

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ภูมิหลัง

เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2450 เริ่มจัดตั้งกิจการการบินเป็นหน่วยงานเล็กๆ ในกองทัพบก แรกตั้งแผนกการบินมีเครื่องบินรุ่นแรก 8 เครื่อง เป็นแบบเบิร์ทเกตต์ 4 เครื่อง และแบบนีออปอร์ต 4 เครื่อง เพื่อใช้ในกิจการทหาร โดยใช้สนามบินสระปทุมเป็นที่ขึ้นลงของเครื่องบิน (สนามบิน) ราวต้นปี พ.ศ. 2457 ได้ย้ายจากสระปทุมมาตั้งที่ตำบลดอนเมืองเป็นสนามบินถาวรโดยสร้างโรงเรือนต่างๆ และได้รับมอบอาคาร เมื่อวันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2457 กระทรวงกลาโหมได้ดำเนินการก่อสร้าง และปรับปรุงท่าอากาศยานดอนเมืองขึ้น โดยท่าอากาศยานแห่งนี้ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและต่อมาได้เปลี่ยนชื่อมาเป็นท่าอากาศยานกรุงเทพ ในระยะเริ่มแรกกิจกรรมส่วนใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินของประเทศจะอยู่ในความควบคุม และการกำกับดูแลของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงกลาโหม การบินพลเรือนของไทยได้เริ่มเปิดดำเนินการในปี พ.ศ. 2483 ซึ่งเป็นช่วงเดียวกันกับกองทัพอากาศได้จัดตั้งกองการบินพลเรือนขึ้นเพื่อควบคุมและประสานงานเกี่ยวกับการบินระหว่างประเทศ ทั้งนี้ กองการบินพลเรือนดังกล่าว ได้ถูกเปลี่ยนชื่อเป็นกรมการบินพลเรือนในปี พ.ศ.2491 ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ควบคุมกิจกรรมต่างๆ ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการบินที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ต่อมาในปี พ.ศ. 2522 สภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภาของไทยได้เห็นชอบออกพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยซึ่งกำหนดให้มีการจัดตั้งการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยขึ้นโดยมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมตามพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 3 มีนาคม พ.ศ. 2522 เพื่อประกอบและส่งเสริมกิจการ ทำอากาศยาน รวมทั้งดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการทำอากาศยาน (ท่าอากาศยานไทย, 2550, กันยายน 24)

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยมีอำนาจ และหน้าที่ในการดำเนินการ อนุญาต ทำอากาศยานตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอนุมัติ และกำหนดในกฎกระทรวงการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ได้เริ่มดำเนินการที่ท่าอากาศยานกรุงเทพเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ.2522 และมีหน้าที่หลักในการดำเนินการ และพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย รวมทั้งการให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องนอกเหนือจากการดำเนินการทำอากาศยานกรุงเทพแล้ว การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยยังได้เริ่มดำเนินการด้านการบินระหว่างประเทศ ตามลำดับ (ท่าอากาศยานไทย, 2550, กันยายน 24)

ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2542 รัฐสภาของไทยได้เห็นชอบ และออกพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักฉบับหนึ่งที่น่ามาใช้ในการดำเนินการแปลงสภาพ

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็น ทอท. ในวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2545 ก่อนแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด ทอท.ดำเนินการภายใต้ชื่อ "การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ ดำเนินการภายใต้พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย อันเป็นกฎหมายที่จัดตั้งการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย รัฐบาลจึงมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2545 อนุมัติให้แปลงสภาพ "การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" เป็น "บริษัท ทำอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน)" โดยอาศัยพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 ดังนั้น บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) คำย่อ ทอท. จึงได้จดทะเบียนจัดตั้งเป็นบริษัท เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2545 ซึ่งมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด โดยมีทำอากาศยานกรุงเทพเป็นหน่วยธุรกิจภายใน ดำเนินการมาตั้งแต่ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2545 เป็นต้นมา (ทำอากาศยานไทย, 2550, กันยายน 24)

จากการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกส่งผลให้ประเทศต่างๆ ขยายศักยภาพของทำอากาศยานของตน โดยมีการต่อเติมทำอากาศยานเดิม หรือสร้างทำอากาศยานใหม่ๆ ต่างก็ลงทุนกันเป็นจำนวนมากเพื่อสร้างความเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ จึงก่อให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการแก่สายการบิน ผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าเป็นอย่างมาก อันหนึ่งเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันทางธุรกิจของทำอากาศยาน และเป็นการรักษาความเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปัจจุบันสภาพเศรษฐกิจประเทศไทยมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วอันเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี และการเปิดเสรีทางการค้า อันเป็นให้ธุรกิจการบินพาณิชย์ของประเทศต่างๆ มีการขยายตัวเป็นอย่างมาก จำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการทางเครื่องบินเพิ่มจำนวนขึ้นมากในการเติบโตของธุรกิจการบิน สิ่งที่ตามมาคือ ปัญหาเรื่องความปลอดภัย และการนำระบบป้องกันภัยด้วยเทคโนโลยีล่าสุดรวมถึงเทคนิคใหม่ๆ มาใช้เพื่อตอบสนองความต้องการ และสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสารให้มากที่สุดเพื่อเป็นการรักษาชื่อเสียงของสายการบินในเรื่องความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารที่มาใช้บริการ จึงเห็นได้ว่าเมื่อใดก็ตามที่มีปัญหาด้านการเกิดอุบัติเหตุทางอากาศ ชาวเกี่ยวกับอุบัติเหตุของสายการบินจะได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก (ทำอากาศยานไทย, 2550, กันยายน 24) และสามารถติดตามได้จากสื่อมวลชนโดยทั่วไปเพราะถือว่าเป็นเรื่องสำคัญต่อชีวิตและทรัพย์สินของมวลชน แต่ปัญหาเรื่องความปลอดภัยการปฏิบัติงานของพนักงานบนภาคพื้นดิน ขณะเครื่องบินจอดพักเพื่อรับผู้โดยสารของสนามบินพาณิชย์ต่างๆ มักไม่เป็นที่สนใจมากเท่ากับความปลอดภัยของเครื่องบินขณะทำการบิน อันตรายจากอุบัติเหตุ อันสืบเนื่องมาจากการปฏิบัติงานภาคพื้นดินของพนักงานเพิ่มขึ้นจนเป็นที่สังเกตได้ ทั้งนี้เนื่องมาจากการปฏิบัติงานบนภาคพื้นหรือในลานจอดอากาศยาน ประกอบไปด้วยการทำงานกับยานพาหนะ เครื่องจักร อุปกรณ์ต่างๆ ซึ่งในการปฏิบัติงานกับอุปกรณ์เหล่านี้ พนักงานต้องมีความรู้ ความชำนาญเฉพาะทาง รวมทั้งต้องมีการระมัดระวังอันตรายจากการทำงานพร้อมๆ กันของพนักงาน ซึ่งได้แก่ การเติม

น้ำมันให้เครื่องบิน การปฏิบัติงานของรถบรรทุกสัมภาระของผู้โดยสาร รวมทั้งสินค้า การซ่อมแซม แก้ไขเครื่องบิน การจัดเตรียมอุปกรณ์ต่างๆ ขึ้นเครื่องบิน รดน้ำเลี้ยงอาหาร รดทำความสะอาด เครื่องปั้นแอร์คอนดิชัน รดรับส่งผู้โดยสาร พนักงาน และอื่นๆ ซึ่งงานทั้งหลายเหล่านี้จำเป็นต้องมีการระมัดระวังในความปลอดภัย และอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นได้ตลอดระยะเวลา (ทำอากาศยานไทย, 2550, กันยายน 24)

จากการขอความร่วมมือในการแจ้งการประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานในจำนวนดังกล่าวมีรัฐวิสาหกิจ 32 แห่ง ที่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย อันเนื่องมาจากการทำงาน ผู้ประสบอันตรายมีจำนวนทั้งสิ้น 1,962 คน ส่วนรัฐวิสาหกิจอีก 31 แห่ง แจ้งว่าไม่มีพนักงานประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยเนื่องมาจากการทำงาน

ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2544 – พ.ศ. 2548 มีข้อมูลจำนวนรัฐวิสาหกิจที่แจ้งการประสบอันตราย และจำนวนผู้ประสบอันตราย ดังรายละเอียดตามตาราง 1

ตาราง 1 จำนวนรัฐวิสาหกิจที่แจ้งการประสบอันตรายและจำนวนผู้ประสบอันตราย (พ.ศ.2544-พ.ศ. 2548)

ปี พ.ศ.	จำนวนรัฐวิสาหกิจ (แห่ง)	จำนวนรัฐวิสาหกิจที่แจ้งการ ประสบอันตราย (แห่ง/ร้อยละ)	จำนวนผู้ประสบอันตราย (คน)
2544	59	21 (35.59)	424
2545	58	19 (32.76)	313
2546	64	26 (40.63)	1,353
2547	65	48 (73.85)	2,008
2548	63	63 (100)	1,963

ที่มา : ทำอากาศยานไทย (2550, กันยายน 24)

สำหรับสถิติการประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยเนื่องมาจากการทำงานของพนักงานรัฐวิสาหกิจ (พ.ศ. 2544 – 2548) รายละเอียดแสดงดังตาราง 2

ตาราง 2 สถิติการประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานของพนักงานรัฐวิสาหกิจ  
(พ.ศ. 2544 – พ.ศ. 2548)

พ.ศ.	จำนวน พนักงาน ทั้งหมด (คน)	จำนวนผู้ประสบอันตราย						
		รวม	ตาย	ทุพพล ภาพ	สูญเสีย อวัยวะ บางส่วน	หยุดงาน เกิน 3 วัน	หยุดงาน ไม่เกิน 3 วัน	ไม่ได้ หยุด งาน
2544	235,311	424	-	-	-	-	-	-
2545	235,311	313	-	-	-	-	-	-
2546	234,128	1,353	22	1	8	397	169	756
2547	248,616	2,008	38	1	8	424	199	1,338
2548	268,899	1,963	41	2	7	377	251	1,284

ที่มา : ทำอากาศยานไทย (2550, กันยายน, 24)

หมายเหตุ จำนวนพนักงานทั้งหมด หมายถึง จำนวนพนักงานทั้งหมดเฉพาะรัฐวิสาหกิจ  
ที่ส่งข้อมูลประสบอันตราย ตามตาราง 1

การทำงานด้วยความปลอดภัยนั้นนอกจากการอบรมให้บุคลากรรู้จักวิธีการทำงานอย่างปลอดภัยแล้ว สิ่งสำคัญอีกอย่างหนึ่งก็คือ การสอนให้ผู้ปฏิบัติงานเรียนรู้ที่จะสังเกตอันตรายและหลีกเลี่ยงอันตรายที่อาจจะทำให้การทำงานผิดพลาดได้ และเมื่อพิจารณาจากอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานดังที่ได้กล่าวมาแล้วความเสียหายที่เกิดจากการปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัยไม่ว่าจะมากหรือน้อยเนื่องจากการปฏิบัติงานที่ไม่เหมาะสม และไม่ปลอดภัยหรือไม่มีความรู้ในการรักษาความปลอดภัยได้ก่อให้เกิดความสูญเสียทรัพย์สินนับเป็นพันล้านดอลลาร์ในแต่ละปีของธุรกิจการบิน ซึ่งเป็นจำนวนเงินที่องค์กรใดๆ ไม่ต้องการให้เกิดความสูญเสียจากการดำเนินธุรกิจเลย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบรรยากาศของการแข่งขันทางการตลาดในขณะนี้ ถ้ามีการดำเนินการแก้ไข้ปัญหาและปรับปรุงสภาพการทำงานให้ปลอดภัย จะช่วยให้บริษัทสายการบินมีการสูญเสียที่น้อยลง และพนักงานก็จะมีขวัญและกำลังใจในการทำงานที่ดีด้วย ถึงแม้ว่า บริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของส่วนปฏิบัติงาน มีการประชุมเพื่อหาแนวทางในการป้องกัน และตรวจสอบความปลอดภัยเป็นประจำทุกเดือน แต่จากการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานโดย ฝ่ายป้องกันอุบัติเหตุ (ฝปอ.ทอท.) บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด

(มหาชน) ในระหว่าง ปี พ.ศ. 2546 – พ.ศ. 2548 พบว่ายังมีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น จากการปฏิบัติงานของพนักงาน ตามรายละเอียดตารางรายงานการเกิดอุบัติเหตุ (ชัยยุทธ ชวลิตนิธิกุล 2534, หน้า 28)

สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอันตรายจากการทำงานนั้น ส่วนใหญ่เกิดจากการประมาทขาดความรู้ความเข้าใจในการใช้เครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ในการทำงาน และที่สำคัญเกิดจากความผิดพลาดของระบบการบริการจัดการความปลอดภัยทำให้พนักงานต้องอยู่ในสภาวะที่เสี่ยงต่อการเกิดอันตราย จากรายงานการศึกษาที่เกี่ยวกับการได้รับอันตราย หรืออุบัติเหตุจากการทำงาน ซึ่งเฮนริช (Heinricg) พบว่า ร้อยละ 85 ของการเกิดอุบัติเหตุมาจากการใช้เครื่องมือไม่ถูกวิธี ทำทางไม่ถูกต้อง ไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ประมาท มก่งาย ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัย เป็นต้น ส่วนอีกร้อยละ 15 เกิดจากสภาพการณ์หรือสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย เช่น เครื่องมืออุปกรณ์ชำรุดเสียหาย แสงสว่างไม่เพียงพอ การระบายอากาศไม่ดี เป็นต้น (ปัทมา พุ่มพาพันธ์, 2542, หน้า 2) ผลของการได้รับการบาดเจ็บ พิการ เสียชีวิต ความเสียหายด้านทรัพย์สินในกระบวนการผลิต เงินทดแทนค่าทำขวัญ และเบี้ยประกันภัย เป็นต้น ทั้งนี้ความสูญเสียดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงทรัพย์สินของบริษัท และมีผลกระทบต่อกำไรของธุรกิจ (วิฑูรย์ สิมะโชคดี, 2537, หน้า 5)

อย่างไรก็ตาม เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานทุกระดับปฏิบัติการแล้วต้องมีสาเหตุของการเกิดสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ 3 ประการ คือ คน เครื่องจักร และสภาพแวดล้อม (วิฑูรย์ สิมะโชคดี, 2541, หน้า 20)

ตาราง 3 รายงานการเกิดอุบัติเหตุของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในระหว่าง ปี พ.ศ. 2547 – พ.ศ. 2549

พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ(ครั้ง)	ลักษณะ/เหตุการณ์	ทรัพย์สินเสียหาย (บาท)	อาการผู้บาดเจ็บ
2547	1	รถดับเพลิงอาคารอีซูซุ	ประมาณ 500,000	บาดเจ็บ พักรักษาตัว 5 วัน
2548	1	รถจักรยานยนต์พลิกคว่ำ	ประมาณ 7,000	บาดเจ็บ พักรักษาตัว 4 วัน
2549	2	- รถกวาดตูดฝุ่น ชนกับรถ ลากจูงสินค้า	ประมาณ 15,000,000	อาการสาหัส พักรักษาตัว 21 วัน
		- รถหอน้ำดับเพลิง ทอท. 7 ชนกับรถดับเพลิง สน.พบ.ตม.	ประมาณ 1,500,000	อาการสาหัส พักรักษาตัว 31 วัน

ที่มา : ท่าอากาศยานไทย (2550, กันยายน 24)

จากความเป็นมา เหตุผลและความสำคัญดังกล่าว ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาและหาแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในการปฏิบัติงานของพนักงาน และผลของการศึกษาจะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุ และเป็นแนวทางการศึกษาเพื่อเพิ่มพูนองค์ความรู้ใหม่และข้อมูลที่แท้จริงเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัย และในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของพนักงานและลดภาวะการเสี่ยงต่อการประสบอันตรายจากการทำงาน รวมทั้งการสูญเสียทรัพย์สินของบริษัทในอนาคตต่อไป

### ความมุ่งหมายในการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
2. เพื่อเปรียบเทียบการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา ส่วนงาน ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน ระดับตำแหน่ง และประสบการณ์ฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัย

### ความสำคัญของการวิจัย

ผลการวิจัยในครั้งนี้ มีความสำคัญ และจะก่อให้เกิดประโยชน์ ดังนี้

1. ผู้บริหารระดับสูงสามารถนำผลการวิจัยไปใช้เป็นข้อมูลกำหนดแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุ ในการปฏิบัติงานของพนักงาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
2. เพื่อประชาสัมพันธ์และส่งเสริมเพิ่มพูนองค์ความรู้ใหม่ ในด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

### ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งหวังที่จะหาแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และได้กำหนดขอบเขตของการวิจัยด้านต่างๆ ดังนี้

#### 1. ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรที่ศึกษาในครั้งนี้ได้แก่ พนักงานที่ปฏิบัติงานใน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายสนามบินและอาคาร และฝ่ายไฟฟ้าเครื่องกล จำนวน 1,632 คน

1.2 กลุ่มตัวอย่างได้แก่ พนักงานฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายสนามบินและอาคาร และฝ่ายไฟฟ้าเครื่องกล เนื่องจากประชากรมีจำนวนแน่นอน จึงใช้สูตรของยามาเน (Yamane) (พิชิต ฤทธิ์จรูญ, 2545, หน้า 140) ในการคำนวณขนาดของตัวอย่างที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และยอมให้เกิดความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างร้อยละ 5 ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 321 คน

## 2. ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

### 2.1 ตัวแปรอิสระ (independent variables) ได้แก่

#### 2.1.1 เพศ

- 1) ชาย
- 2) หญิง

#### 2.1.2 อายุ

- 1) น้อยกว่า 30 ปี
- 2) 30 – 39 ปี
- 3) 40 – 49 ปี
- 4) มากกว่า 49 ปี

#### 2.1.3 ระดับการศึกษา

- 1) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช.
- 2) ระดับอนุปริญญา / ปวส.
- 3) ระดับปริญญาตรี
- 4) สูงกว่าปริญญาตรี

#### 2.1.4 ส่วนงาน

- 1) ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
- 2) ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย
- 3) ฝ่ายรักษาความปลอดภัย
- 4) ฝ่ายสนามบินและอาคาร
- 5) ฝ่ายไฟฟ้าเครื่องกล

#### 2.1.5 ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

- 1) ต่ำกว่า 5 ปี
- 2) 5 – 10 ปี
- 3) 11 – 15 ปี
- 4) 16 – 20 ปี
- 5) มากกว่า 20 ปี

#### 2.1.6 ระดับตำแหน่ง

- 1) ระดับ 1-3
- 2) ระดับ 4-5
- 3) ระดับ 6 ขึ้นไป

#### 2.1.7 ประสบการณ์ฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัย

- 1) ไม่เคย
- 2) 1 ครั้ง
- 3) 2 ครั้ง
- 4) มากกว่า 2 ครั้ง

2.2 ตัวแปรตาม (dependent variables) การป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงาน ได้แก่

##### 2.2.1 ปัจจัยด้านการบริหาร

##### 2.2.2 ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน

##### 2.2.3 ปัจจัยด้านอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล

### นิยามศัพท์เฉพาะ

1. อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหมาย หรือไม่ได้คาดคิด ไม่ได้ตั้งใจให้เกิดขึ้น ไม่มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า ไม่สามารถควบคุมได้และไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแล้ว ย่อมทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ต่อจิตใจ ร่างกาย หรือชีวิตของบุคคลที่ไม่พึงปรารถนาที่อาจจะเกิดขึ้น

2. ความปลอดภัย หมายถึง การทำงานโดยปราศจากอุบัติเหตุ หรืออันตรายที่มีโอกาสเกิดขึ้นหรือสภาวะการที่ปราศจากการพ่นภัย รวมถึงการปราศจากอันตราย การบาดเจ็บ การเสี่ยงภัย หรือการสูญเสีย

3. ทอท. หมายถึง บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

4. ส่วนงาน หมายถึง ฝ่าย / สำนัก / ศูนย์ / ทำอากาศยานดอนเมือง / ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ / ทำอากาศยานภูมิภาค ที่ดำเนินการทางด้านวิชาการ

5. หัวหน้าส่วนงาน หมายถึง ผู้อำนวยการฝ่าย/ผู้อำนวยการสำนัก/ผู้อำนวยการศูนย์ ผู้อำนวยการทำอากาศยานดอนเมือง/ผู้อำนวยการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือผู้อำนวยการทำอากาศยานภูมิภาคที่ขึ้นตรงต่อ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

6. พนักงาน หมายถึง พนักงาน บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

7. อุบัติเหตุในการทำงาน หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่มีผลทำให้พนักงานบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับความบาดเจ็บ หยุดงาน และพิการทุพพลภาพหรือเสียชีวิต

8. ปัจจัยด้านการบริหาร หมายถึง กิจกรรม หรือกระบวนการต่าง ๆ ในการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ทั้งก่อนการปฏิบัติงาน ขณะปฏิบัติงาน

และหลังการปฏิบัติงาน เพื่อควบคุม ป้องกัน อุบัติเหตุจากการทำงานและลดความสูญเสีย อันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุจากการทำงาน เช่น การกำหนดนโยบาย การฝึกอบรม การออก กฎระเบียบข้อบังคับ เพื่อยึดถือในการปฏิบัติงาน รวมทั้งการตรวจสอบและประเมินผล ด้านความปลอดภัยในการทำงาน

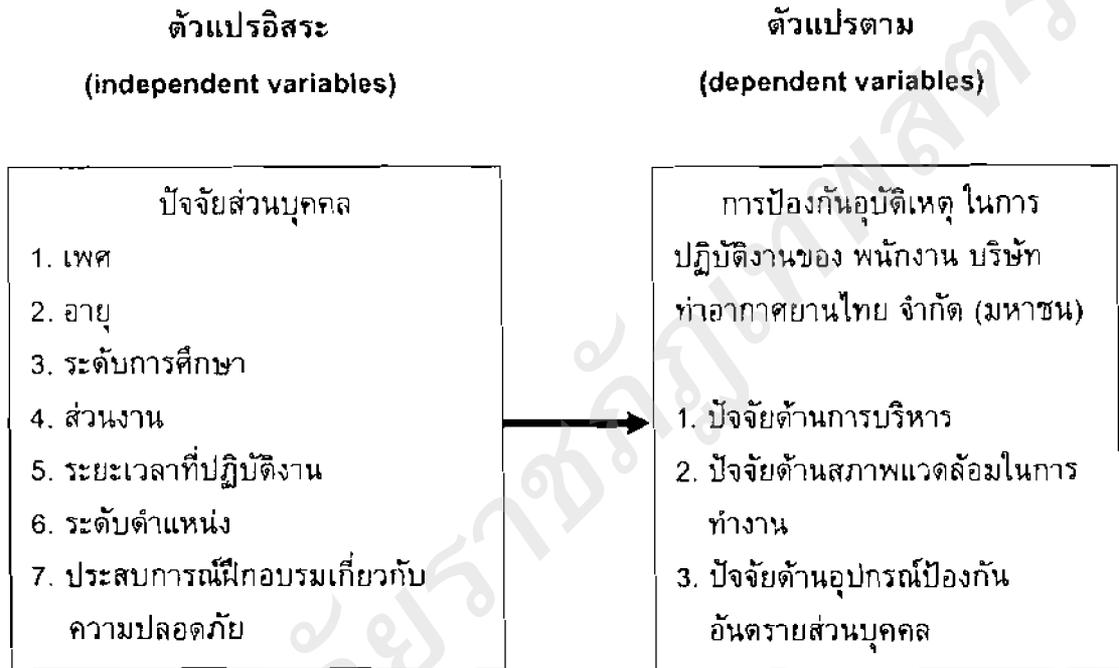
9. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน หมายถึง แสงสว่าง ความร้อน เสียง ฝุ่น ละอองสารเคมี สภาพการไม่ปลอดภัย

10. ปัจจัยด้านอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล หมายถึง เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ ในกระบวนการสร้าง ติดตั้ง และบำรุงรักษา เพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน ได้แก่ อุปกรณ์ป้องกันศีรษะ อุปกรณ์ป้องกันเท้า อุปกรณ์ป้องกันมือ อุปกรณ์ป้องกันเสียง อุปกรณ์ป้องกันหน้า อุปกรณ์ป้องกันขา อุปกรณ์ป้องกันลำตัว (safety belt) อุปกรณ์ช่วยหายใจ เข็มขัดนิรภัย และสายรัดตัว อุปกรณ์ป้องกันรังสี และสารเคมี

11. การป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง การดำเนินงานเพื่อพิทักษ์รักษาชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งการลดหรือระงับความรุนแรงของอุบัติเหตุ ซึ่งเกิดขึ้นในเขตพื้นที่รับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

#### กรอบแนวคิดในการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้า เอกสาร เกี่ยวกับ หลักการและแนวคิดทฤษฎี รวมทั้งผลงาน การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุและปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน ของพนักงาน ตามแนวคิดของ วิฑูรย์ สิมะโชคดี และวีระพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์ (2543, หน้า 21-22) เป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรอิสระและตัวแปรตามดัง ภาพ 1



ภาพ 1 แสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย

#### สมมติฐานการวิจัย

การป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของพนักงานบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) แตกต่างกันเมื่อจำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา ส่วนงาน ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน ระดับตำแหน่ง และประสบการณ์ฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัย