตุลาคม / 2562

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

หนังสือขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (ต่อ)



สถาบันการบินพลเรือน
CIVIL AVIATION TRAINING CENTER

ที่ สบพ.๔๐๑(บ)/๑๗๕

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๑ กันยายน ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน คุณลักษณะนันท์ ตุลยลักษณ์

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ

ด้วย นายสุเมธ บุญรัตน์ รหัสนักศึกษา ๖๐๑๓๒๐๐๑๔๐ หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ “การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม Generation X และ Generation Y ที่เดินทางด้วยสายการบิน” โดยมี ดร.วรภรณ์ เต็มแก้ว เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน ใ้ขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิในเรื่องดังกล่าว ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับเครื่องมือการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้วิจัยในการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัยต่อไป สำหรับเครื่องมือการวิจัยและเอกสารประกอบการพิจารณาพร้อมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาจะนำเรียนด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์และขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ


(ดร.ธัญญรัตน์ คำไพเราะ)

ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ
โทร. ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๑, ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๐๙ โทรสาร ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๑

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

หนังสือขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (ต่อ)

แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิฯ

เรื่อง ผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต

ตามที่บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบิณพลเรือน ขอความอนุเคราะห์ให้ข้าพเจ้าเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ

ตรวจสอบเครื่องมือวิจัยของ นาย สุวเมธ บุญรัตน์

รหัสนักศึกษา 6013200140 นักศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน

เรื่อง " การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์และเจนเอเรชั่นวาย

ที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ (BASIC RULES AND REGULATIONS PERCEPTION OF GENERATION X AND GENERATION

WITH TRAVELING BY LOW COST AIRLINES)

นั้น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบและให้คำแนะนำเพื่อปรับปรุง แก้ไขแล้วตามร่างต้นฉบับที่ส่งมาให้พร้อมหนังสือนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(ลงชื่อ)

(คุณลักษณะนันท์ ตูลยลักษณ์)

22 / ตุลาคม / 2562

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

หนังสือขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (ต่อ)



สถาบันการบินพลเรือน
CIVIL AVIATION TRAINING CENTER

ที่ สปพ.๔๐๑(๖)/๑๓๒

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๑ กันยายน ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน อาจารย์ปรัชญา จันทร์ลำภู

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ

ด้วย นายสุเมธ บุญยรัตน์ รหัสนักศึกษา ๖๐๑๓๒๐๐๑๔๐ หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ “การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม Generation X และ Generation Y ที่เดินทางด้วยสายการบิน” โดยมี ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน ไคร์ขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิในเรื่องดังกล่าว ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับเครื่องมือการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้วิจัยในการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัยต่อไป สำหรับเครื่องมือการวิจัยและเอกสารประกอบการพิจารณา รวมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาจะนำเรียนด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์และขอขอบคุณล่วงหน้า ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ



(ดร.ธัญญรัตน์ คำเพระ)

ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ
โทร. ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๑, ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๐๙ โทรสาร ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๑

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

หนังสือขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย (ต่อ)

แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิฯ

เรื่อง ผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต

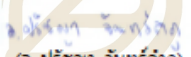
ตามที่บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบับนพลเรือน ขอความอนุเคราะห์ให้ข้าพเจ้าเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ
ตรวจสอบเครื่องมือวิจัยของ นาย สุวัฒน์ บุญยรัตน์

รหัสนักศึกษา 6013200140 นักศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน


เรื่อง " การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์และเจนเอเรชั่นวาย
ที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ (BASIC RULES AND REGULATIONS PERCEPTION OF GENERATION X AND GENERATION
WITH TRAVELING BY LOW COST AIRLINES) " นั้น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบและให้คำแนะนำเพื่อปรับปรุง แก้ไขแล้วตามร่างต้นฉบับที่ส่งมาให้พร้อมหนังสือนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ
(ลงชื่อ) 
(อ. ประชญา จันทร์สำกุล)

22 / ตุลาคม / 2562





ภาคผนวก ค

ผลการทดสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงและความสมบูรณ์ของแบบสอบถามเพื่อประกอบการวิจัย เรื่อง การรับรู้ภาวะเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม Generation X และ Generation Y ที่เดินทางด้วยสายการบิน จากผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ได้แก่

- 1) เรืออากาศโท ดร.ประพนธ์ จิตตะบุตร
- 2) คุณปรัชญา จันทร์ลาภ
- 3) คุณลักษณะนันท์ ตุลยลักษณ์

1) แบบสอบถาม คำถามปลายปิด สำหรับกลุ่มตัวอย่าง 400 คน เพื่อการวิจัยเชิงปริมาณ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อ	ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ				ผล
		1	2	3	ค่า IOC	
1	เพศ: <input type="checkbox"/> 1) ชาย <input type="checkbox"/> 2) หญิง	1	1	1	1	ใช้ได้
2	อายุ: <input type="checkbox"/> 1) คนที่เกิดหลังปี พ.ศ. 2540 (Gen Z- อายุ 1 – 22 ปี) <input type="checkbox"/> 2) คนที่เกิดช่วง พ.ศ. 2523– 2539 (Gen Y- อายุ 23 – 39 ปี) <input type="checkbox"/> 3) คนที่เกิดช่วง พ.ศ. 2508 – 2522 (Gen X- อายุ 40 – 54 ปี) <input type="checkbox"/> 4) คนที่เกิดช่วง พ.ศ. 2489 – 2507 (Gen B- อายุ 55 – 73 ปี) <input type="checkbox"/> 5) คนที่เกิดก่อนปี พ.ศ. 2488 (Gen S- อายุมากกว่า 74 ปี)	1	1	1	1	ใช้ได้
3	สถานภาพ: <input type="checkbox"/> 1) โสด <input type="checkbox"/> 2) สมรส/ อยู่ด้วยกัน <input type="checkbox"/> 3) หย่าร้าง/ หม้าย <input type="checkbox"/> 4) แยกกันอยู่	1	1	1	1	ใช้ได้
4	ระดับการศึกษาสูงสุด: <input type="checkbox"/> 1) ต่ำกว่าปริญญาตรี <input type="checkbox"/> 2) ปริญญาตรี <input type="checkbox"/> 3) ปริญญาโท <input type="checkbox"/> 4) ปริญญาเอก	1	1	1	1	ใช้ได้
5	อาชีพ: <input type="checkbox"/> 1) นักเรียน/นักศึกษา <input type="checkbox"/> 2) พนักงานบริษัทเอกชน/รับจ้าง <input type="checkbox"/> 3) ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว <input type="checkbox"/> 4) ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ <input type="checkbox"/> 5) อื่น ๆ โปรดระบุ ...	1	1	1	1	ใช้ได้
6	รายได้เฉลี่ยรวมต่อเดือน: <input type="checkbox"/> 1) ต่ำกว่า 10,000 บาท <input type="checkbox"/> 2) 10,001 - 20,000 บาท <input type="checkbox"/> 3) 20,001 - 30,000 บาท <input type="checkbox"/> 4) 30,001 - 40,000 บาท <input type="checkbox"/> 5) 40,001 - 50,001 บาท <input type="checkbox"/> 6) ต่ำมากกว่า 50,001 บาท	1	1	1	1	ใช้ได้

ส่วนที่ 2 ข้อมูลประสบการณ์การเดินทางด้วยอากาศยาน

ข้อ	ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ				ผล
		1	2	3	ค่า IOC	
1	ความถี่ในการเดินทางด้วยอากาศยาน: <input type="checkbox"/> 1) 1 ครั้ง / สัปดาห์ <input type="checkbox"/> 2) 2-5 ครั้ง / เดือน <input type="checkbox"/> 3) 1 ครั้ง / เดือน <input type="checkbox"/> 4) 1 ครั้ง / เดือน	1	1	1	1	ใช้ได้
2	สายการบินที่ท่านใช้บริการเดินทางด้วยบ่อยที่สุดใน 3 สายการบินต่อไปนี้ : <input type="checkbox"/> 1) สายการบินไทยแอร์เอเชีย <input type="checkbox"/> 2) สายการบินนกแอร์ <input type="checkbox"/> 3) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์	1	1	1	1	ใช้ได้
3	จากคำถามข้อ 2 ท่านเลือกใช้บริการเดินทางกับสายการบินเพราะอะไร: <input type="checkbox"/> 1) ความคุ้มค่า คุ่มราคา ประหยัด <input type="checkbox"/> 2) ตารางเวลาบินมีให้เลือกหลากหลาย <input type="checkbox"/> 3) เส้นทางการบินที่หลากหลาย <input type="checkbox"/> 4) มีความปลอดภัย <input type="checkbox"/> 5) มีความตรงต่อเวลา <input type="checkbox"/> 6) ความชอบส่วนตัว และ ประสบการณ์ที่ดีโดยรวม	1	1	1	1	ใช้ได้
4	ท่านใช้บริการการเดินทางทางอากาศเพื่อวัตถุประสงค์ใดบ่อยครั้งที่สุด: <input type="checkbox"/> 1) การทำงาน, ประชุม, ธุรกิจ <input type="checkbox"/> 2) ท่องเที่ยว <input type="checkbox"/> 3) กลับภูมิลำเนา <input type="checkbox"/> 4) การศึกษา, ดูงาน <input type="checkbox"/> 5) อื่นๆ โปรดระบุ	1	1	1	1	ใช้ได้

ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

ข้อ	ข้อความ	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ				ผล
		1	2	3	ค่า IOC	
เรื่องที่ 1. เรื่องการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง (Check-in)						
1.1	สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ (Domestic Flight) จะเปิดให้บริการเช็คอินก่อนเวลาเครื่องออกกี่ชั่วโมง? O 2 ชั่วโมง O 3 ชั่วโมง O 4 ชั่วโมง	1	1	1	1	ใช้ได้
1.2	สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ (International Flight) จะเปิดให้บริการเช็คอินก่อนเวลาเครื่องออกกี่ชั่วโมง? O 2 ชั่วโมง O 3 ชั่วโมง O 4 ชั่วโมง	1	1	1	1	ใช้ได้
1.3	สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ (Domestic Flight) เคาน์เตอร์เช็คอิน จะปิดให้บริการก่อนเวลาเครื่องออกกี่นาที? O 45 นาที O 50 นาที O 60 นาที	1	1	1	1	ใช้ได้
1.4	สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ (International Flight) เคาน์เตอร์เช็คอินจะ ปิดให้บริการก่อนเวลาเครื่องออกกี่นาที? O 45 นาที O 50 นาที O 60 นาที	1	1	1	1	ใช้ได้
1.5	เอกสารสำคัญที่ใช้ในการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง (Check-in) ข้อใดถูกต้อง? O บัตรประชาชนตัวจริง, Passport ตัวจริง, เอกสารที่ทางราชการออกให้โดยต้องมีชื่อภาษาอังกฤษและรูปถ่าย O สำเนาบัตรประชาชน, สำเนาหน้า Passport, สำเนาเอกสารอื่นๆ ที่มีรูปถ่าย O บัตรสมาชิกร้านค้าที่มีชื่อนามสกุล หรือ เอกสารใด ๆ ที่มีเพียงชื่อผู้เดินทางก็ได้	1	1	1	1	ใช้ได้
1.6	กรณีทารกหรือเด็กเล็กที่ยังไม่มีบัตรประจำตัวประชาชนต้องใช้เอกสารใด เพื่อยืนยันตัวตนในการเดินทาง? O รูปภาพสูติบัตรที่ถ่ายไว้ในโทรศัพท์ O สำเนาสูติบัตร O สูติบัตรตัวจริงเท่านั้น	1	1	1	1	ใช้ได้
1.7	การแสดงตัว ณ ประตูขึ้นเครื่อง (Gate) อย่างน้อยที่สุด ต้องแสดงตัว ณ ประตูขึ้นเครื่องกี่นาที? O 30 นาที O 40 นาที O 50 นาที	1	1	1	1	ใช้ได้

1.8	เมื่อผู้โดยสาร “ไม่ปรากฏตัว”ณ เคาน์เตอร์เช็คอินตามเวลาที่กำหนดหรือ “ไม่แสดงตัว” ขึ้นเครื่องบินภายในเวลาที่สายการบินกำหนดตามเวลาการออกเดินทาง ข้อใดที่ผู้โดยสารสามารถทำได้? (กรณีผู้โดยสารเช็คอินไม่ทันหรือไปที่ประตูขึ้นเครื่อง (Gate) ไม่เป็นไปตามเวลาที่กำหนด/ตกเครื่อง) <input type="radio"/> ผู้โดยสารสามารถขอคืน ค่าตั๋วโดยสารได้ 50% ของราคาตั๋ว <input type="radio"/> ค่าโดยสารที่จ่ายไปแล้วไม่สามารถขอคืนเงินได้ในทุกกรณี เว้นแต่จะขอคืนเฉพาะค่าภาษีสนามบิน โดยจะต้องดำเนินการขอคืนค่าภาษีสนามบินด้วยตัวเองเท่านั้น หรือจะขอเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินโดยจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของตั๋วเดิม <input type="radio"/> เปลี่ยนแปลงเที่ยวบินไปฟรีๆโดยไม่ต้องเสียค่าบริการใด ๆ และไปรอขึ้นเครื่อง ฟรีทันทีได้เลย	1	1	1	1	ใช้ได้
เรื่องที่ 2. เรื่องสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน (Carry-on Baggage)						
2.1	ในปัจจุบันสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนหรือสัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องได้ (Carry-on Baggage) สามารถนำติดตัวขึ้นเครื่องได้กี่กิโลกรัม? <input type="radio"/> 7 กิโลกรัม <input type="radio"/> 10 กิโลกรัม <input type="radio"/> 15 กิโลกรัม	1	1	1	1	ใช้ได้
2.2	สัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนหรือสัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องได้ (Carry-on Baggage) ต้องมีขนาดไม่เกินเท่าใด? <input type="radio"/> 80 x 40 x 26 (cm.) <input type="radio"/> 70 x 30 x 20 (cm.) <input type="radio"/> 56 x 36 x 23 (cm.)	1	1	1	1	ใช้ได้
2.3	สิ่งของในข้อใดสามารถถือขึ้นเครื่องพร้อมสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียนหรือสัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องได้ (Carry-on Baggage)? <input type="radio"/> กระเป๋าสตรีใบเล็ก, กระเป๋าใส่เอกสาร, กระเป๋าคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊ก <input type="radio"/> อุปกรณ์จำเป็นสำหรับเด็กเล็ก <input type="radio"/> ถูกทั้งสองข้อ	1	1	1	1	ใช้ได้
2.4	ท่านทราบหรือไม่ สัมภาระที่ถือขึ้นเครื่องบิน (Carry-on Baggage) ผู้โดยสารมีหน้าที่จัดเก็บสัมภาระที่ถือขึ้นมานบนเครื่องบินโดยตัวผู้โดยสารเอง เช่น การยกกระเป๋าเก็บบนที่เก็บของเหนือศีรษะ? <input type="radio"/> ทราบ <input type="radio"/> ไม่ทราบ	1	1	1	1	ใช้ได้
เรื่องที่ 3. เรื่องของเหลว, เจล, สเปรย์, แบตเตอรี่สำรอง, สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน (Dangerous Goods)						
3.1	ของเหลวต่าง ๆ ที่บรรจุอยู่ในบรรจุภัณฑ์สามารถถือขึ้นเครื่องได้ปริมาณไม่เกินกี่มิลลิเมตร (mL)? (ตามฉลากด้านข้างบรรจุภัณฑ์)? <input type="radio"/> 50 มิลลิเมตร <input type="radio"/> 100 มิลลิเมตร <input type="radio"/> 150 มิลลิเมตร	1	1	1	1	ใช้ได้
3.2	ในกรณีรวมของเหลวตามขนาดที่บรรจุอยู่ในบรรจุภัณฑ์ที่กำหนดรวมปริมาณแล้วทั้งหมดต้องมีปริมาณไม่เกินกี่มิลลิเมตร? <input type="radio"/> 500 มิลลิเมตร <input type="radio"/> 1,000 มิลลิเมตร <input type="radio"/> 1,500 มิลลิเมตร	1	1	1	1	ใช้ได้

3.3	สิ่งของหรืออุปกรณ์ในข้อใด ห้ามบรรจุลงในกระเป๋าเดินทางที่จะโหลดลงใต้ท้องอากาศยานเด็ดขาด? <input type="radio"/> น้ำหอม, เครื่องประดับ, เครื่องสำอาง <input type="radio"/> อาหารแห้ง, วัตถุมีคม เช่น มีด กรรไกร ที่ตัดเล็บ <input type="radio"/> แบตเตอรี่สำรอง, คอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊ก, บุหรี่ไฟฟ้า, ไม่มีขีดไฟ	1	1	1	1	ใช้ได้
3.4	แบตเตอรี่สำรอง (Power Bank) ความจุขนาดเท่าใด ไม่อนุญาตให้นำขึ้นอากาศยานในทุกกรณี? <input type="radio"/> ความจุขนาด 32,000 mAh. ขึ้นไป และ กรณี ไม่มีข้อความระบุอปรมาณ <input type="radio"/> ความจุขนาด 20,000 – 32,000 mAh. <input type="radio"/> ความจุขนาดต่ำกว่า 10,000 mAh.	1	1	1	1	ใช้ได้
3.5	สัมภาระใดต่อไปนี้จำเป็นต้องลงทะเบียนหรือแสดงต่อเจ้าหน้าที่สายการบิน ณ เคาน์เตอร์เช็คอิน? <input type="radio"/> ปืน, อาวุธ, ยุทธภัณฑ์, สิ่งเทียมอาวุธ <input type="radio"/> เข็มฉีดยา, อุปกรณ์ทางการแพทย์ <input type="radio"/> ถูกทั้งสองข้อ	1	1	1	1	ใช้ได้
3.6	กรณีผู้โดยสารมีความประสงค์จะโหลดอาวุธปืนหรือต้องการเดินทางแล้วมีอาวุธปืนติดตัวมาด้วยควรปฏิบัติอย่างไร? (สัมภาระที่ต้องลงทะเบียน) <input type="radio"/> ใส่กล่องหรือเก็บในบรรจุภัณฑ์ที่มีฉีดยึดและแข็งแรงแล้วใส่ไว้ในกระเป๋าที่จะโหลดลงใต้ท้องอากาศยาน <input type="radio"/> ใส่กล่องหรือเก็บในบรรจุภัณฑ์ที่มีฉีดยึดและแข็งแรงแล้วถือขึ้นอากาศยานอย่างระมัดระวัง <input type="radio"/> แจ้งต่อเจ้าหน้าที่สายการบิน ณ เคาน์เตอร์เช็คอิน พร้อมเอกสารสำคัญ	1	1	1	1	ใช้ได้
3.7	ท่านทราบหรือไม่ว่าสิ่งของต้องห้ามต่อไปนี้ห้ามนำขึ้นอากาศยาน หรือเว้นแต่บางชนิดต้องแจ้งต่อเจ้าหน้าที่สายการบินเพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมในการนำขึ้นอากาศยาน โดยหากพบสัมภาระหรือวัตถุเหล่านี้โดยไม่ได้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่สายการบินอาจปฏิเสธการเดินทางของท่านได้?					
3.7.1	วัตถุหรือหรือสัมภาระที่ไม่เหมาะสำหรับการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัย เช่น โซดาไฟ <input type="radio"/> ทราบ <input type="radio"/> ไม่ทราบ	1	1	1	1	ใช้ได้
3.7.2	วัตถุหรือหรือสัมภาระที่อาจเป็นอันตรายต่อเครื่องบิน,บุคคลอื่นหรือทรัพย์สินบนเครื่องบิน <input type="radio"/> ทราบ <input type="radio"/> ไม่ทราบ	1	1	1	1	ใช้ได้

3.7.3	วัตถุหรือหรือสภาวะที่ห้ามขนส่งทางอากาศตามกฎหมาย ข้อบังคับหรือคำสั่งของรัฐของเมืองต้นทาง เมืองปลายทาง หรือเมืองที่ต้องเดินทางผ่าน เช่น ยาเสพติด, สิ่งผิดกฎหมาย O ทราบ O ไม่ทราบ	1	1	1	1	ใช้ได้
3.7.4	วัตถุหรือหรือสภาวะที่แตกง่ายหรือชำรุดเสียหายได้ง่าย O ทราบ O ไม่ทราบ	1	1	1	1	ใช้ได้
3.7.5	สัตว์ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต O ทราบ O ไม่ทราบ	1	1	1	1	ใช้ได้
3.7.6	ชิ้นส่วนของสัตว์หรือมนุษย์ O ทราบ O ไม่ทราบ	1	1	1	1	ใช้ได้
3.7.7	อาหารสด หรืออาหารแช่แข็ง O ทราบ O ไม่ทราบ	1	1	1	1	ใช้ได้
3.7.8	อาวุธปืนและดินปืน O ทราบ O ไม่ทราบ	1	1	1	1	ใช้ได้
3.7.9	ก๊าซที่สามารถระเบิดหรือติดไฟได้ รวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิง O ทราบ O ไม่ทราบ	1	1	1	1	ใช้ได้
3.7.10	สิ่งเทียมอาวุธ เช่น ปืนโบราณ ปืนฉีดน้ำ คาบ มีด O ทราบ O ไม่ทราบ	1	1	1	1	ใช้ได้
เรื่องที่ 4. เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์, การเดินทางเฉพาะบุคคล, การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน						
4.1	4.1 อายุครรภ์ที่สามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องใช้ใบรับรองแพทย์เพื่อใช้เป็นเอกสารรับรองในการเดินทางต้องมีอายุครรภ์กี่สัปดาห์? (แต่ต้องลงนามยินยอมในเอกสารจำกัดขอบเขตความรับผิดชอบของสายการบิน) O น้อยกว่า 25 สัปดาห์ O น้อยกว่า 27 สัปดาห์ O น้อยกว่า 30 สัปดาห์	1	1	1	1	ใช้ได้
4.2	2 อายุครรภ์ในช่วงใด จำเป็นต้องใช้ใบรับรองแพทย์ เพื่อใช้เป็นเอกสารรับรองในการเดินทาง? (และต้องลงนามยินยอมในเอกสารจำกัดขอบเขตความรับผิดชอบของสายการบิน) O 28 สัปดาห์ ถึง 34 สัปดาห์ O มากกว่า 35 สัปดาห์ O น้อยกว่า 20 สัปดาห์	1	1	1	1	ใช้ได้
4.3	อายุครรภ์ในช่วงใด ที่สายการบินสามารถปฏิเสธการเดินทางของผู้โดยสารได้? O มากกว่า 30 สัปดาห์ O มากกว่า 35 สัปดาห์ O มากกว่า 40 สัปดาห์	1	1	1	1	ใช้ได้

4.4	ผู้โดยสารในข้อใด ที่ไม่สามารถเดินทางเพียงลำพังได้? O อายุน้อยกว่า 12 ปี O อายุน้อยกว่า 14 ปี O อายุน้อยกว่า 16 ปี	1	1	1	1	ใช้ได้
4.5	เมื่อผู้โดยสารที่เข้ารับการผ่าตัดเพื่อศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม (เช่น ศัลยกรรมจมูก, ศัลยกรรมตา, การเสริมหน้าอก) จะเดินทางได้ต้องมีใบรับรองแพทย์ (Fit to Fly) ที่ออกภายในกี่วัน? O 7 วัน O 14 วัน O 30 วัน	1	1	1	1	ใช้ได้
4.6	เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องและจำเป็นต้องมีการอพยพผู้โดยสารออกนอกเครื่องบิน ผู้โดยสารควรปฏิบัติอย่างไร? O รีบเก็บสัมภาระของตัวเองแล้ววิ่งไปยังประตูทางออกฉุกเฉิน O ทั้งสัมภาระ แล้ววิ่งไปยังประตูทางออกฉุกเฉินแล้วรีบถ่ายคลิปลบบันทึกไว้เพื่อโพสต์ลงสื่อสังคมออนไลน์ O ทั้งสัมภาระ ถอดรองเท้า แล้ววิ่งไปยังประตูทางออกฉุกเฉินที่ใกล้ที่สุด เมื่อลงайд้านล่างแล้วให้วิ่งออกไปให้ห่างจากตัวเครื่องบินมากที่สุด	1	1	1	1	ใช้ได้
4.7	ท่านทราบหรือไม่ การสูบบุหรี่ในบริเวณลานจอดเครื่องบินหรือบนเครื่องบินมีความผิดตามกฎหมายและสายการบินสามารถปฏิเสธการเดินทางของผู้โดยสารในเที่ยวบินนั้นได้? O ทราบ O ไม่ทราบ	1	1	1	1	ใช้ได้
เรื่องที่ 5. คำพูดต้องห้ามในสนามบินและการเดินทางทางอากาศซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย						
5.1	ผู้โดยสารคิดว่าคำพูดต้องห้ามในสนามบินและการเดินทางทางอากาศคำใดที่มีผลในทางกฎหมาย (สามารถเลือกได้มากกว่า 1 ข้อ) O ยาเสพติด O ปืน O ระเบิด O อาวุธร้ายแรง O วัตถุอันตราย O การก่อการร้าย O โรคระบาดร้ายแรง O รถถัง O แบตเตอรี่ลิเธียม O ถังแก๊ส O เครื่องบินตก O ตกเครื่อง	1	1	1	1	ใช้ได้

ส่วนที่ 4 ช่องทางการรับรู้ข้อมูลและข่าวสารเรื่องกฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

ข้อ	ข้อความ	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ				ผล
		1	2	3	ค่า IOC	
ช่องทางการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ						
4.1	<p>ช่องทางของสายการบิน (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ผ่านช่องทาง Website ของสายการบิน <input type="checkbox"/> ผ่านช่องทาง Social Media ของสายการบิน เช่น Facebook, Line, Instagram, YouTube อื่น ๆ <input type="checkbox"/> ผ่านเจ้าหน้าที่ประจำลานเตอร์ของสายการบิน ณ ท่าอากาศยาน <input type="checkbox"/> ผ่านช่องทาง Call Center ของสายการบิน <input type="checkbox"/> ผ่านหนังสือ, สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น นิตยสารสายการบิน แผ่นพับของสายการบิน <input type="checkbox"/> ผ่านตัวแทนจำหน่ายตั๋วหรือตัวแทนสำรองที่นั่งของสายการบิน 	1	1	1	1	ใช้ได้
4.2	<p>ช่องทางของสนามบินหรือท่าอากาศยาน (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ผ่านช่องทาง Website ของท่าอากาศยาน เช่น www.airportthai.co.th <input type="checkbox"/> ผ่านช่องทาง Website ของ กรมท่าอากาศยาน หรือ Website ของสนามบินของกรมท่าอากาศยาน <input type="checkbox"/> ผ่านช่องทาง Social Media ของท่าอากาศยาน เช่น Facebook, Line, Instagram, YouTube อื่น ๆ <input type="checkbox"/> ผ่านช่องทางการประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสาย เสียงประกาศของท่าอากาศยาน 	1	1	1	1	ใช้ได้
4.3	<p>ช่องทางอื่น ๆ (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ผ่านช่องทาง Website ของหน่วยงานด้านการบิน เช่น www.caat.or.th เป็นต้น <input type="checkbox"/> ผ่านทาง Billboard ตามสถานที่ต่าง ๆ <input type="checkbox"/> ผ่านการบอกเล่าของคนรู้จัก <input type="checkbox"/> ผ่าน Website อื่น ๆ หรือ Block ข่าวสารในอินเทอร์เน็ต 	1	1	1	1	ใช้ได้

ส่วนที่ 5 สื่อและช่องทางการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งการแสดงความคิดเห็น ปัญหา อุปสรรค
ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

ข้อ	ข้อความถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ				ผล
		1	2	3	ค่า IOC	
5.1	ในชีวิตประจำวันท่านชอบใช้หรือติดตามสื่อประเภทใดมากที่สุด 3 ลำดับ คำชี้แจง: กรอกตัวเลข 1,2 และ 3 ลงหน้าข้อความ <p>..... Facebook Line Instagram Twitter YouTube วิทยุ TV (โทรทัศน์) หนังสือพิมพ์ นิตยสาร แผ่นพับ คู่มือ เอกสารต่าง ๆ</p>	1	1	1	1	ใช้ได้
5.2	จากประเภทของสื่อต่อไปนี้ หากท่านต้องการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ ภาวะเบี่ยงพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ ท่านจะเลือกรับสื่อใน ประเภทใด <input type="checkbox"/> บทความ หรือ เป็นข้อความประโยชน์อธิบาย <input type="checkbox"/> รูปภาพ ในรูปแบบ อินโฟกราฟิก (Infographic) <input type="checkbox"/> ภาพเคลื่อนไหว (Animation) <input type="checkbox"/> คลิปวิดีโอ หรือ ภาพยนตร์ <input type="checkbox"/> เสียงประกาศ, เพลง หรือ ให้ข้อมูลในรูปแบบเฉพาะเสียง	1	1	1	1	ใช้ได้
5.3	จากคำตอบในข้อ 5.2 เพราะเหตุผลใดท่านจึงเลือกประเภทของสื่อชนิดนั้น <input type="checkbox"/> สามารถดึงดูดความสนใจให้ศึกษาข้อมูลได้ <input type="checkbox"/> สามารถเข้าใจข้อมูลได้ในระยะเวลาสั้น <input type="checkbox"/> ให้ความสนุกสนานไปพร้อมความรู้ <input type="checkbox"/> สามารถให้ข้อมูลได้อย่างละเอียด <input type="checkbox"/> สามารถจำข้อมูลได้ง่าย <input type="checkbox"/> ให้ความตื่นเต้น รู้สึกตัวอยู่ตลอดเวลา <input type="checkbox"/> สามารถเก็บบันทึกไว้ศึกษาหรือเรียนรู้ภายหลังได้	1	1	1	1	ใช้ได้
5.4	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ	1	1	1	1	ใช้ได้





แบบสอบถามเพื่อสนับสนุนผลการทำวิจัย

เรื่อง “การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของกลุ่ม

Generation X และ Generation Y ที่เดินทางด้วยสายการบิน”

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนผลการวิจัย ตามหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี โดยแบบสอบถามประกอบชุดนี้เป็นแบบสอบถามเพื่อการสนับสนุนผลการวิจัยในส่วน รูปแบบสื่อที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบในการเดินทางทางอากาศ ประกอบด้วยคำถาม 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปสำหรับผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 สื่ออินโฟกราฟิกเพื่อการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

ส่วนที่ 3 การประเมินสื่ออินโฟกราฟิกในมุมมองผู้โดยสาร

สำหรับข้อมูลที่ท่านได้ตอบในแบบสอบถามนี้จะถูกเก็บเป็นความลับ และจะนำไปใช้ประโยชน์ในการศึกษาวิจัยเท่านั้น ผู้วิจัยขอขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือและสละเวลาในการตอบแบบสอบถามนี้

ขอแสดงความขอบคุณ

สุวเมธ บุญยรัตน์

นักศึกษาระดับปริญญาโท รุ่นที่ 5

สาขาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน

คำชี้แจง ผู้สอบถาม โปรดเลือกตอบให้ตรงตามความเป็นจริง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปสำหรับผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ



ชาย



หญิง

2. ช่วงวัย

- คนที่เกิดช่วงปี พ.ศ. 2540 ถึง ปัจจุบัน (Gen Z- อายุ 1 – 22 ปี)
- คนที่เกิดช่วง พ.ศ. 2523 - 2539 (Gen Y- อายุ 23 – 39 ปี)
- คนที่เกิดช่วง พ.ศ. 2508 - 2522 (Gen X- อายุ 40 – 54 ปี)
- คนที่เกิดช่วง พ.ศ. 2489 - 2507 (Gen B- อายุ 55 – 73 ปี)
- คนที่เกิดปี พ.ศ. 2488 และก่อนปี พ.ศ. 2488 (Gen S- อายุมากกว่า 74 ปี)

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ส่วนที่ 2 สื่ออินโฟกราฟิกเพื่อการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ

คำชี้แจง: จากข้อมูลในอินโฟกราฟิก ท่านมีระดับความเข้าใจอยู่ระดับใด

โปรดทำเครื่องหมาย ลงใน ตามความเป็นจริง

เกณฑ์การให้คะแนนเท่ากับ	5	หมายถึง มีความเข้าใจมากที่สุด
เกณฑ์การให้คะแนนเท่ากับ	4	หมายถึง มีความเข้าใจมาก
เกณฑ์การให้คะแนนเท่ากับ	3	หมายถึง มีความเข้าใจปานกลาง
เกณฑ์การให้คะแนนเท่ากับ	2	หมายถึง มีความเข้าใจน้อย
เกณฑ์การให้คะแนนเท่ากับ	1	หมายถึง มีความเข้าใจน้อยที่สุด

อินโฟกราฟิก (infographic)	ระดับความเข้าใจ				
	5	4	3	2	1
เรื่องที่ 1. เรื่องการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง (Check-in)					
 <p>รู้ไว้ยิ่งไงก็ไม่... ตกเครื่อง</p> <p>☰ เส้นทางบินภายในประเทศ เคาเตอร์เช็คอินเปิด 2 ชั่วโมง ก่อนเครื่องออก และ ปิดก่อน 45 นาที</p> <p>☰ เส้นทางบินระหว่างประเทศ เคาเตอร์เช็คอินเปิด 3 ชั่วโมง ก่อนเครื่องออก และ ปิดก่อน 60 นาที</p> <p>เอกสารสำคัญที่ใช้ในการเช็คอิน บัตรประชาชนตัวจริง หรือ หนังสือเดินทางตัวจริง หรือ เอกสารสำคัญที่ทางราชการออกโดยต้องมีรูปถ่าย กรณีเด็กทารก ใช้ สูติบัตรตัวจริง เท่านั้น</p> <p>ผู้โดยสารต้องแสดงตัวเพื่อขึ้นเครื่อง ณ ประตูขึ้นเครื่อง (Gate) ไม่น้อยกว่า 30 นาทีก่อนเครื่องออก</p> <p>ที่มา: สำนักงานการบินและท่าอากาศยาน 0 พ.ศ. 2562</p>					

อินโฟกราฟิก (infographic)	ระดับความเข้าใจ				
	5	4	3	2	1
เรื่องที่ 1. เรื่องการลงทะเบียนเพื่อยืนยันการเดินทาง (Check-in) (ต่อ)					

อินโฟกราฟิก (infographic)	ระดับความเข้าใจ				
	5	4	3	2	1
เรื่องที่ 2. เรื่องสัมภาระที่ไม่ต้องลงทะเบียน (Carry-on Baggage)					

อินโฟกราฟิก (infographic)	ระดับความเข้าใจ				
	5	4	3	2	1
<p>เรื่องที่ 3. เรื่องของเหลว, เจล, สเปรย์, แบตเตอรี่สำรอง, สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน (Dangerous Goods)</p>					
<p>เรื่องต้องรู้.. ของเหลว เจล สเปรย์</p> <p>ขนาดบรรจุภัณฑ์ไม่เกิน 100 มิลลิลิตร หรือไม่เกินขวดปริมาณขนาดเท่ากันและ มีความสูงปริมาตรของบรรจุภัณฑ์</p> <p>สามารถนำไปได้มากกว่า 1 ขวดต่อผู้มี ปริมาณรวมไม่เกิน 1,000 มิลลิลิตร และต้องบรรจุรวมอยู่ในถุงพลาสติกใส ซึ่งสามารถปิด-ปิดผนึกได้</p> <p>ของเหลว เจล สเปรย์ที่ซื้อที่ ร้านค้าปลอดภาษี ณ ท่าอากาศยาน จะอนุญาตให้ขึ้นเครื่องได้ แต่ต้องบรรจุ อยู่ในภาชนะที่ปิดสนิทและไม่มีร่องรอย การรั่วไหลของเหลวเมื่อผ่านจุดตรวจ และต้องแสดงหลักฐานว่าซื้อไว้ที่สนามบิน</p> <p>ของเหลว เจล สเปรย์ที่ ยกเว้น ไม่ใช่นี้มีปริมาณตามข้อกำหนด แต่มีปริมาณเฉพาะตามที่ระบุรายการด้านล่าง สามารถนำขึ้นเครื่องได้</p> <p>ของเหลว เจล สเปรย์ปริมาณน้อยที่มี ในใบจองแพทย์ ว่างตา หรือเอกสาร ที่กำหนดซึ่งผู้โดยสารจะมีปริมาณที่กำหนดตามประกาศกระทรวงสาธารณสุข</p> <p>อาหารหรือของพาทา ตามข้อกำหนดการแพทย์ หรือที่วัตถุประสงค์ทางการแพทย์</p> <p>อาหารหรือส่วนผสมดังกล่าวที่ ปริมาณน้อยใช้ระหว่างเที่ยวบิน</p> <p><small>อ้างอิงจาก: ประกาศ กคท. เรื่องหลักเกณฑ์การตรวจค้นของเหลว เจล สเปรย์ (LAG) ที่สนามบินซึ่งใช้สารอากาศยานเพื่อนำขึ้นไปในเที่ยวบินของอากาศยานสาธารณะ พ.ศ. 2562</small></p>					
<p>การพกพาแบตเตอรี่สำรองขึ้นเครื่องบิน (Power Bank)</p> <p>สามารถถือขึ้นเครื่องบินได้ดังนี้</p> <p>20,000 mAh หรือน้อยกว่า นำขึ้นเครื่องได้ โดยไม่มีการระบุจำนวน</p> <p>ตั้งแต่ 20,000 - 32,000 mAh นำขึ้นบนเครื่องได้ไม่เกิน 2 ก้อน</p> <p>มากกว่า 32,000 mAh ไม่อนุญาตให้นำขึ้นเครื่องในทุกกรณี</p> <p>ข้อสำคัญ ! ห้ามนำ แบตเตอรี่สำรอง ใส่กระเป๋าไหลดลงใต้ท้องเครื่องบินเด็ดขาด</p> <p><small>ที่มา: ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์การพาแบตเตอรี่ลิเธียมขึ้นอากาศยาน พ.ศ. 2559</small></p>					

อินโฟกราฟิก (infographic)	ระดับความเข้าใจ				
	5	4	3	2	1
เรื่องที่ 3. เรื่องของเหลว, เจล, สเปรย์, แบคเตอรีสำรอง, สิ่งของต้องห้ามนำขึ้นอากาศยาน (Dangerous Goods)					

อินโฟกราฟิก (infographic)	ระดับความเข้าใจ				
	5	4	3	2	1
<p>เรื่องที่ 4. เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์, การเดินทางเฉพาะบุคคล, การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน</p>					
<p>เมื่อตั้งครรภ์สามารถเดินทางโดยเครื่องบินได้หรือไม่ ...</p> <p>กรณี อายุครรภ์ไม่ถึง 28 สัปดาห์ <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> เดินทางได้โดยไม่ต้องมีใบรับรองแพทย์แต่จำเป็นต้องลงนามยินยอมในเอกสารจำกัดขอบเขตการรับผิดชอบของสายการบิน</p> <p>กรณี อายุครรภ์ในช่วงสัปดาห์ที่ 28-35 สัปดาห์ <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> เดินทางได้ แต่จำเป็นต้องมีใบรับรองแพทย์ที่ระบุว่าสามารถเดินทางโดยเครื่องบินได้ (Fit to Fly) โดยต้องระบุอายุครรภ์ ซึ่งเอกสารต้องมีอายุไม่เกิน 7 วัน นับจากวันที่ออกจนถึงวันเดินทาง และจำเป็นต้องลงนามในเอกสารจำกัดขอบเขตความรับผิดชอบของสายการบิน</p> <p>กรณี ครรภ์เดี่ยวที่มากกว่า 35-36 สัปดาห์ <input type="checkbox"/> สายการบินของปฏิเสธในการให้บริการกรณี</p> <p>กรณี ครรภ์ที่มีบุตรมากกว่า 1 คน มากกว่า 32 สัปดาห์ <input type="checkbox"/> สายการบินของปฏิเสธในการให้บริการกรณี</p> <p><small>อ้างอิงจาก: IATA Medical Manual (11th Edition, June 2018) Section 6 Passenger care - General Guidelines for Medical Clearance</small></p>					
<p>เอกสารรับรองทางการแพทย์ กรณี ผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่ง</p> <p>หากหลังจากการผ่าตัด ผู้ป่วยต้องการจะเดินทางโดยเครื่องบิน ผู้ป่วยจำเป็นต้องมีใบรับรองแพทย์ (Fit to Fly) ที่ออกภายใน 7 วัน นับจากวันออกและวันก่อนเดินทาง โดยแพทย์ต้องระบุว่าสามารถเดินทางโดยเครื่องบินได้</p> <p><small>อ้างอิงจาก: IATA Medical Manual (11th Edition, June 2018) Section 6 Passenger care - General Guidelines for Medical Clearance - Miscellaneous (Plastic surgeries)</small></p> <p>PLASTIC FACE PLASTIC RECONSTRUCTION BREAST SURGERY</p>					

อินโฟกราฟิก (infographic)	ระดับความเข้าใจ				
	5	4	3	2	1
<p>เรื่องที่ 4. เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์, การเดินทางเฉพาะบุคคล, การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน (ต่อ)</p>					
<p>เด็กอายุต่ำกว่า 12 ปี ..เดินทางคนเดียวได้หรือไม่ ? สำหรับสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง</p> <p>ไม่สามารถเดินทางเพียงลำพังได้</p> <p>โดยจำเป็นต้องเดินทางกับบุคคลอายุ 18 ปี ขึ้นไป</p> <p><small>อ้างอิงจาก: ข้อกำหนดว่าด้วยสิทธิในการบินของผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปี ของสายการบินไทยแอร์เอเชีย, สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ และ สายการบินนกแอร์</small></p>					
<p>ข้อควรระวัง!!</p> <p>เมื่อเกิดเหตุการณ์ ฉุกเฉิน บนเครื่องบิน และจำเป็นต้องอพยพผู้โดยสารออกนอกเครื่องบิน ควรปฏิบัติตัวอย่างไร ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ก้มศีรษะติดตัวทั้งหมดไว้บนเครื่องบิน 2. ทอดรองเท้า โดยเฉพาะ รองเท้าส้นสูง 3. รุ่งไปยังทางออกฉุกเฉินใกล้ตัว 4. เมื่อลงไปได้ด้านล่างให้วิ่งไปยังจุดรวมพล หรือพื้นที่ปลอดภัย หรือออกห่างตัวเครื่องบินให้มากที่สุด <p><small>อ้างอิงจาก: คู่มือปฏิบัติงานบนเครื่องบินสำหรับผู้โดยสาร และ คู่มือปฏิบัติงานสำหรับผู้โดยสาร (CCM)</small></p>					

อินโฟกราฟิก (infographic)	ระดับความเข้าใจ				
	5	4	3	2	1
<p>เรื่องที่ 4. เรื่องการเดินทางของสตรีมีครรภ์, การเดินทางเฉพาะบุคคล, การเดินทางหลังผ่านการผ่าตัดศัลยกรรมตกแต่งหรือศัลยกรรมความงาม การสูบบุหรี่ และการอพยพเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน (ต่อ)</p>					
 <p>ข้อควรรู้... </p> <p>การสูบบุหรี่บนอากาศยาน หรือ พื้นที่ลานจอดอากาศยาน มีความผิดตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558</p> <p>“ มีโทษทั้ง จำคุก และ ปรับ ” </p> <p>อ้างอิงจาก: พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558</p>					

อินโฟกราฟิก (infographic)	ระดับความเข้าใจ				
	5	4	3	2	1
<p>เรื่องที่ 5. คำพูดต้องห้ามในสนามบินและในการเดินทางทางอากาศซึ่งอาจมีผลทางกฎหมาย</p>					
 <p>คำพูดต้องห้ามในสนามบิน</p> <p>อาวุธร้ายแรง</p> <p>วัตถุอันตราย</p> <p>โรคร้ายแรง</p> <p>ยาเสพติด</p> <p>คำหยาบคาย คำดูถูก คำพูดที่อาจเป็นภัยร้าย</p> <p>ระเบิด</p> <p>การก่อการร้าย</p> <p>ผู้ฝ่าฝืนต้องโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 200,000 บาท หรือทั้งจำและปรับ</p> <p>อ้างอิงจาก: พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558</p>					

ส่วนที่ 3 การประเมินอินโฟกราฟิกในมุมมองของผู้โดยสาร (อินโฟกราฟิกจากข้อคำถามส่วนที่ 2)

คำชี้แจง แบบประเมินผลนี้ แบ่งออกเป็น 2 ด้าน คือ ด้านเนื้อหาและด้านคุณลักษณะสื่อในมุมมองผู้โดยสาร

กรุณาทำเครื่องหมายถูก (✓) ลงในช่องว่างทางขวามือที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
	5	4	3	2	1
ด้านเนื้อหา					
1. เนื้อหาเหมาะสมต่อการเผยแพร่					
2. เนื้อหามีใจความสรุปชัดเจน					
3. ความเหมาะสมของการแบ่งหมวดหมู่ของเนื้อหา					
4. ความเหมาะสมของปริมาณเนื้อหาในแต่ละภาพ					
5. เนื้อหาอ่านแล้วเข้าใจง่าย ใช้ภาษาที่เหมาะสม					
6. เนื้อหาเหมาะสมกับกลุ่มผู้ที่ต้องการเดินทางทางอากาศ					
7. เนื้อหามีความทันสมัยต่อการเดินทางทางอากาศ					
8. ภาพประกอบสื่อมีความหมายตรงกับเนื้อหา					
ด้านคุณลักษณะสื่อ					
1. ความเหมาะสมในการใช้รูปภาพประกอบ					
2. ความเหมาะสมของรูปแบบตัวอักษร					
3. ความเหมาะสมของขนาดตัวอักษร					
4. ความเหมาะสมในการใช้สีตัวอักษร					
5. ความเหมาะสมขององค์ประกอบในภาพ					

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
	5	4	3	2	1
6. การออกแบบมีความสวยงาม					
7. ภาพประกอบเห็นแล้วสามารถเข้าใจถึงเนื้อหาได้ทันที					
8. ความสวยงามโดยรวมของภาพ					
9. ภาพน่าสนใจดึงดูดต่อการอ่าน					
10. ภาพทำให้ท่านสามารถจดจำข้อกำหนดและกฎระเบียบในการเดินทางทางอากาศได้ง่าย					
11. ภาพเหมาะสมที่จะนำไปเผยแพร่ในสื่อออนไลน์หรือช่องทางอินเทอร์เน็ต					
12. เมื่อท่านอ่านหรือศึกษาแล้วทำให้ทราบถึงข้อกำหนดและกฎระเบียบในการเดินทางทางอากาศได้อย่างรวดเร็ว					
13. สื่อมีความสอดคล้องกับหัวข้อวิจัย					

การแสดงความเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ขอกราบขอบพระคุณในความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเพื่อการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ครับ



รูปแบบสื่อ ประเภท อินโฟกราฟิกที่ออกแบบเพื่อตอบวัตถุประสงค์ในข้อที่ 2 ของงานวิจัย เรื่อง การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสาร กลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์ และเจนเอเรชั่นวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ จำนวน 13 อินโฟกราฟิก ดังนี้

รู้ไว้ยังไงก็ไม่... ตกเครื่อง

เส้นทางบินภายในประเทศ
เคาเตอร์เช็คอินเปิด 2 ชั่วโมง ก่อนเครื่องออก และ ปิดก่อน 45 นาที

เส้นทางบินระหว่างประเทศ
เคาเตอร์เช็คอินเปิด 3 ชั่วโมง ก่อนเครื่องออก และ ปิดก่อน 60 นาที

เอกสารสำคัญที่ใช้ในการเช็คอิน
บัตรประชาชนตัวจริง หรือ หนังสือเดินทางตัวจริง
หรือ เอกสารสำคัญที่ทางราชการออกโดยต้องมีรูปถ่าย
กรณีเด็กทารก ใช้ สูติบัตรตัวจริง เท่านั้น

ผู้โดยสารต้องแสดงตัวเพื่อขึ้นเครื่อง ณ ประตูขึ้นเครื่อง (Gate) ไม่น้อยกว่า 30 นาทีก่อนเครื่องออก

ที่มา: ข้อกำหนดสายการบินและท่าอากาศยาน ทอท. 0 พ.ศ. 2562.

ขอคืนเงินได้หรือไม่ ?
เมื่อชำระค่าโดยสารเที่ยวบินเต็มจำนวนและได้รับเอกสารการสำรองที่นั่ง
จากสายการบินเรียบร้อยแล้ว แต่ไม่สามารถเดินทางได้ ผู้โดยสารสามารถ
ขอค่า “ภาษีสนามบิน” คืนได้ โดยนำเอกสารการสำรองที่นั่งติดต่อสายการบิน
ทั้งนี้ อัตราค่าภาษีแต่ละสนามบินมีค่าธรรมเนียมที่ต่างกันขึ้นอยู่กับสนามบิน

ซื้อตั๋วแล้ว ...แต่ ไม่ได้เดินทาง

ที่มา: ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องค่าบริการผู้โดยสารขาออก ณ สนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ พ.ศ. 2560

รู้หรือไม่ ..
กระเป๋าถือขึ้นเครื่อง
ต้องไม่เกิน 7 กิโลกรัม
 (หรือ 2 ชิ้น ส่วนกันต้องไม่เกิน 7 กิโลกรัม)

ทั้งนี้การยกกระเป๋าเก็บบนช่องเก็บของเหนือศีรษะ ผู้โดยสารมีหน้าที่จัดเก็บสัมภาระที่ถือขึ้นมาด้วย ผู้โดยสารเองและต้องปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเกี่ยวกับการจัดเก็บสัมภาระที่ติดตัวดังกล่าว

ที่มา: สำนักงานการบินไทย และ สำนักงานของคณะกรรมการการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๑๑ ว่าด้วยข้อกำหนดเกี่ยวกับสัมภาระที่ติดตัวผู้โดยสาร

เรื่องต้องรู้.. ของเหลว เจล สเปรย์

100 ml. ✓

ขนาดบรรจุภัณฑ์ไม่เกิน 100 มิลลิลิตร หรือในหน่วยวัดปริมาณอื่นที่เท่ากันและมีข้อความระบุปริมาณของบรรจุภัณฑ์

20 ซม. ✓

สามารถนำไปได้มากกว่า 1 ชิ้นแต่ต้องมีปริมาณรวมกันไม่เกิน 1,000 มิลลิลิตร และต้องบรรจุรวมกันอยู่ในถุงพลาสติกใส ซึ่งสามารถเปิด-ปิดผนึกได้

DUTY FREE ✓

ของเหลว เจล สเปรย์ที่ซื้อจากร้านค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานอนุญาตให้นำขึ้นเครื่องได้ แต่ต้องบรรจุไว้ในถุงพลาสติกที่ปิดผนึกและไม่ร่องรอยการแกะ การฉีกขาดหรือการเปิดปากถุง และต้องแสดงหลักฐานว่าซื้อในวันที่เดินทาง

ของเหลว เจล สเปรย์ที่ ยกเว้น ไม่ต้องมีปริมาณตามข้อกำหนด แต่มีปริมาณเหมาะสมกับระยะเวลาการเดินทาง สามารถนำขึ้นเครื่องได้

✓

ของเหลว เจล สเปรย์ประเภทยาต้องมีใบรับรองแพทย์ ฉลาก หรือเอกสารกำกับยาที่ระบุชื่อผู้โดยสารไว้แต่เป็นยาสามัญประจำบ้าน ตามประกาศกระทรวงสาธารณสุข

✓

อาหารที่ต้องพกพา ตามข้อกำหนดทางการแพทย์ หรือเพื่อวัตถุประสงค์ทางการแพทย์

✓

อาหารหรือขนมสำหรับเด็กที่มีความจำเป็นต้องใช้ระหว่างเที่ยวบิน

อ้างอิงจาก: ประกาศ ทพ. เรื่องหลักเกณฑ์การตรวจค้นของเหลว เจล สเปรย์ (LAGs) ที่นำมาขึ้นห้องโดยสารอากาศยานหรือนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินน่านาชาติ ณ พ.ศ. 2562

เรื่องต้องรู้.. ของเหลว เจล สเปรย์



100 ml

ขนาดบรรจุภัณฑ์ไม่เกิน 100 มิลลิลิตร หรือในหน่วยวัดปริมาณอื่นที่เท่ากันและมีข้อความระบุปริมาณของบรรจุภัณฑ์



20 ซม.

สามารถนำไปได้มากกว่า 1 ชิ้นแต่ต้องมีปริมาตรรวมกันไม่เกิน 1,000 มิลลิลิตร และต้องบรรจุรวมกันอยู่ในถุงพลาสติกใส ซึ่งสามารถเปิด-ปิดผนึกได้



DUTY FREE

ของเหลว เจล สเปรย์ที่ซื้อจากร้านปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานอนุญาตให้นำขึ้นเครื่องได้ แต่ต้องบรรจุไว้ในถุงพลาสติกที่ปิดผนึกและไม่มีร่องรอยการแกะ การฉีกขาดหรือการเปิดปากถุง และต้องแสดงหลักฐานว่าซื้อในวันที่เดินทาง

ของเหลว เจล สเปรย์ที่ ยกเว้น ไม่ต้องมีปริมาณตามข้อกำหนด แต่มีปริมาณเหมาะสมกับระยะเวลาการเดินทาง สามารถนำขึ้นเครื่องได้



ของเหลว เจล สเปรย์ประเภทยาซึ่งมีใบรับรองแพทย์ ฉลาก หรือเอกสารกำกับยาที่ระบุชื่อผู้โดยสารไว้แต่เป็นยาสามัญประจำบ้าน ตามประกาศกระทรวงสาธารณสุข



อาหารที่ต้องพกพา ตามข้อกำหนดทางการแพทย์ หรือเพื่อวัตถุประสงค์ทางโภชนาการ



อาหารหรือนมสำหรับเด็กที่มี ความจำเป็นต้องใช้ระหว่างเที่ยวบิน

อ้างอิงจาก: ประกาศ ทพ. เรื่องหลักเกณฑ์การตรวจค้นของเหลว เจล สเปรย์ (LAGs) ที่จะนำขึ้นห้องโดยสารอากาศยานหรือนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะ: พ.ศ. 2562

เด็กอายุต่ำกว่า 12 ปี ..เดินทางคนเดียวได้หรือไม่ ?

สำหรับสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

ไม่สามารถเดินทางเพียงลำพังได้



โดยจำเป็นต้องเดินทางกับบุคคลอายุ 16 ปี ขึ้นไป



อ้างอิงจาก: ข้อกำหนดว่าด้วยสิทธิในการบินของผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปี ของสายการบินไทยแอร์เอเชีย, สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ และ สายการบินนกแอร์



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์

นักศึกษา	สุวเมธ บุญยรัตน์	รหัส 6013200140
สาขาวิชา	การจัดการการบิน	
วัน-เดือน-ปีเกิด	วันที่ 15 พฤศจิกายน 2535	
จังหวัดที่เกิด	สุราษฎร์ธานี	
ที่อยู่ปัจจุบัน	2/96 คอนโดเค็มวิภาวดี ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210	
สถานที่ทำงาน	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
ตำแหน่ง	พนักงานต้อนรับภาคพื้น	
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี หลักสูตรบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาธุรกิจการบิน มหาวิทยาลัยรังสิต พ.ศ. 2558	

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี