

ความสัมพันธ์ระหว่างบรรยากาศความปลอดภัยกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงาน
ของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่
**The Relationships between Safety Climate and At-risk Behavior of Employee Working
at Chiang Mai International Airport**

เขมณัฏฐ์ อำนวยวรชัย¹ และธีรพจน์ เวศพันธุ์²

Khemmanat Aumnaiworachai¹ and Teerapot Wessapan²

¹หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการบิน มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย

¹Master of Science Program in Aviation Management, Eastern Asia University

²คณะการบิน มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย

²Faculty of Aviation, Eastern Asia University

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เพื่อ (1) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบรรยากาศความปลอดภัยกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่และ (2) เพื่อสร้างสมการสำหรับการทำนายพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานในท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ซึ่งผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ จำนวน 90 คนโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิจากนั้นใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล และนำผลมาวิเคราะห์ผลทางสถิติ ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน Pearson's Product Correlation และ การวิเคราะห์สมการถดถอยแบบพหุคูณด้วยวิธีการถดถอยพหุแบบขั้นตอนผลการศึกษาพบว่า (1) บรรยากาศความปลอดภัยในแต่ละปัจจัย ได้แก่ ความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย ด้านการให้ความสำคัญของความปลอดภัย ด้านการอบรม และด้านความกดดันเพื่อให้ได้ผลผลิต มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และ (2) สมการในการทำนายพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานเป็นดังนี้ พฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงาน (\hat{Y}) = 3.256 - 0.417 (การอบรม) + 0.163 (ความกดดันเพื่อให้ได้ผลผลิต)

คำสำคัญ: บรรยากาศความปลอดภัย, พฤติกรรมความเสี่ยง, ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่

Abstract

The objectives of this research were: (1) to study relationships between safe environment and at-risk behavior of employees working at Chiang Mai International Airport and (2) to formulate predicting equations of at-risk behavior of employees working at Chiang Mai International Airport. The sample group of this research consisted of 90 employees selected by using a stratified random sample. The data were then collected through questionnaires and were statistically analyzed. The statistics included frequency, percentage, mean, standard deviation, Pearson's Product Correlation and stepwise multiple regression. The finding showed that: (1) safe climate consisted of four factors: management commitment to safety, priority of safety, training and production pressure. These were related

to at-risk work behaviors of employee working at Chiang Mai International Airport at a significant at level of 0.05 and (2) the equation which predicts at-risk behavior of employees working at Chiang Mai International Airport was: at-risk work behavior (\hat{Y}) = 3.256-0.417 (training) +0.163 (production pressure).

Keywords: safety climate, risk behavior, Chiang Mai international airport



บทนำ

ปัจจุบันการขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่มีบทบาทและได้รับความนิยมสูง ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะของการขนส่งทางอากาศที่มีความรวดเร็วสะดวกและปลอดภัยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ในหลายประเทศรัฐมีแนวคิดว่าการขนส่งทางอากาศเป็นกิจการสาธารณูปโภค ประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญและจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนและเป็นหน้าที่ที่รัฐจะต้องจัดหาบริการดังกล่าวให้แก่ประชาชนสำหรับประเทศไทยนอกจากการขนส่งทางอากาศจะเป็นกิจการสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งแล้วการขนส่งทางอากาศยังจัดเป็นโครงสร้างพื้นฐาน (infrastructure) อย่างหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในแง่เศรษฐกิจ การค้า การลงทุนระหว่างประเทศรวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศโดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งท่าอากาศยานมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนกิจกรรมการขนส่งทางอากาศด้วยเป็นจุดเริ่มต้นและจุดหมายของการเดินทางซึ่งยังผลให้เกิดการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศการค้า การลงทุน การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม การท่องเที่ยว และการพัฒนาเศรษฐกิจ ดังนั้นท่าอากาศยานจึงต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงสนามบินเพื่อให้รองรับความต้องการที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งต้องมีบุคลากรที่ต้องทำงานในสภาพที่ต้องแข่งขันกับเวลาข้อจำกัดต่าง ๆ ได้แก่ ความเหนื่อยล้า อ่อนเพลีย ซึ่งเป็นสาเหตุที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการปฏิบัติงาน ซึ่งบางครั้งอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บ เสียชีวิตและสูญเสียทรัพย์สิน โดยบริษัทท่าอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน) ได้คำนึงถึงการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานจึงได้กำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการทำงาน และได้จัดทำระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตามมาตรฐาน

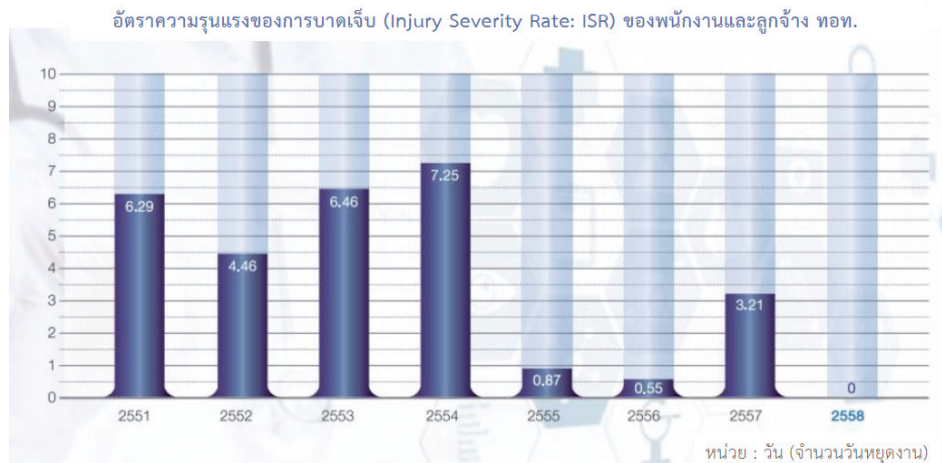
OHSAS 18001 (Occupation Health and Safety Assessment Series) และ มอก.18001 ณ สำนักงานใหญ่ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย และในปี 2559 จะเริ่มดำเนินการที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ นอกจากนี้บริษัทท่าอากาศยานไทยฯ ได้มีการเก็บสถิติการประสบอันตรายจากการทำงานของพนักงานและลูกจ้าง ทอท. ตั้งแต่ปี 2551-2557 (ดังภาพ 1) จะพบว่าปี 2557 มีอัตราการบาดเจ็บเพิ่มขึ้นจากปี 2556 (Airports of Thailand PCL, 2015)

ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็น 1 ใน 6 ท่าอากาศยานที่อยู่ในการกำกับดูแลรับผิดชอบโดยบริษัทท่าอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน) ซึ่งท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นสนามบินที่มีความสำคัญในภาคเหนือและมีศักยภาพในการให้บริการสูงทั้งยังได้รับนโยบายจากรัฐบาลให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค (aviation hub) ซึ่งรัฐบาลได้มีนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีภายในประเทศ (open sky policy) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อปี พ.ศ.2545 ทำให้สายการบินของบริษัทเอกชนโดยเฉพาะสายการบินประเภทต้นทุนต่ำ (low cost airlines) สามารถที่จะใช้เส้นทางบินเส้นทางเดียวกันได้หลายสายการบินทำให้มีการแข่งขันที่สูงขึ้นส่งผลให้มีผู้โดยสารมาใช้บริการที่ท่าอากาศยานมากขึ้นมีสายการบินต่าง ๆ ทำการขึ้น-ลงมากขึ้น ดังนั้นบุคลากรที่ปฏิบัติงานอาจต้องรับภาระที่เพิ่มมากขึ้น กอปรกับปี 2559 บริษัทท่าอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน) จะมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

จากปัญหาและความสำคัญเกี่ยวกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงาน อันตรายจากการปฏิบัติงาน การดำเนินการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ

สภาพแวดล้อมในการทำงาน ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบรรยากาศความปลอดภัยกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงาน

ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่และเพื่อสร้างสมการสำหรับการทำนายพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานในท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่



ภาพ 1 อัตราความรุนแรงของการบาดเจ็บของพนักงานและลูกจ้าง ทอท.

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างบรรยากาศความปลอดภัยกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่
2. เพื่อสร้างสมการสำหรับการทำนายพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานในท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่

แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

ความปลอดภัยในการทำงาน

ผู้วิจัยได้รวบรวมความหมายของความปลอดภัยในการทำงานจาก ศูนย์รวมตำราเรียนรามคำแหงบนโลกอินเทอร์เน็ต มหาวิทยาลัยรามคำแหง (E-Book Ramkhaeng University, n.d.), วิทยา อยู่สุข (Yusuk, 2001), ธรากร สุวรรณ (Suwan, 2011) และเนติศักดิ์ สืบทรัพย์ (Suepsap, 2012) จนได้ข้อสรุปความหมายของความปลอดภัยในการทำงานคือ สภาพแวดล้อมของการปฏิบัติงานให้สำเร็จ ลุล่วงตามเป้าหมายโดยปราศจากภัยและอันตรายที่ทำให้

เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน การบาดเจ็บ การเจ็บป่วย และการสูญเสียของบุคคล โดยต้องมีการดำเนินงาน มีการกำหนดกิจกรรมด้านความปลอดภัยเพื่อให้เกิดอันตรายหรือความเสี่ยงน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ สำหรับความปลอดภัยในการทำงานจะประสบความสำเร็จได้ตามแนวคิดของ สราวุธ สุธรรมมาสา, สุวัชร บัวแย้ม และอนุชาบวรธรรมรัตน์ (Sutummasa, Buayam & Bavornthammarat, 2007) ซึ่งกล่าวว่าการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยให้ประสบความสำเร็จผู้บริหารมีบทบาทสำคัญมาก ซึ่งมาตรฐาน มอก. 18001: 2542 ดังนี้

1. ผู้บริหารระดับสูงต้องเป็นผู้นำในการแสดงความรับผิดชอบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และดูแลให้มีการปรับปรุงระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ
2. ผู้บริหารระดับสูงต้องทำการทบทวนระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตามระยะเวลาที่กำหนดไว้หรือแน่ใจว่าระบบดังกล่าวยังคงมีความเหมาะสม มีความเพียงพอ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
3. ผู้บริหารระดับสูงต้องวิเคราะห์ว่าการกระทำใดที่จำเป็นต้องแก้ไขจากข้อบกพร่องของระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่ตรวจพบ

นอกจากนี้องค์ประกอบสำคัญของการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตามคณะกรรมการบริหารงานความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย การประกอบอาชีพ (Occupational Safety and Health Administration-- OSHA) (Occupational Safety and Health Administration, 2015) ได้ระบุองค์ประกอบของโปรแกรมอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ดังนี้

1. ภาวะผู้นำในการจัดการ (management leadership) ผู้บริหารระดับสูงต้องแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นในการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในด้านความปลอดภัยและสุขภาพ มีความมุ่งมั่นที่จะสื่อสารให้กับพนักงาน และกำหนดความคาดหวังและความรับผิดชอบ

2. การมีส่วนร่วมของพนักงาน (worker participation) พนักงานต้องมีส่วนร่วมในทุกโปรแกรมอาชีวอนามัยและความปลอดภัย รวมทั้งการกำหนดค่าเป้าหมายการระบุและรายงานภัยอันตรายสืบสวนเหตุการณ์ และติดตามความก้าวหน้า

3. การระบุภัยอันตรายและประเมินความเสี่ยง (hazard identification and assessment) เป็นกระบวนการที่จะระบุภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นในสถานที่ทำงานและประเมินความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น

4. การควบคุมและป้องกันภัยอันตราย (hazard prevention and control) ผู้บริหารและพนักงานต้องให้ความร่วมมือในการระบุและเลือกแนวทางในการกำจัด การป้องกันและการควบคุมภัยหรืออุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในสถานที่ทำงาน

5. การศึกษาและการอบรม (education and training) พนักงานทุกคนต้องได้รับอบรมเพื่อให้เข้าใจถึงวิธีการทำงานและมีความรับผิดชอบตามงานที่ได้รับมอบหมาย

6. การประเมินผลและการปรับปรุง (program evaluation and improvement) มีระบบการประเมินเป็นระยะเพื่อให้เกิดการปรับปรุงการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

7. การประสานและการสื่อสารกับผู้บริหารในแต่ละระดับ (coordination and communication on multiemployerworksites) พนักงานและผู้บริหารทุกระดับจะต้องมีการวางแผนและการจัดลำดับการทำงานร่วมกันเพื่อระบุและแก้ไขปัญหาความขัดแย้งต่าง ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อด้านความปลอดภัยและสุขภาพ

บรรยากาศความปลอดภัย

บรรยากาศความปลอดภัยคือ การรับรู้และทัศนคติของบุคคลภายในองค์กรเกี่ยวกับนโยบาย กระบวนการ และแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน ซึ่งมีปัจจัยหลักได้แก่ ความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการความปลอดภัย การให้ความสำคัญของความปลอดภัย การอบรม และความกดดันเพื่อให้ได้ผลผลิต (Wiegmann, et al.,2002; Griffin & Neal, 2002; Zohar, 1980) จากการศึกษางานวิจัยเกี่ยวกับบรรยากาศความปลอดภัย มีจุดเน้นอยู่ 2 แบบคือปัจจัยของบรรยากาศความปลอดภัยและความสัมพันธ์ระหว่างความปลอดภัยและผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้น ซึ่งมีผู้พัฒนาโดยวัดบรรยากาศความปลอดภัยตามมิติดังตาราง 1

ตาราง 1

มิติการวัดบรรยากาศความปลอดภัย

ชื่อนักวิจัย	มิติการวัดบรรยากาศความปลอดภัย
Zohar, 1980 (industrial organizations)	- ความเข้มแข็งของผู้บริหารในการจัดการความปลอดภัย - องค์กรให้ความสนใจในเรื่องการฝึกอบรม - การสื่อสารระหว่างผู้บริหารและพนักงาน - การจัดสภาพแวดล้อมให้เหมาะกับการทำงาน - อัตราการคงอยู่ของพนักงานคงที่หรือพนักงานมีการลาออกน้อย

ตาราง 1

มติการวัดบรรยากาศความปลอดภัย (ต่อ)

ชื่อนักวิจัย	มติการวัดบรรยากาศความปลอดภัย
Diaz & Cabrera, 1996 (Spanish airport)	<ul style="list-style-type: none"> - นโยบายความปลอดภัย - การให้ความสำคัญกับความปลอดภัยและผลผลิต - ทัศนคติต่อกลุ่ม - กลยุทธ์ในการป้องกัน - ระดับการรับรู้ความปลอดภัย
Cheyne, et al., 1998	<ul style="list-style-type: none"> - การบริหารจัดการความปลอดภัย - การสื่อสาร - การรับรู้ถึงความเสี่ยงและสิ่งที่เป็นอันตราย
HSE, 1999	<ul style="list-style-type: none"> - ความมุ่งมั่นขององค์กรและการสื่อสาร - ความมุ่งมั่นของผู้บริหาร - บทบาทของหัวหน้า - บทบาทส่วนบุคคล - อิทธิพลของเพื่อนร่วมงาน - ความสามารถ - พฤติกรรมความเสี่ยง - อุปสรรคที่ส่งผลถึงพฤติกรรมความปลอดภัย - ระบบการทำงาน - การรายงานอุบัติเหตุ
Flin, et al., 2000 (UK industry)	<ul style="list-style-type: none"> - การจัดการความปลอดภัย - ระบบความปลอดภัย - ความเสี่ยง - ความกดดันในการทำงาน
Australian Transport Safety Bureau, 2004 (Australia aviation)	<ul style="list-style-type: none"> - ความมุ่งมั่นการบริหารจัดการ - การฝึกอบรม - อุปกรณ์และการบำรุงรักษา - กฎระเบียบและกระบวนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย
HSE, 2005	<ul style="list-style-type: none"> - การให้ความสำคัญความปลอดภัย - การสื่อสาร - การฝึกอบรม - สิ่งแวดล้อม - ส่วนบุคคล - กระบวนการทำงาน - การบำรุงรักษา

ตาราง 1

มิติการวัดบรรยากาศความปลอดภัย (ต่อ)

ชื่อนักวิจัย	มิติการวัดบรรยากาศความปลอดภัย
HSE, 2005 (ต่อ)	- รูปแบบการทำงาน/บุคคล - รูปแบบของอุปกรณ์/ - การบริหารจัดการ - การสืบสวน/การประเมินผล - ภาวะฉุกเฉิน
Bosak, Wilhelm & Cullinane, 2013 (chemical manufacturing organization in South Africa)	- ความมุ่งมั่นของฝ่ายบริหาร - การให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัย - ความกดดันเพื่อให้ได้ผลผลิต
Kouabenan, Nguetsa & Mbaye, 2015 (nuclear plants)	- ทักษะการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้บริหารระดับสูง - การแลกเปลี่ยนหรือปฏิกริยาที่มีต่อกันระหว่างผู้บังคับบัญชาและ ผู้ใต้บังคับบัญชาเรื่องความปลอดภัย

จากตาราง 1 ผู้วิจัยสามารถสรุปมิติบรรยากาศความปลอดภัยมีความเกี่ยวข้องกับความมุ่งมั่นของผู้บริหาร การให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัย ความกดดันในการทำงานหรือให้ได้ผลผลิต การสื่อสารระหว่างกัน การฝึกอบรม สภาพแวดล้อมในการทำงาน พฤติกรรมความเสี่ยง และระบบความปลอดภัย

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

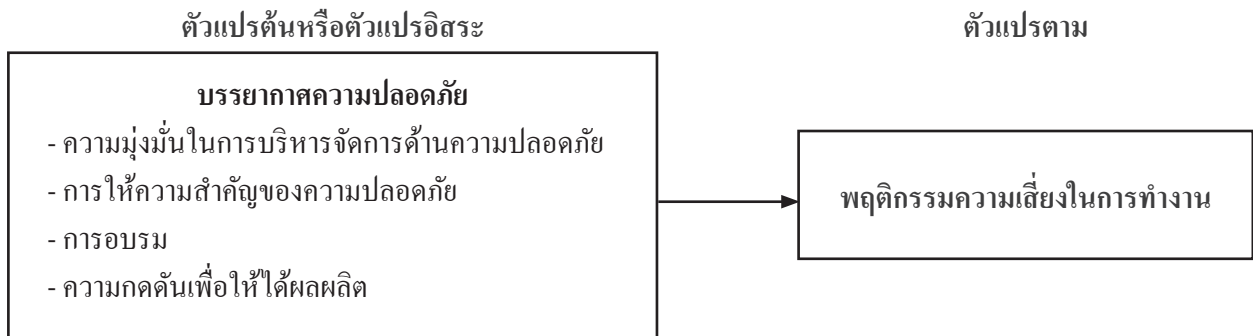
Bosak, Wilhelm and Cullinane (2013) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง Safety Climate Dimensions as Predictors for Risk Behavior สำหรับวัตถุประสงค์ในการวิจัยเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างมิติของบรรยากาศความปลอดภัย 3 มิติ ได้แก่ ความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัย การให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัย ความกดดันเพื่อผลผลิต กับความเสี่ยงในการปฏิบัติงานของพนักงาน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ คือ พนักงานในโรงงานผลิตด้านเคมีในประเทศแอฟริกาใต้ จำนวน 623 คน โดยผลการศึกษาพบว่าพฤติกรรมความเสี่ยงมีความสัมพันธ์ในทางลบกับความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัย และการให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัย ในขณะที่พฤติกรรมความเสี่ยงมี

ความสัมพันธ์ในทางบวกกับความกดดันเพื่อผลผลิต นอกจากนั้นยังพบว่ามิติของบรรยากาศความปลอดภัย 3 มิติ ได้แก่ ความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัย การให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัย ความกดดันเพื่อผลผลิต กับความเสี่ยงในการปฏิบัติงานของพนักงานมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ

Gyekye and Haybatollahi (2014) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง Relationship Between Organizational Justice and Organizational Safety Climate: Do Fairness Perceptions Influence Employee Safety Behaviour? โดยมีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความยุติธรรมในองค์กรบรรยากาศความปลอดภัยขององค์กร ความพึงพอใจในงาน ความพึงพอใจในการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ ผลการวิจัยพบว่าพนักงานมีการรับรู้ในเชิงบวกเกี่ยวกับความปลอดภัยในสถานที่ทำงานแสดงถึงความพึงพอใจในงานที่มากขึ้น และมีการปฏิบัติตามนโยบายด้านความปลอดภัยทำให้เกิดอุบัติเหตุในการทำงานที่น้อยลง

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยจึงกำหนดกรอบการวิจัยดังนี้

กรอบแนวคิดการวิจัย



สมมติฐานการวิจัย

บรรยากาศความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานท่าอากาศยานเชียงใหม่

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ พนักงานท่าอากาศยานเชียงใหม่ จำนวน 257 คน (Airports of Thailand PCL, 2015)

กลุ่มตัวอย่างคือ พนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ จำนวน 90 คน โดยใช้ตารางของ Cohen (1992) ซึ่งมีตัวแปรอิสระที่ใช้ในการวิเคราะห์ความถดถอยแบบพหุคูณ จำนวน 4 ตัวแปร กำหนดขนาดอิทธิพลระดับปานกลาง และค่าระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.05 ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (stratified random sampling)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถามความคิดเห็นที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ซึ่งผู้วิจัยได้พัฒนาและ

ประยุกต์มาจากเครื่องมือวัด Offshore Safety Questionnaire (OSQ) (Mearns, Whitaker & Flin, 2003) และ The Nordic Occupational Safety Climate Questionnaire (NOSACQ-50) (Kines, et al., 2011) สำหรับแบบสอบถามนี้ผ่านการตรวจความตรงเชิงเนื้อหา (content validity) จากผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่านและมีการตรวจสอบความเชื่อมั่น (reliability) ตามวิธีของครอนบาค (Cronbach) โดยแบบสอบถามฉบับนี้มีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาตามวิธีของครอนบาคเท่ากับ 0.821 โดยแบบสอบถามแบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามที่เกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประสิทธิภาพในการทำงาน ประสิทธิภาพในการเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 2 เป็นข้อคำถามจิตวิทยาเกี่ยวกับบรรยากาศความปลอดภัย จำนวน 24 ข้อ

ส่วนที่ 3 เป็นข้อคำถามจิตวิทยาเกี่ยวกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงาน จำนวน 15 ข้อ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. จัดทำเอกสารจากมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซียถึงผู้บริหารท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ เพื่อขออนุญาตเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยและทำการมอบหมายให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องตอบแบบสอบถาม

2. ส่งเอกสารไปยังผู้บริหารท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ โดยผู้วิจัยจะดำเนินการเก็บข้อมูลด้วยตนเองเพื่อสร้างความเข้าใจในรายละเอียดของแบบสอบถามโดยทำการนัดล่วงหน้าเพื่อชี้แจงแบบสอบถามและให้เวลาในการตอบแบบสอบถามแล้วเก็บแบบสอบถามกลับหลังจากที่กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ แบ่งได้ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ความถี่ และ ร้อยละ

2. ข้อคำถามบรรยายทัศนคติความปลอดภัยและพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงาน ใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติอนุมาน ได้แก่ Pearson's Product Correlation และการวิเคราะห์สมการถดถอยแบบพหุคูณ (multiple regression analysis) ด้วยวิธีการถดถอยพหุแบบขั้นตอน (stepwise multiple regression analysis)

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามพบว่าพนักงานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงจำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 60.00 เป็นเพศชายจำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 40.00 สำหรับด้านอายุพนักงานที่ตอบแบบสอบถามมีอายุในช่วง 40-49 ปี จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 34.44 รองลงมาอยู่ในช่วงอายุ 31-39 ปี จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 25.56 ด้านสถานภาพ พนักงานที่ตอบแบบสอบถามสมรสแล้ว จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 63.33 คน รองลงมาไม่มีสถานภาพโสด จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 32.22 สำหรับระดับการศึกษา พนักงานที่

ตอบแบบสอบถามสำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีจำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 71.11 รองลงมาพนักงานสำเร็จการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 23 คน คิดเป็นร้อยละ 25.56 ซึ่งพนักงานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีตำแหน่งงานเป็นเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 80 สำหรับรายได้เฉลี่ย พนักงานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือนตั้งแต่ 50,000 บาทขึ้นไป จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 35.56 และรองลงมามีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนตั้งแต่ 30,000-49,999 บาท คิดเป็นร้อยละ 33.33 ด้านประสบการณ์ในการทำงาน พนักงานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการทำงานกับท่าอากาศยานตั้งแต่ 11 ปีขึ้นไป จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 46.67 รองลงมามีการทำงานกับท่าอากาศยานอยู่ในช่วง 1-5 ปี จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 18.89 และพนักงานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุในการทำงานเลย จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 94.44

2. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับบรรยากาศความปลอดภัยและพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่พบว่า

2.1 บรรยากาศความปลอดภัยด้านความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการความปลอดภัย พนักงานส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าฝ่ายบริหารมีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการโดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.23 ด้านการให้ความสำคัญของความปลอดภัย พนักงานเห็นด้วยว่าฝ่ายบริหารและพนักงานให้ความสำคัญของความปลอดภัย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35 ด้านการอบรม พนักงานเห็นด้วยว่าท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่มีการอบรมเรื่องความปลอดภัยตามกฎระเบียบข้อบังคับ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.19 และด้านความกดดันเพื่อให้ได้ผลผลิต พนักงานส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าตนเองได้รับความกดดันในการทำงาน โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 1.44 ดังตาราง 2

ตาราง 2

ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) เกี่ยวกับความคิดเห็นของบรรยากาศความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่

บรรยากาศความปลอดภัย	\bar{X}	SD	ความคิดเห็น
1. ด้านความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย	4.23	0.54	เห็นด้วย
2. การให้ความสำคัญของความปลอดภัย	4.35	0.50	เห็นด้วย
3. การอบรม	4.19	0.59	เห็นด้วย
4. ความกดดันเพื่อให้ได้ผลผลิต	1.44	0.62	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

2.2 พนักงานในท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่มีพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานอยู่ในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.74

3. ความสัมพันธ์ระหว่างบรรยากาศความปลอดภัยกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ดังตาราง 3 พบว่าค่าสหสัมพันธ์ระหว่างบรรยากาศความปลอดภัยแต่ละ

ปัจจัยกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานมีค่าอยู่ระหว่าง -0.458 -0.303 โดยมีบรรยากาศความปลอดภัยในแต่ละปัจจัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 สำหรับปัจจัยของบรรยากาศความปลอดภัยที่มีความสัมพันธ์มากที่สุดกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานมากที่สุด ได้แก่ การอบรมที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานในทางลบอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05

ตาราง 3

ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างบรรยากาศความปลอดภัยกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่

ตัวแปรที่ศึกษา	X_1	X_2	X_3	X_4	Y
- ความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (X_1)	1.00	0.544*	0.776*	-0.184	-0.360*
- การให้ความสำคัญของความปลอดภัย (X_2)	-	1.00	0.512*	-0.216*	-0.234*
- การอบรม (X_3)	-	-	1.00	-0.245*	-0.458*
- ความกดดันเพื่อให้ได้ผลผลิต (X_4)	-	-	-	1.00	0.303*
- พฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงาน (Y)	-	-	-	-	1.00

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

4. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างบรรยากาศความปลอดภัยกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่โดยใช้เทคนิคสมการถดถอยแบบพหุคูณ (multiple regression analysis) ดังตาราง 4-5 พบว่า รูปแบบที่ 2 เป็นสมการทำนายที่

ดีที่สุด โดยมีตัวแปรอิสระ 2 ตัวได้แก่ การอบรมและความกดดันเพื่อให้ได้ผลผลิต มีความสัมพันธ์ในระดัปปานกลางกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ซึ่งมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.499 และตัวแปรทั้ง 2 ตัว

สามารถอธิบายความแปรผันของพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ได้ 24.90% และสามารถเขียนสมการพยากรณ์ได้ดังนี้

พฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงาน

$$(\hat{Y}) = 3.256 - 0.417(X_3) + 0.163(X_4)$$

ตาราง 4

ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณและสัมประสิทธิ์การอธิบายพหุคูณระหว่างบรรยากาศความปลอดภัยกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่

Model	R	R ²	Adjusted R ²	Std. Error of the Estimate
1	0.458 ^a	0.210	0.201	0.39
2	0.499 ^b	0.249	0.232	0.38

a. Predictors: (Constant), การอบรม (X₃)

b. Predictors: (Constant), การอบรม (X₃), ความกดดันเพื่อให้ได้ผลผลิต (X₄)

ตาราง 5

ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยของตัวแปรบรรยากาศความปลอดภัยแต่ละองค์ประกอบกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่

Model	บรรยากาศความปลอดภัย	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
2	Constant	3.256	0.452		7.211	0.000*
	การอบรม (X ₃)	-0.417	0.098	-0.409	-4.263	0.000*
	ความกดดันเพื่อให้ได้ผลผลิต (X ₄)	0.163	0.077	0.203	2.121	0.037*

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การอภิปรายผล

1. จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างบรรยากาศความปลอดภัยกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานของพนักงานท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่พบว่า ความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย การให้ความสำคัญของความปลอดภัย และการอบรมมีความสัมพันธ์ในทางลบกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงาน ในขณะที่ความกดดันเพื่อให้ได้ผลผลิตมี

ความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Bosak, Wilhelm and Cullinane (2013) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง Safety Climate Dimensions as Predictors for Risk Behavior ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมความเสี่ยงมีความสัมพันธ์ในทางลบกับความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัย และการให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัย ในขณะที่พฤติกรรมความเสี่ยงมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับความกดดัน

เพื่อผลิต และสอดคล้องกับงานวิจัยของ Cooper and Phillips (2004) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง Exploratory analysis of the safety climate and safety behavior relationship ผลการศึกษาพบว่าการฝึกอบรมการรับรู้ถึงความสำคัญของการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

2. จากผลการศึกษาในการสร้างสมการทำนาย พฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานพบว่า มีเพียงการฝึกอบรมและความกดดันเพื่อให้ได้ผลิต สามารถที่จะทำนายพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Cooper and Phillips (2004) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง Exploratory analysis of the safety climate and safety behavior relationship ผลการศึกษาพบว่าการฝึกอบรมการรับรู้ถึงความสำคัญของการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน และงานวิจัยของ Gyekye and Haybatollahi (2014) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง Relationship Between Organizational Justice and Organizational Safety Climate: Do Fairness Perceptions Influence Employee Safety Behaviour? ผลการศึกษาพบว่า พนักงานมีการรับรู้ในเชิงบวกและไม่ได้ได้รับความกดดันจะทำให้เกิดอุบัติเหตุในการทำงานที่น้อยลง สำหรับความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย และการให้ความสำคัญของความปลอดภัยไม่สามารถทำนายพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานได้ อาจเนื่องมาจากการอบรมและความกดดันเพื่อให้ได้ผลิตเป็นปัจจัยที่พนักงานได้รับรู้โดยตรง ในขณะที่ความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย และการให้ความสำคัญของความปลอดภัยพนักงานได้รับทราบผ่านนโยบาย จึงทำให้ไม่เกิดความสัมพันธ์โดยเด่นชัดนัก

แต่เมื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์เป็นรายปัจจัยจะเห็นได้ว่ามีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำนายและแนวคิดของ สราวุธ สุธรรมมาสา, สุวัชร บัวแย้ม, และ อนุชา บวรธรรมรัตน์ (Sutummasa, Buayam & Bavornthammarat, 2007) ที่ได้กล่าวถึงองค์ประกอบสำคัญของการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตามคณะกรรมการบริหารงานความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย การประกอบอาชีพว่าผู้บริหารระดับสูงต้องแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในด้านความปลอดภัยและสุขภาพ ดังนั้นความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย และการให้ความสำคัญของความปลอดภัยก็ส่งผลต่อพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานได้

ข้อเสนอแนะการวิจัย

1. เนื่องจากองค์ประกอบด้านบรรยากาศความปลอดภัยมีหลายองค์ประกอบ ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาองค์ประกอบอื่น ๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงาน เช่น ด้านการแข่งขัน จำนวนเที่ยวบิน
2. เนื่องจากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาวิจัยกับกลุ่มตัวอย่างพนักงานในภาพรวมดังนั้นจึงอาจมีการศึกษาวิจัยพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานเฉพาะตำแหน่งงาน
3. แนวคิดการวิจัยในการศึกษาครั้งนี้ อาจขยายกลุ่มการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพองค์ประกอบด้านบรรยากาศความปลอดภัยของหน่วยงานต้นแบบการคมนาคมทางอากาศ



References

- Airports of Thailand PCL. (2015). *Annual reports 2015*. Retrieved from http://cdn.airportthai.co.th/pdf/AOT_AR_PDF-th.pdf (in Thai)
- Australian Transport Safety Bureau. (2004). *ATSB aviation safety survey- safety climate factors*. Retrieved from https://www.atsb.gov.au/media/36879/Safety_climate_factors.pdf
- Bosak, J., Wilhelm, C. J., & Cullinane, S. J. (2013). Safety climate dimensions as predictors for risk behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 55(1), 256-264.
- Cheyne, A., Cox, S., Oliver, A., & Tomas, J. (1998). Modelling safety climate in the prediction of levels of safety activity. *Work and Stress*, 12(3), 255-271.
- Cohen, J. (1992). *A power primer*. Retrieved from <http://www.unc.edu/~nielsen/soci708/cdocs/cohen.pdf>
- Cooper, M., & Phillips, R. (2004). Exploratory analysis of the safety climate and safety behavior relationship. *Journal of Safety Research*, 35(5), 497-512.
- Diaz, R., & Cabrera, D. (1996). Safety climate and attitude as evaluation measures of organizational safety. *Accident Analysis and Prevention*, 29(5), 643-650.
- E-Book Ramkhaeng University. (n.d.). *Safety at work*. Retrieved from <http://e-book.ram.edu/ebook/h/HA233/chapter4.pdf>. (in Thai)
- Flin, R., Mearns, K., O'Connor, P., & Bryden, R. (2000). Measuring safety climate: Identifying the common features. *Safety Science*, 34(1-3), 177-192.
- Griffin, M. A., & Neal, A. (2002). Safety climate and safety behaviour. *Australian Journal of Management*, 27(special), 67-75.
- Gyekye, S., & Haybatollahi, M. (2014). Relationship between organizational justice and organizational safety climate: Do fairness perceptions influence employee safety behaviour?. *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*, 20(2), 199-211.
- HSE. (1999). *Reducing error and influencing behaviour, HSG48*. Suffolk: Author.
- HSE. (2005). *A review of safety culture and safety climate literature for the development of the safety culture inspection toolkit*. Retrieved from <http://www.hse.gov.uk/research/rrpdf/rr367.pdf>
- Kines, P., Lappalainen, J., Mikkelsen, K. L., Olsen, E., Pousette, A., Tharaldsen, J., . . . Törner, M., (2011). Nordic safety climate questionnaire (NOSACQ- 50): A new tool for measuring occupational safety climate. *International Journal of Industrial Ergonomics*, 41(2011), 634-646.
- Kouabenan, D., Ngueutsa, R., & Mbaye, S. (2015). Safety climate, perceived risk, and involvement in safety management. *Safety Science*, 77(1), 72-79.
- Mearns, K., Whitaker, S., & Flin, R. (2003). Safety climate, safety management practices and safety performance in offshore environments. *Safety Science*, 41(8), 631-640.

- Occupational Safety and Health Administration. (2015). *OSHA safety and health program management guidelines*. Retrieved from https://www.osha.gov/shpmguidelines/SHPM_guidelines.pdf
- Suepsap, C. (2012). *Employee safety management in Thai refrigeration industry*. Bangkok: Panyachon. (in Thai)
- Suwan, T. (2011). *Relationships between perception safety in working and job related injuries of labour*. Retrieved from <http://tdc.walai.net/docview.aspx?tdcid=54960> (in Thai)
- Sutummasa, S., Buayam, S., & Bavornthammarat, A. (2007). *Occupational health and safety & waste management in industry*. Bangkok: Sukhothai Thammathirat Open University. (in Thai)
- Wiegmann, D. A., Zhang, H., Thaden, T. V., Sharma, G., & Mitchell, A. (2002). *Safety culture: A review*. Retrieved from <http://www.mtpinnacle.com/pdfs/Safety%20Culture-%20A%20Review.pdf>
- Yusuk, W. (2001). *Occupational health safety and environment*. Bangkok: Numaksorn. (in Thai)
- Zohar, D. (1980). Safety climate in industrial organizations: Theoretical and applied implications. *Journal of Applied Psychology*, 65(1), 96-102.

