

การศึกษาความสัมพันธ์ของการรับรู้กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยาน
ซึ่งไม่มีนักบินที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ก่อนทำการบิน และระหว่างทำการบิน
ที่ส่งผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย

A Study of the Relationship between Legal Recognition of Unmanned Aerial
Vehicle: Weight Less than 3 Kg before the Flight and During the Flight that Affect
the Compliance trend of the Controllers in Thailand

ปริญญา บรรจงมณี

Parinya Bunjongmanee

ภาควิชาบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยนานาชาติแสตมฟอร์ด จังหวัดเพชรบุรี 76120

Business Administration Program, Faculty of Graduate Studies, Stamford International University, Phetchaburi 76120

*To whom correspondence should be addressed. e-mail: parinya.bunjongmanee@stamford.edu

Received: 18 August 2021 , Revised: 31 October 2021, Accepted: 29 August 2022

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาเงื่อนไขกฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม (2) การรับรู้กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม (3) เงื่อนไขการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย (4) ความสัมพันธ์การรับรู้กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ซึ่งจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และการรับรู้และเงื่อนไขกฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย ข้อมูลจากประชากรที่ปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในประเทศไทย 384 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าโคสแควร์ ผลการวิจัยพบว่ากลุ่มตัวอย่างรับรู้เงื่อนไขกฎหมายอยู่ระดับมาก มีการรับรู้กฎหมายอยู่ระดับปานกลาง ด้านเงื่อนไขของการปฏิบัติตามอยู่ระดับมาก โดยปัจจัยส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับการรับรู้กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม โดยที่เงื่อนไขและการรับรู้กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ไม่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย

คำสำคัญ : การรับรู้กฎหมาย การปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ผู้บังคับในประเทศไทย

Abstract

This research aimed to study (1) Legal conditions of enforcement or launching of Unmanned Aerial Vehicle weight less than 2 kg. (Drone) (2) Legal recognitions of Unmanned Aerial Vehicle weight less than 2 kg. (Drone) (3) Conditions of compliance of controllers in Thailand (4) Statistical Analysis of legal recognition of enforcement or launching of Unmanned Aerial Vehicle weight less than 2 kg. (Drone) influence on the compliance trend of the controllers in Thailand classified by personal factors of consumers. Sample was person who enforced or launched Unmanned Aerial Vehicle in Thailand for 384 people by accidental sampling. Data were collected using questionnaires, analyzing data using statistics were frequency, percentage, average, standard deviation. Inferential statistics were Chi-Square Test Analysis. The result showed that: Overall, legal conditions were at high level, Overall, legal recognition were at medium level, Overall, condition of compliance was at high level. Statistical relationship with legal recognition of enforcement or launching of Unmanned Aerial Vehicle weight was less than 2 kg and Legal recognition and conditions of Unmanned Aerial Vehicle weight less than 2 kg. (Drone) did not affect the compliance trend of controllers in Thailand.

Keywords : Recognition Legal, Unmanned Aerial Vehicle: Weight Less Than 2 Kg, The Controllers In Thailand.

บทนำ

อากาศยานไม่มีนักบิน หรือ โดรน (Drone) หรือ ยูเอวี (Unmanned Aerial Vehicles; UAVs) เป็นนวัตกรรมใหม่หรือเทคโนโลยี มีการทำหน้าที่ในการบังคับเครื่องบินแทนมนุษย์ ซึ่งบทบาทของโดรน หรือเรียกอีกอย่างว่า อากาศยานไร้คนขับได้เข้ามามีอิทธิพลต่อรูปแบบการทำธุรกิจในปัจจุบัน ซึ่งต่างจากอดีตที่โดรนถูกนำไปใช้ในการทหารและภารกิจป้องกันประเทศเป็นหลัก ซึ่งโดรนยังมีความสามารถในการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ภาพหรือข้อมูลนั้น ๆ เช่น วิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (Environmental impacts) ในบริเวณนั้น ๆ และยังวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ประโยชน์ของโดรนที่มีมากมาย ทำให้ทั้งภาครัฐและเอกชนทั่วโลกนำโดรนมาใช้งานในรูปแบบต่าง ๆ โดรนจัดเป็นเทคโนโลยีสุดล้ำ แต่การออกกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้โดรน ในเรื่องของขนาดของตัวเครื่อง การบังคับการบิน ใบอนุญาตนักบิน การประกันภัยส่งผลถึงปัจจุบัน ในการที่บริษัทผู้ประกอบการหลายรายที่ต้องการจะทดสอบและนำโดรนไปใช้กับธุรกิจ และใช้เล่นแบบส่วนตัว แต่ยังคงมีความกังวลในเรื่องของตัวบทกฎหมาย ฉะนั้น กฎระเบียบข้อบังคับจะเป็นหนึ่งในกุญแจสำคัญในการควบคุมดูแลโดรนที่จะถูกนำมาใช้งานกับธุรกิจ ใช้งานแบบส่วนตัว และผลักดันให้เกิดการพัฒนาวัตกรรมใหม่ ๆ ในอนาคตได้รวดเร็วยิ่งขึ้น” ในประเทศไทยโดรนถูกนำมาใช้เฉพาะในหน่วยงานภาครัฐเพื่อการทหารและการป้องกันประเทศ และเริ่มมีการนำมาใช้งานกับธุรกิจและแบบส่วนตัวมากขึ้น การที่หน่วยงานภาครัฐออกกฎหมายควบคุมการใช้งานโดรนถือเป็นจุดเริ่มต้นที่ดี ที่จะช่วยจัดระเบียบการใช้งานที่เหมาะสมของโดรนแต่ละประเภท รวมทั้งคุณสมบัติของผู้บังคับการบินและข้อบังคับการบิน ซึ่งน่าจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางร่างกายและทรัพย์สิน ที่รบกวนความสงบสุขของบุคคลอื่น ข้อห้ามในด้านต่าง ๆ ที่จะสร้างความเดือดร้อนให้กับตนเองรวมทั้งกับบุคคลอื่นได้ และทำให้ตลาดโดรนในเมืองไทยขยายตัวอย่างรวดเร็วในอนาคต ผู้วิจัยต้องการศึกษาความสัมพันธ์ของการรับรู้กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ก่อนทำการบิน และระหว่างทำการบินที่ส่งผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับประเทศไทย เพื่อจะได้ทราบว่ากลุ่มเป้าหมายมีการรับรู้กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ซึ่งมีการนำกฎหมายมาใช้ปฏิบัติมากน้อยเพียงใด ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อแนวทางการวางกลยุทธ์การบริหารระเบียบของการจัดการคมนาคมภายในประเทศ และทางด้านการตลาดให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภคและต่อผู้จำหน่ายที่สามารถปรับตัวได้ในการดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับอากาศยานไร้คนขับ หรือไร้นักบิน ให้ประสบผลสำเร็จได้

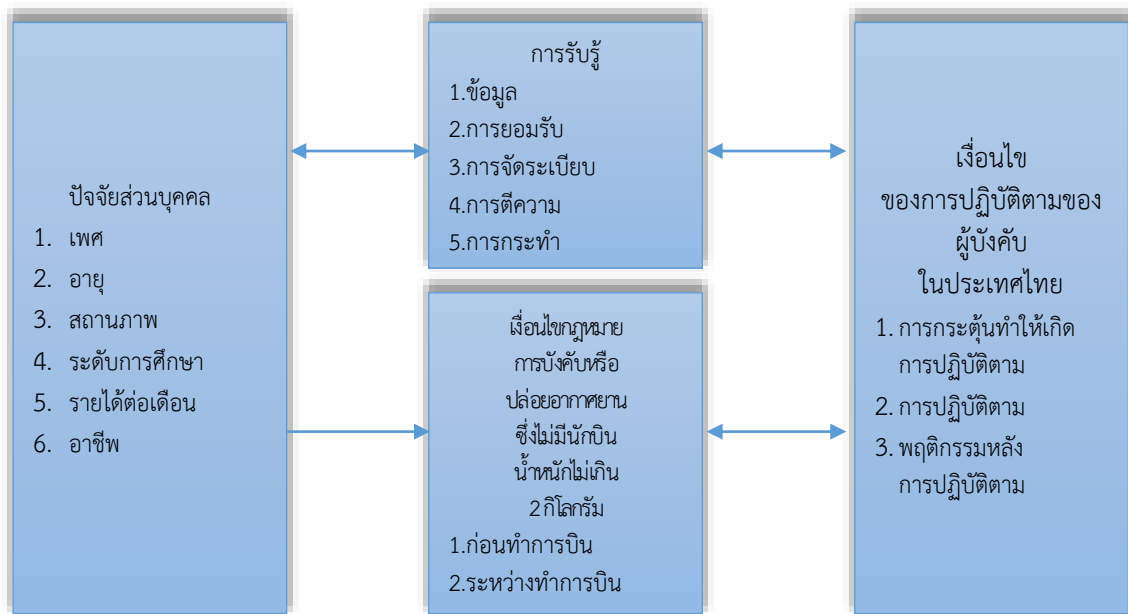
วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของการรับรู้กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาการรับรู้กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ในการศึกษาเรื่อง การศึกษาความสัมพันธ์ของการรับรู้กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ก่อนทำการบิน และระหว่างทำการบิน ที่ส่งผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าข้อมูลและได้รวบรวมทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ตัวแปรต้น ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน และ อาชีพ ด้านการรับรู้ ประกอบด้วยข้อมูล การยอมรับ การจัดระเบียบ การตีความ การกระทำ และประเด็นเงื่อนไขกฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ก่อนทำการบิน และระหว่างทำการบิน และตัวแปรตาม ได้แก่ เงื่อนไขของการปฏิบัติตามของผู้บังคับตามกรอบแนวคิดในการวิจัยดังนี้

กรอบแนวคิดในการวิจัย



รูปที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

สมมติฐานการวิจัย

1. การรับรู้กฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้ม การปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย ซึ่งจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้บริโภคไม่มีความแตกต่างกัน
2. ในด้านการรับรู้และเงื่อนไขกฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทยไม่แตกต่างกัน

วิธีดำเนินการวิจัย

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ กลุ่มประชากรที่มีการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในประเทศไทย ผู้วิจัยจึง ใช้สูตรของ Cochran [1] โดยกำหนดระดับค่า ความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และระดับค่าความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 384 คนด้วยวิธีการสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental sampling)

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม โดยแบ่งเป็น 4 ตอน ได้แก่ ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ซึ่งเป็นแบบสอบถามแบบตรวจรายการ (Check list) ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับเงื่อนไขของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย [2] ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย และตอนที่ 4 แบบสอบถามเงื่อนไขของการกระทำในการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย ลักษณะคำถามของแบบสอบถามตอนที่ 2 ตอนที่ 3 และตอนที่ 4 เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่าของ Likert scale โดยมี 5 ระดับ การกำหนดเกณฑ์เช่นนี้ยึดหลักว่า ให้ช่วงห่างหรือพิสัยของคะแนนทุกระดับเท่ากัน ซึ่งเมื่อกำหนดน้ำหนักคะแนนระดับมากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และ น้อยที่สุด เป็น 5, 4, 3, 2 และ 1 ตามลำดับ พิสัยเป็น $5-1 = 4$ เฉลี่ยแต่ละช่วงห่างกัน $4/5 = 0.8$

3. การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ผ่านการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ได้ค่าความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (IOC) อยู่ที่ 1.00 หลังจากนั้นนำแบบสอบถามไปทดสอบกับประชากรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน และ นำไปวิเคราะห์ที่ได้ค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ 0.86

4. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1 ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์หาค่าความถี่ หาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วน เบี่ยงเบนมาตรฐานโดยมีเกณฑ์การแปลความหมายค่าเฉลี่ย ใช้เกณฑ์ ดังนี้ (1) ค่าเฉลี่ย 4.21–5.00 หมายถึง มีระดับมากที่สุด (2)

ค่าเฉลี่ย 3.41–4.20 หมายถึง มีระดับมาก (3) ค่าเฉลี่ย 2.61–3.40 หมายถึง มีระดับปานกลาง (4) ค่าเฉลี่ย 1.81–2.60 หมายถึง มีระดับน้อย และ (5) ค่าเฉลี่ย 1.00–1.80 หมายถึง มีระดับน้อยที่สุด

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 2 ผู้วิจัยใช้การทดสอบสมมติฐานโดยการทดสอบความสัมพันธ์ ความสัมพันธ์ของการรับรู้ของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตาม ของผู้บังคับในประเทศไทยซึ่งจำแนกตามปัจจัยส่วนของผู้บริโภค โดยใช้ค่าทดสอบไคสแควร์ (Chi-Square Test)

ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดขอบเขตการวิจัย ได้แก่ ขอบเขตด้านตัวแปร ตัวแปรต้น ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล เจ็อนไขของการ ปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย และการรับรู้ มาประยุกต์ใช้ตัวแปรตามจากทฤษฎีปัจจัยการปฏิบัติตาม ในด้านของขอบเขต ด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ กลุ่มประชากรที่มีการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินใน ประเทศไทย ด้านพื้นที่ในการศึกษา คือ ประเทศไทย ประกอบด้วย 77 จังหวัด แบ่งเป็น 6 ภูมิภาค และและขอบเขตด้านระยะเวลา ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ใช้ระยะเวลา 6 เดือน

การทบทวนวรรณกรรม

ในการศึกษาเรื่อง การศึกษาความสัมพันธ์ของการรับรู้กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ก่อนทำการบิน และระหว่างทำการบิน ที่ส่งผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้า ข้อมูลและได้รวบรวมทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย การรับรู้ เจ็อนไขกฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ก่อนทำการบินและหลังทำการบิน [2] และแนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยการรับรู้มาประยุกต์ใช้เป็นตัวแปรต้นในการศึกษาวิจัย และในส่วนของตัวแปรตามได้มีการประยุกต์แนวคิดปัจจัยการปฏิบัติตามดังมีรายละเอียดดังนี้

การรับรู้เป็นกระบวนการที่แสดงถึงความสลับซับซ้อนและธรรมชาติของการกระทำตอบโต้ในการรับรู้ แบ่งกระบวนการย่อยได้ เป็น 5 ขั้นตอน คือ กระบวนการของการรับรู้เป็นการแสดงถึงความสลับซับซ้อนและธรรมชาติของการกระทำตอบโต้ในการรับรู้ แบ่งกระบวนการย่อยได้เป็น 5 ขั้นตอน [3] คือ ข้อมูล การที่บุคคลได้รับความและตอบสนองต่อสิ่งที่เกิดขึ้น การรับรู้แบ่งได้เป็น 2 กิจกรรม คือ การรับข้อมูลและการแปลข้อมูลให้เป็นข้อความตามความเข้าใจ การรับรู้จะต้องคำนึงถึงความรู้ความเข้าใจในข้อมูลข่าวสาร ความสนใจและประสบการณ์จึงสามารถทำให้แปลความถูกต้อง การยอมรับเป็นพฤติกรรมที่แสดงความพร้อมของบุคคลที่จะตอบสนอง (Readiness to Respond) หรือแนวโน้มที่จะแสดงออก (Tendency to Act) ต่อเป้าหมายของทัศนคติที่มีการประมวลความรู้ และ ประเมินค่าความรู้สึกต่อสิ่งนั้นแล้ว โดยพฤติกรรม จะแสดงออกได้สองลักษณะ ได้แก่ การยอมรับ สนับสนุน เข้าใกล้ ช่วยเหลือ ส่งเสริม และพฤติกรรมทางลบ ได้แก่ การทำลาย ขัดขืน ต่อสู้ ถอยหนี ฯลฯ การจัดระเบียบ เมื่อบุคคลได้คัดเลือกรับรู้สิ่งเร้าในสภาพแวดล้อม ภายนอกแล้ว ก็จะเกิดการจัดระเบียบของการเรียนรู้ (Perceptual Organization) ทั้งนี้เพื่อจะเป็นการปูทางให้ขั้นตอนที่จะเกิดขึ้นต่อไป แม้บุคคลแต่ละคนจะมีลักษณะพิเศษเฉพาะตัว อันทำให้เขาแตกต่างไปจากบุคคลอื่นอย่างมากก็ตามแต่ก็มีปัจจัยหลายประการที่มีอิทธิพล ต่อตัวการจัดระเบียบของการรับรู้ในสิ่งเร้าของบุคคลโดยทั่วไปปัจจัยเหล่านั้นได้แก่ความคล้ายคลึงกัน (Similarity) เช่น ความคล้ายคลึงกันในเรื่องสี ขนาด หรือลักษณะอื่นๆ ที่ทำให้เห็นความแตกต่างทางกายภาพ นอกจากนั้นระยะใกล้ไกล (Proximity in Space) ความเร็วช้า (Proximity in Time) ของสิ่งเร้าหรือสิ่งที่ถูกรับรู้ก็มีอิทธิพลต่อการจัดระเบียบของการรับรู้ด้วยเช่นกัน นั่นก็คือสิ่งที่อยู่ใกล้ๆ กัน หรือเคลื่อนไหวด้วยความเร็วช้าพๆ กัน จะถูกรับรู้ว่ามีอยู่ในกลุ่มเดียวกัน และการตีความ (Interpretation) ขั้นตอนการตีความ (Interpretation) นี้ เป็นขั้นตอนของการตีความในสิ่งเร้าที่รับเข้ามาในตัวบุคคลและได้จัดระเบียบไว้แล้ว การตีความนี้ถือเป็นขั้นตอนที่สำคัญที่สุดในบรรดาขั้นตอนทั้งหลาย และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตีความ ก็คือ ลักษณะของสิ่งเร้าและลักษณะส่วนตัวของบุคคลผู้นั้นตั้ง จะกล่าวต่อไป นอกจากนั้นยังมีปัจจัยอื่นที่มีอิทธิพลต่อการตีความ ได้แก่ Stereotype และ Halo Effect เป็นต้น

กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้รายละเอียดข้อกำหนดการใช้โดรนในไทยตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การอนุญาตและเงื่อนไขในการ บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 [2] กำหนดว่าอากาศยานที่ ควบคุมการบินจากภายนอกประเภทที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการเล่นเป็งานอดิเรก เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อการกีฬา มีน้ำหนักไม่ เกิน 2 กิโลกรัม โดยให้ผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานต้องมีอายุมากกว่า 18 ปี หรือมีผู้แทนโดยชอบธรรมควบคุมดูแล ซึ่งอากาศยาน ในข้อนี้ กระทรวงคมนาคมอนุญาตให้ทำการบินได้ โดยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้

(1) ก่อนทำการบิน

(ก) ตรวจสอบว่าอากาศยานอยู่ในสภาพที่สามารถทำการบินได้อย่างปลอดภัย ซึ่งรวมถึงตัวอากาศยานและระบบควบคุมอากาศยาน (ข) ได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่ที่จะทำการบิน (ค) ทำการศึกษาพื้นที่และชั้นของห้วงอากาศที่จะทำการบิน (ง) มีแผนฉุกเฉิน รวมถึงแผนสำหรับกรณีเกิดอุบัติเหตุ การรักษาพยาบาล และการแก้ปัญหากรณีไม่สามารถบังคับอากาศยานได้

(2) ระหว่างทำการบิน

(ก) ห้ามทำการบินในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน และรบกวนความสงบสุขของบุคคลอื่น (ข) ห้ามทำการบินเข้าไปในบริเวณเขตห้าม เขตจำกัด และเขตอันตรายตามที่ประกาศใน เอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทย (Aeronautical Information Publication – Thailand หรือ AIP-Thailand) รวมทั้ง สถานที่ราชการ หน่วยงานของรัฐ โรงพยาบาล เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ (ค) แนวการบินขึ้นลงของอากาศยานจะต้องไม่มีสิ่งกีดขวาง (ง) ผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานต้องสามารถมองเห็นอากาศยานได้ตลอดเวลาที่ทำการบินและห้ามทำการบังคับอากาศยานโดยอาศัยชุดกล้องบนอากาศยานหรืออุปกรณ์อื่นที่มีลักษณะใกล้เคียง (จ) ต้องทำการบินในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก ซึ่งสามารถมองเห็นอากาศยานได้อย่างชัดเจน (ฉ) ห้ามทำการบินเข้าใกล้หรือเข้าไปในเมฆ (ช) ห้ามทำการบินภายในระยะเก้ากิโลเมตร (ห้าไมล์ทะเล) จากสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต (ซ) ห้ามทำการบินโดยใช้ความสูงเกิน 90 เมตร (300 ฟุต) เหนือพื้นดิน (ฅ) ห้ามทำการบินเหนือเมือง หมู่บ้าน ชุมชน หรือพื้นที่ที่มีคนมาชุมนุมอยู่ (ฉ) ห้ามบังคับอากาศยานเข้าใกล้อากาศยานซึ่งมีนักบิน (ง) ห้ามทำการบินละเมิดสิทธิส่วนบุคคลของผู้อื่น (จ) ห้ามทำการบินโดยก่อให้เกิดความเดือดร้อน ความรำคาญ แก่ผู้อื่น (ฉ) ห้ามส่งหรือพาวัตถุอันตรายตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรืออุปกรณ์ปล่อยแสงเลเซอร์ติดไปกับอากาศยาน และ (ช) ห้ามทำการบินโดยมีระยะห่างในแนวราบกับบุคคล ยานพาหนะ สิ่งก่อสร้าง หรืออาคาร น้อยกว่า 30 เมตร (100 ฟุต) [4] กล่าวถึง กระบวนการรับรู้ว่าเป็นกระบวนการทางจิตวิทยาเบื้องต้นในการตีความสิ่งเร้าที่สัมผัสต่าง ๆ เพื่อสร้างประสบการณ์ที่มีความสำคัญสำหรับผู้ การรับรู้เป็นสิ่งที่ทำให้บุคคลมีความแตกต่างกันเมื่อบุคคลได้รับสิ่งเร้าก็จะประมวลสิ่งรับรู้เป็นประสบการณ์ที่มีความหมายเฉพาะตนเอง โดยมีกระบวนการ 5 ขั้นตอน ดังนี้ ข้อมูล การยอมรับ การจัดระเบียบ การตีความและการกระทำ

Skinner มีความคิดว่าทฤษฎีการวางเงื่อนไขแบบคลาสสิกของ Pavlov นั้น จำกัอยู่กับพฤติกรรมการเรียนรู้ที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนน้อยของมนุษย์ พฤติกรรมส่วนใหญ่แล้วมนุษย์จะเป็นผู้ลงมือปฏิบัติเอง ไม่ใช่เกิดจากการจับคู่ระหว่างสิ่งเร้าใหม่กับสิ่งเร้าเก่า โดยสกินเนอร์ได้อธิบาย คำว่า “พฤติกรรม” ว่าประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ตัว คือ ว่าจะประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ตัว [5] คือ

1. Antecedents คือ เงื่อนไขหรือสิ่งเร้าที่กระตุ้นให้เกิดพฤติกรรม (สิ่งที่ก่อให้เกิดขึ้นก่อน) ทุกพฤติกรรมต้องมีเงื่อนไข นำ เช่น วันนี้ต้องเข้าเรียนบ่ายโมง พฤติกรรมเรถูกกำหนดด้วยเวลา

2. Behavior คือ พฤติกรรมที่แสดงออก

3. Consequences หรือผลกรรม เกิดขึ้นหลังการทำพฤติกรรม

ในงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ และทัศนคติ มีดังนี้ ทิววรรณ ปิ่นสุวรรณ [6] ได้ศึกษาเรื่อง การรับรู้การเปลี่ยนแปลงองค์การกับขวัญในการปฏิบัติงานและผลการปฏิบัติงานของพนักงาน: ศึกษาเฉพาะกรณีพนักงานของบริษัท บางชื่อโรงสีไฟเจียเม้ง จำกัด พบว่าพนักงานมีการรับรู้การเปลี่ยนแปลงองค์การอยู่ในระดับสูง มีขวัญในการปฏิบัติงานโดยรวมอยู่ในระดับปานกลางมีผลการปฏิบัติงานอยู่ในระดับดีพอใช้ และณัฐยา จันทร์คง [7] ได้ศึกษาเรื่อง การรับรู้สิทธิแรงงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2551 ของนักศึกษาในมหาวิทยาลัยของรัฐ พบว่านักศึกษามีการรับรู้สิทธิแรงงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ด้านเวลาการทำงานเกี่ยวกับเวลาทำงานปกติ ค่าจ้างขั้นต่ำ สวัสดิการ และค่าชดเชย ส่วนสิทธิแรงงานเกี่ยวกับค่าล่วงเวลา สัญญาจ้าง และ กฎระเบียบต่าง ๆ มีการรับรู้เป็นส่วนน้อย กรณีที่รับรู้สิทธิแรงงาน พบว่านักศึกษารับรู้ผ่านสื่อบุคคล โดยเฉพาะครู อาจารย์ และจากสื่อโทรทัศน์ ปัจจัยสำคัญที่ทำให้มีการรับรู้สิทธิแรงงานแตกต่างกัน ในเกือบทุกด้านของสิทธิแรงงาน นอกจากนั้น เนตรนภา ชินะสกุลชัย [8] ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการใช้กับการรับรู้คุณค่าตราสินค้าโทรศัพท์มือถือยี่ห้อไอโฟนของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้บริโภคให้ความสำคัญการรับรู้คุณค่าตราสินค้าของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อโทรศัพท์มือถือยี่ห้อไอโฟน ด้านการรู้จักตราสินค้า ด้านคุณภาพที่รับรู้ ด้านความสัมพันธ์กับตราสินค้า และด้านความภักดีต่อตราสินค้า ทั้ง 4 ด้านอยู่ในระดับการรับรู้คุณค่าตราสินค้าในระดับมาก ส่วนณัฐณม เฒ่าพันธ์ และธัญพร ตรีธนาวัตร [9] ได้ศึกษาเรื่อง การรับรู้และทัศนคติของผู้ใช้บริการสายการบินภายในกรุงเทพมหานครที่มีต่อข่าวสารการตรวจสอบมาตรฐานการบินของไทยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ พบว่าการรับรู้ข่าวสารของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อเรื่องผลการตรวจสอบมาตรฐานการบินของไทยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศไม่มีผลต่อทัศนคติด้านความปลอดภัย ความน่าเชื่อถือและการให้บริการ และ สุชีรา พระมาลากัลยกร ศรีภักดี และมนไท ประมูลจักโก [10] ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การรับรู้และความเข้าใจต่อการกระทำตามพระราชบัญญัติ

ว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. 2550 ของผู้ใช้บริการร้านอินเทอร์เน็ต กรณีศึกษา:อำเภอเมืองอุบลราชธานี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการรับรู้เนื้อหาสาระของ พ.ร.บ. และความเข้าใจต่อการกระทำความผิดตาม พ.ร.บ. ในระดับปานกลาง แต่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีพฤติกรรมตามกรอบของ พ.ร.บ. ในระดับมาก นอกจากนี้ เอกรินทร์ จงเสรีเจริญ [11] ได้ศึกษาเรื่อง การรับรู้ของข้าราชการทหารต่อพระราชบัญญัติกฏอัยการศึก พ.ศ. 2457 กรณีศึกษา กองพันทหารราบในกองพลทหารราบที่ 9 พบว่า การรับรู้พระราชบัญญัติกฏอัยการศึกของข้าราชการทหารฯ ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง

ผลการวิจัย

1. ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน อาชีพ จำนวนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม และยี่ห้ออากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติค่าร้อยละ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 84.00 และเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 16.00 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุ 21-30 ปีคิดเป็นร้อยละ 48.00 รองลงมาคืออายุ 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.00 มีอายุ 41 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 13.00 และมีอายุต่ำกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 9.00 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 64.00 รองลงมาคือสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 27.00 และมีสถานภาพหย่าร้าง/หม้าย คิดเป็นร้อยละ 9.00 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 66.00 รองลงมาคือระดับการศึกษาปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 18.00 ระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 13.00 และมีระดับการศึกษาปริญญาเอก คิดเป็นร้อยละ 3.00 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ 45,000 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 24.00 รองลงมาคือมีรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.00 มีรายได้ 25,001-35,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 20.00 มีรายได้ 15,001-25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 19.00 และมีรายได้ 35,001-40,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 15.00 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 24.00 รองลงมาคืออาชีพอิสระ คิดเป็นร้อยละ 23.00 มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 21.00 มีอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 16.00 และอาชีพเจ้าของธุรกิจ/ค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 16.00 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม 1 ลำ คิดเป็นร้อยละ 80.00 มี 2 ลำ คิดเป็นร้อยละ 16.00 และมี 3 ลำ คิดเป็นร้อยละ 4.00 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้ยี่ห้ออากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม DJI คิดเป็นร้อยละ 58.00 รองลงมาคือใช้ยี่ห้อ Xiaomi คิดเป็นร้อยละ 20.00 ใช้ยี่ห้อ Go Pro คิดเป็นร้อยละ 13.00 ใช้ยี่ห้อ Xiro คิดเป็นร้อยละ 7.00 และใช้ยี่ห้อ Parrot คิดเป็นร้อยละ 2.00 ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนและร้อยละของลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน (400)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	336	84.00
หญิง	64	16.00
รวม	400	100.00
อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	36	9.00
21-30 ปี	192	48.00
31-40 ปี	120	30.00
41 ปี ขึ้นไป	52	13.00
รวม	400	100.00
สถานภาพ		
โสด	256	64.00
สมรส	108	27.00
หย่าร้าง/หม้าย	36	9.00
รวม	400	100.00

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน (400)	ร้อยละ
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	52	13.00
ปริญญาตรี	264	66.00
สูงกว่าปริญญาตรี	72	18.00
ปริญญาเอก	12	3.00
รวม	400	100.00
รายได้ต่อเดือน		
ต่ำกว่า 15,000 บาท	88	22.00
15,000-25,000 บาท	76	19.00
25,001-35,000 บาท	80	20.00
35,000-40,000 บาท	60	15.00
45,000 บาทขึ้นไป	96	24.00
รวม	400	100.00
อาชีพ		
นักเรียน/นักศึกษา	96	24.00
เจ้าของธุรกิจ/ค้าขาย	64	16.00
ผู้บริหาร/บริษัทเอกชน	84	21.00
ข้าราชการ/ผู้บริหารรัฐวิสาหกิจ	64	16.00
อาชีพอิสระ	92	23.00
รวม	400	100.00
จำนวนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม		
1 ลำ	320	80.00
2 ลำ	64	16.00
3 ลำ	16	4.00
รวม	400	100.00
ยี่ห้ออากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม		
DJI	232	58.00
Go Pro	52	13.00
Xiro	28	7.00
Xiaomi	80	20.00
Parrot	8	2.00
รวม	400	100.00

2. เจื่อนไขกฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโนม้การปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย โดยในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า เจื่อนไขกฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโนม้การปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย โดยในภาพรวม อันดับแรก คือ เจื่อนไขกฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัมในระหว่างทำการบิน มากกว่าเจื่อนไขกฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัมก่อนทำการบิน

3. การรับรู้กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโนม้การปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย โดยภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ผู้บริโภคให้ความสำคัญกับการรับรู้กฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม โดยภาพรวม อันดับแรก คือ ด้านการกระทำรองลงมา คือ ด้านการยอมรับ ด้านการตีความ และด้านข้อมูล

4. เจื่อนใจของการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ผู้บริโภคให้ความสำคัญของเจื่อนใจของการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย โดยภาพรวม อันดับแรก คือ ด้านการปฏิบัติตาม รองลงมา คือ ด้านพฤติกรรมหลังการปฏิบัติตาม และด้านการกระตุ้นให้เกิดการปฏิบัติตาม

5. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์การรับรู้กฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย ซึ่งจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้บริโภคดังตารางที่ 2 ตารางที่ 2 ตารางความสัมพันธ์การรับรู้กฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย ซึ่งจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้บริโภค

ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้บริโภค	การรับรู้กฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน		ผลการทดสอบ
	Chi-Square	Sig.	
1. เพศ	1.644	0.000*	มีความสัมพันธ์กัน
2. อายุ	5.663	0.000*	มีความสัมพันธ์กัน
3. สถานภาพ	4.910	0.000*	มีความสัมพันธ์กัน
4. ระดับการศึกษา	6.028	0.000*	มีความสัมพันธ์กัน
5. รายได้ต่อเดือน	7.370	0.000*	มีความสัมพันธ์กัน
6. อาชีพ	7.873	0.000*	มีความสัมพันธ์กัน
7. จำนวนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	4.828	0.000*	มีความสัมพันธ์กัน
8. ยี่ห้ออากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	6.234	0.000*	มีความสัมพันธ์กัน

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 2 ผลการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์การรับรู้กฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทยซึ่งจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้บริโภค พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้บริโภคมีความสัมพันธ์กับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้บริโภค มีความสัมพันธ์กับการรับรู้กฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทยมีนัยสำคัญทางสถิติ .05

6. การวิเคราะห์การรับรู้และเจื่อนใจกฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย พบว่า เจื่อนใจและการรับรู้กฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ไม่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย

อภิปรายผลและสรุปผล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้นำประเด็นที่มีความสำคัญต่อเจื่อนใจและการรับรู้กฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย โดยมีประเด็นที่น่าสนใจสามารถนำมาอภิปรายได้ ดังนี้

1. ความสัมพันธ์การรับรู้กฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัมที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า มีเจื่อนใจกฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัมในระหว่างทำการบิน มากกว่าเจื่อนใจกฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัมก่อนทำการบิน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ เนตรนภา ชินะสกุลชัย [7] ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการใช้กับการรับรู้คุณค่าตราสินค้าโทรศัพท์มือถือยี่ห้อไอโฟนของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้บริโภคให้ความสำคัญการรับรู้คุณค่าตราสินค้าของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อโทรศัพท์มือถือยี่ห้อไอโฟน ด้านการรู้จักตราสินค้า ด้านคุณภาพที่รับรู้ ด้านความสัมพันธ์กับตราสินค้า และด้านความภักดีต่อตราสินค้า ทั้ง 4 ด้านอยู่ในระดับการรับรู้คุณค่าตราสินค้าในระดับมาก และยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ ทิวาวรรณ ปิ่นสุวรรณ [5] ได้ศึกษาเรื่อง การรับรู้การเปลี่ยนแปลงองค์การกับขวัญในการปฏิบัติงานและผลการปฏิบัติงานของพนักงาน: ศึกษาเฉพาะกรณีพนักงานของบริษัท บางชื่อโรงสีไฟเจียเม้ง จำกัด พบว่าพนักงานมีการรับรู้การเปลี่ยนแปลงองค์การอยู่ในระดับสูง มีขวัญ ในการปฏิบัติงานโดยรวมอยู่ในระดับปานกลางมีผลการปฏิบัติงานอยู่ในระดับดีพอใช้

2. การรับรู้กฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัมที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลางเมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับการรับรู้

กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม โดยภาพรวมอันดับแรก คือ ด้านการกระทำ รองลงมา คือ ด้านการยอมรับ ด้านการตีความ ด้านการตีความ และด้านข้อมูล ซึ่งสอดคล้องกับซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ เอกกรินทร์ จงเสรีเจริญ [10] ได้ศึกษาเรื่อง การรับรู้ของข้าราชการทหารต่อพระราชบัญญัติกฎหมายการศึกษา พ.ศ. 2457 กรณีศึกษา กองพันทหารราบ ในกองพลทหารราบที่ 9 พบว่า การรับรู้พระราชบัญญัติกฎหมายการศึกษาของข้าราชการทหารฯ ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง

3. เจื่อนใจของการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย โดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ผู้บริโภคให้ความสำคัญของเจื่อนใจของการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย โดยภาพรวม อันดับแรก คือ ด้านการปฏิบัติตาม รองลงมา คือ ด้านพฤติกรรมหลังการปฏิบัติตาม และด้านการกระตุ้นทำให้เกิดการปฏิบัติตาม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุชีรา พระมาลา, กัลยกร ศรีภักดี และมนไท ประมูลจักษ์โก [9] ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การรับรู้และความเข้าใจต่อการกระทำผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. 2550 ของผู้ใช้บริการร้านอินเทอร์เน็ต กรณีศึกษา:อำเภอเมือง อุบลราชธานี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการรับรู้เนื้อหาสาระของ พ.ร.บ. และความเข้าใจต่อการกระทำผิดตาม พ.ร.บ. ในระดับปานกลาง แต่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีพฤติกรรมตามกรอบของ พ.ร.บ. ในระดับมาก

4. การหาความสัมพันธ์การรับรู้กฎหมายการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย ซึ่งจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของเพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน อาชีพจำนวนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม และยี่ห้ออากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม พบว่า มีความสัมพันธ์กับการรับรู้กฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย ในด้านภาพรวม โดยมีระดับนัยสำคัญ $P \leq .001$ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ณัฐยา จันทรงค์ [6] ได้ศึกษาเรื่อง การรับรู้สิทธิแรงงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2551 ของนักศึกษาในมหาวิทยาลัยของรัฐ พบว่า นักศึกษามีการรับรู้สิทธิ แรงงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ด้านเวลาการทำงานเกี่ยวกับเวลาทำงานปกติ ค่าจ้างขั้นต่ำ สวัสดิการ และค่าชดเชย ส่วนสิทธิแรงงานเกี่ยวกับค่าล่วงเวลา สัญญาจ้าง และ กฎระเบียบต่าง ๆ

5. การวิเคราะห์ข้อมูลการรับรู้และเจื่อนใจกฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทยพบว่า เจื่อนใจและการรับรู้กฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานไม่มีผลต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามของผู้บังคับในประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ณัฐกมล เม่าพันธ์ และธัญพร ตีรณานวัตร [8] ได้ศึกษาเรื่อง การรับรู้และทัศนคติของผู้ใช้บริการสายการบินภายในกรุงเทพมหานครที่มีต่อข่าวสารการตรวจสอบมาตรฐานการบินของไทยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ พบว่าการรับรู้ข่าวสารของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อเรื่องผลการตรวจสอบมาตรฐานการบินของไทยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศไม่มีผลต่อทัศนคติด้านความปลอดภัย ความน่าเชื่อถือและการให้บริการ

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

1.1 เพื่อนำมาใช้พัฒนา ปรับปรุง และเป็นแนวทางในการดำเนินการ โดยผู้ประกอบการ ควรให้ความสำคัญกับการรับรู้และเจื่อนใจของ พ.ร.บ. การบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เนื่องจากปัจจัยต่างๆ นี้มีความสำคัญกับการดำเนินการปฏิบัติต่อผู้ที่ต้องการซื้อสินค้าไปใช้งาน

1.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญแก่ประชาสัมพันธ์ โดยการควรปรับกลยุทธ์ช่องทางการสื่อสาร การขาย ข้อมูลต่างๆ ด้าน จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ของการปฏิบัติและบทลงโทษให้มากขึ้น โดยมีการประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต และสถานที่ท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มช่องทางการรับรู้ให้กับผู้บริโภค

1.3 ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญการรับรู้ของเจื่อนใจของ ของ พ.ร.บ. การบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ในระดับปานกลาง ซึ่งจากการวิจัยแล้วหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญกับการให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้งานให้ชัดเจนและทั่วถึงมากยิ่งขึ้น

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการศึกษาสัมภาษณ์เจาะลึกควบคู่ไปกับการวิจัยเชิงปริมาณ โดยเปิดโอกาสให้ผู้บริโภคที่ซื้อและใช้งาน อากาศซึ่งไม่มีนักบินได้ใช้สิทธิในการแสดงความคิดเห็น ซึ่งจะช่วยให้ได้รับข้อมูลในการนำไปบริหารจัดการองค์การ

2.2 ควรศึกษาประสิทธิผลการประยุกต์ พ.ร.บ. การบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ในการสร้างการปฏิบัติให้กับผู้ใช้งานได้ตระหนักถึงในการใช้งานให้ถูกต้อง

2.3 แนวทางในการพัฒนาการปฏิบัติตามกฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานมีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ซึ่งไม่มีนักบินของผู้บังคับในประเทศไทย เพื่อการบังคับใช้ พ.ร.บ. ให้เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.4 แรงจูงใจในการสร้างการปฏิบัติตาม พ.ร.บ.กฎหมายของการบังคับหรือปล่อยอากาศยานมีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม ซึ่งไม่มีนักบินของผู้บังคับในประเทศไทย เพื่อกระตุ้นในการปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ที่ได้กำหนดไว้แล้ว

เอกสารอ้างอิง

- [1] Cochran, WG. Sampling techniques. New York: John Wiley & Sons; 1953.
- [2] สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. กฎหมายนำรู้เกี่ยวกับ Unmanned Aerial Vehicle (UAV). [อินเทอร์เน็ต]. 2560 [เข้าถึงเมื่อ 18 เมษายน 2561]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.caat.or.th/th/archives/31657>.
- [3] สร้อยตระกูล (ติวยานนท์) อรรถมานะ. พฤติกรรมองค์กร : ทฤษฎีและการประยุกต์. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์; 2541.
- [4] The Civil Aviation Authority of Thailand. Laws of Attraction about Unmanned Aerial Vehicle (UAV). [Internet]. 2014 [cited 2021 April 22]. Available from: <https://www.caat.or.th/>
- [5] Alavosius, M, Herbst, S, Dagen, J, Rafacz, S. Beyond the Skinner Box”: Expanding Behavior Systems Analyses. Journal of Organizational Behavior Management, 2014; 4. [Internet]. 2014 [cited 2021 April 22]. Available from: <https://doi.org/10.1080/01608061.2014.973633>
- [6] ทิววรรณ ปิ่นสุวรรณ. การรับรู้การเปลี่ยนแปลงองค์การกับขวัญในการปฏิบัติงานและผลการปฏิบัติงานของ พนักงาน: ศึกษาเฉพาะกรณีพนักงานของบริษัท บางซื่อโรสไฟไฟเจียแม็ง จำกัด. [สารนิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต]. กรุงเทพมหานคร: สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ; 2550.
- [7] ณิชญา จันทร์คง. การรับรู้สิทธิแรงงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2551 ของนักศึกษาในมหาวิทยาลัยของรัฐ. [สารนิพนธ์พัฒนาแรงงานและสวัสดิการมหาบัณฑิต]. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์; 2553.
- [8] Schermerhorn, JR., Hunt, JG., Richard, ON. Managing organizational behavior. New York: John Wiley; 1982.
- [9] เนตรนภา ชินะสกุลชัย. พฤติกรรมการใช้กับการรับรู้คุณค่าตราสินค้าโทรศัพท์มือถือยี่ห้อไอโฟน ของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศาสตรมหาบัณฑิต]. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย; 2553.
- [10] ณิชฎมน เผ่าพันธุ์ และฉันทพร ตีรณานูวัตร. การรับรู้และทัศนคติของผู้ใช้บริการสายการบินภายในกรุงเทพมหานครที่มีต่อข่าวสารการตรวจสอบมาตรฐานการบินของไทยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต; 2558.
- [11] สุชีรา พระมาลา, กัลยกร ศรีภักดี, มนไท ประมูลจักโก. การรับรู้และความเข้าใจต่อการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. 2550 ของผู้ใช้บริการร้านอินเทอร์เน็ต กรณีศึกษา: อำเภอเมืองอุบลราชธานี. การประชุมวิชาการและเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ “สร้างสรรค์และพัฒนา เพื่อก้าวหน้าสู่ประชาคมอาเซียน” ครั้งที่ 2; 18-19 มิถุนายน 2558 ณ วิทยาลัยนครราชสีมา อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา: 2558. 651-658.
- [12] เอกรินทร์ จงเสรีเจริญ. การรับรู้ของข้าราชการทหารต่อพระราชบัญญัติกฏอัยการศึก พ.ศ.2457 กรณีศึกษา กองพันทหารราบในกองพลทหารราบที่ 9. [วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต]. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยมหิดล; 2558.