

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อศึกษาเรื่อง การเปรียบเทียบสมรรถนะของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศประจำศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ภูเก็ตและดอนเมือง ได้นำเสนอในรูปตารางประกอบคำบรรยายตามลำดับ ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ลักษณะข้อมูลโดยทั่วไปตามลักษณะประชากรที่ศึกษา

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสมมติฐานการวิจัยที่ 1 และ 2

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ลักษณะข้อมูลโดยทั่วไปของลักษณะประชากรที่ศึกษา
ตารางที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรตามลักษณะประชากร

ลักษณะประชากร	จำนวน(คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	109	63.7
หญิง	62	36.3
รวม	171	100.0
อายุ		
20 – 30 ปี	60	35.1
31 – 40 ปี	34	19.9
41 – 50 ปี	43	25.1
51 – 60 ปี	34	19.9
รวม	171	100.0
ประสบการณ์ทำงาน		
1 – 10 ปี	80	46.8
11 - 20 ปี	33	19.9
21 - 30 ปี	39	25.1
31 ปีขึ้นไป	19	19.9
รวม	171	100.0
ระดับการศึกษา		
สถาบันการbinพลเรือน	70	41.0
โรงเรียนจ่าอากาศ	52	30.4
ปริญญาตรี	44	25.7
ปริญญาโท	5	2.9
รวม	171	100.0

ลักษณะประชากร	จำนวน(คน)	ร้อยละ
สถานภาพ		
โสด	41	24.0
แต่งงาน	127	74.3
รวม	171	100.0
สถานที่ปฏิบัติงาน		
คอนเมือง	100	58.5
เชียงใหม่	41	24.0
ภูเก็ต	30	17.5
รวม	171	100.0
รายได้ต่อเดือน		
20,000-30,000 บาท	57	33.3
30,001-40,000 บาท	26	15.2
40,001-50,000 บาท	39	22.8
50,001-60,000 บาท	21	12.3
60,001-70,000 บาท	12	7.0
70,001 บาท ขึ้นไป	16	9.4
รวม	171	100.0

จากตารางที่ 3 แสดงถึง กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาทั้งสิ้นจำนวน 171 คน จำแนกตามลักษณะประชากรได้ดังนี้

เพศ พบว่าเจ้าหน้าที่ ควบคุมจราจรทางอากาศที่ทำการศึกษาล้วนใหญ่เป็นเพศชาย ทำให้ได้กลุ่มตัวอย่างเพศชายเป็นจำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 63.7 และเป็นเพศหญิง จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 36.3

อายุ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20 – 30 ปี จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 35.1 รองลงมาเป็นกลุ่มพนักงานที่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 25.1 และอายุระหว่าง 31-40 ปี จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 19.9 อายุระหว่าง 51-60 ปี จำนวน 34 ปี คิดเป็นร้อยละ 19.9 ตามลำดับ

ประสบการณ์ทำงาน พบว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีประสบการณ์ในการทำงานอยู่ระหว่าง 1-10 ปี เป็นส่วนใหญ่ เป็นจำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 46.8 รองลงมาอยู่ระหว่าง 21-30 ปี จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 22.8 และอยู่ระหว่าง 11-20 ปี เป็นจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 19.3 และ อันดับสุดท้ายมีประสบการณ์การทำงานตั้งแต่ 31 ปีขึ้นไป เป็นจำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 11.1

ระดับการศึกษา พบว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศส่วนใหญ่ จบการศึกษาจากสถาบันการบินพลเรือน เป็นจำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 41.0 รองลงมาเป็นการศึกษาจากโรงเรียนท่าอากาศยาน จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 30.4 และระดับปริญญาตรีเป็นจำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 25.7 ระดับปริญญาโท จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.9 ตามลำดับ

สถานภาพ พบว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่ทำการศึกษас่วนใหญ่แต่งงานแล้วมีจำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 74.3 รองลงมามีสถานภาพโสด เป็นจำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 24.0 และหย่าร้าง เป็นจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.7

สถานที่ปฏิบัติงาน พบว่าส่วนใหญ่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นจำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 58.5 รองลงมาคือ เชียงใหม่ เป็นจำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 24.0 และภูเก็ต เป็นจำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 17.5 ตามลำดับ

รายได้ต่อเดือน พบว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจร ทางอากาศที่ศึกษาส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ระหว่าง 20,000-30,000 บาท เป็นจำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 33.3 รองลงมาได้รายได้อยู่ระหว่าง 40,001-50,000 บาท เป็นจำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 22.8 และอยู่ระหว่าง 30,001-40,000 บาท เป็นจำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 15.2 และมีรายได้อยู่ระหว่าง 50,001-60,000 บาท เป็นจำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 12.3 มีรายได้ตั้งแต่ 70,001 ขึ้นไปเป็นจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 9.4 และอันดับสุดท้ายมีรายได้อยู่ระหว่าง 60,001-70,000 บาท เป็นจำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 7.0

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มประชากรจำแนกตามกลุ่มที่ประสบความสำเร็จในการทำงานสูงและต่ำ

กลุ่มที่ประสบความสำเร็จในการทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
สูง	103	60.2
ต่ำ	68	39.7
รวม	171	100

จากตารางที่ 4 ผลของแบบวัดความสำเร็จในการปฏิบัติงานได้ค่ามัธยฐานคือ 47 สามารถแบ่งกลุ่มเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศที่ประสบความสำเร็จในการทำงานสูงซึ่งมีคะแนนสูงกว่าหรือเท่ากับค่ามัธยฐานเป็นจำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 60.2 และเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศที่ประสบความสำเร็จในการทำงานต่ำซึ่งมีคะแนนต่ำกว่าค่ามัธยฐานเป็นจำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 39.7

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสมมติฐานการวิจัย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐานที่ 1 สามารถพิจารณาดังแสดงในตาราง 5-6
ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่ประสบความสำเร็จในการทำงานสูงจะมีระดับสมรรถนะในการทำงานสูงกว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่ประสบความสำเร็จในการทำงานต่ำ

ตารางที่ 5 แสดงการเปรียบเทียบค่าคะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนสมรรถนะในการทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (ด้านความรู้ ด้านทักษะ และด้านความสามารถ) ที่ประสบความสำเร็จในการทำงานสูงและต่ำ

สมรรถนะในการทำงาน	กลุ่มประสบความสำเร็จในการทำงานสูง (N=68)		กลุ่มประสบความสำเร็จในการทำงานต่ำ (N=103)	
	M	S.D	M	S.D
1. ด้านความรู้	4.33	0.44	4.00	0.59
2. ด้านทักษะ	4.45	0.39	4.04	0.56
3. ด้านความสามารถ	4.32	0.46	3.93	0.58

จากตารางที่ 5 พบว่าคะแนนเฉลี่ยสมรรถนะในการทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกลุ่มที่ประสบความสำเร็จในการทำงานสูง จะมีคะแนนเฉลี่ยด้านทักษะสูงสุดคือ 4.45 รองลงมาเป็นด้านความรู้ 4.33 และด้านความสามารถ 4.32 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มที่ประสบความสำเร็จในการทำงานต่ำพบว่าคะแนนเฉลี่ยของสมรรถนะในการทำงานด้านทักษะสูงสุด 4.04 รองลงมาเป็นด้านความรู้ 4.00 และด้านความสามารถ 3.93 ต่ำสุดเช่นเดียวกัน และทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยสมรรถนะในการทำงานอยู่ในระดับมากขึ้นไปถึงมากที่สุดทั้ง 3 ด้าน

ตารางที่ 6 แสดงการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยสมรรถนะในการทำงาน ระหว่าง เจ้าหน้าที่ควบคุม
จราจรทางอากาศที่ประสบความสำเร็จในการทำงานสูงและต่ำ

กลุ่มประสบความสำเร็จในการทำงาน	N	M	S.D	t
1. <u>ด้านความรู้</u>				
สูง	103	4.33	0.44	- 4.23**
ต่ำ	68	4.00	0.59	
2. <u>ด้านทักษะ</u>				
สูง	103	4.45	0.39	- 5.69**
ต่ำ	68	4.04	0.56	
3. <u>ด้านความสามารถ</u>				
สูง	103	4.32	0.46	- 4.55**
ต่ำ	68	3.93	0.58	

** P < .01

จากตารางที่ 6 แสดงว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่ประสบความสำเร็จในการทำงานสูงมีสมรรถนะในการทำงานสูงกว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่ประสบความสำเร็จในการทำงานต่ำทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านความรู้ ด้านทักษะ และด้านความสามารถ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 7 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนสมรรถนะในการทำงานด้านความเชื่ออำนาจในการควบคุมอุบัติเหตุ ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่ประสบความสำเร็จในการทำงานสูงและต่ำ
(ด้านความเชื่ออำนาจในการควบคุมอุบัติเหตุ)

กลุ่มประสบความสำเร็จในการทำงาน	N	M	S.D	t
สูง	103	18.1	1.56	- 1.76*
ต่ำ	68	17.6	1.63	

* $P < .05$

จากตารางที่ 7 พบว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่ประสบความสำเร็จในการทำงานสูงมีคะแนนเฉลี่ยด้านความเชื่ออำนาจในการควบคุมอุบัติเหตุ 18.1 มากกว่ากลุ่มที่ประสบความสำเร็จในการทำงานต่ำมีคะแนนเฉลี่ยด้านความเชื่ออำนาจในการควบคุมอุบัติเหตุ 17.6 และเมื่อทดสอบความมีนัยสำคัญของความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ย 2 กลุ่ม ปรากฏว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่ประสบความสำเร็จในการทำงานสูง มีสมรรถนะในการทำงานด้านความเชื่ออำนาจในการควบคุมอุบัติเหตุสูงกว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่ประสบความสำเร็จในการทำงานต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2 เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของพื้นที่ควบคุมการบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศสูงจะมีสมรรถนะในการทำงานสูงกว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของพื้นที่ควบคุมการบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศต่ำ

ตารางที่ 8 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนสมรรถนะในการทำงาน (ด้านความรู้ ด้านทักษะ และด้านความสามารถ) ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจำแนกตามปริมาณจราจรทางอากาศสูง – ต่ำ

สมรรถนะในการทำงาน	พื้นที่ปริมาณจราจรทางอากาศ			
	สูง (ดอนเมือง) N=100		ต่ำ (เชียงใหม่-ภูเก็ต) N=71	
	M	S.D	M	S.D
ด้านความรู้	4.30	0.45	4.05	0.60
ด้านทักษะ	4.32	0.45	4.24	0.57
ด้านความสามารถ	4.22	0.50	4.08	0.60

จากตารางที่ 8 พบว่า คะแนนเฉลี่ยของสมรรถนะในการทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของพื้นที่ควบคุมการบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศสูง (ดอนเมือง) ในด้านทักษะสูงสุดเท่ากับ 4.32 รองลงมาคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ และความสามารถคือ 4.30 และ 4.22 ตามลำดับ ส่วนเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของพื้นที่ควบคุมการบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศต่ำ (เชียงใหม่ – ภูเก็ต) จะมีคะแนนเฉลี่ยของสมรรถนะในการทำงานด้านทักษะสูงสุด 4.24 รองลงมาด้านความสามารถ 4.08 และด้านความรู้ 4.05 เป็นลำดับสุดท้าย และทั้งสองกลุ่มมีคะแนนเฉลี่ยสมรรถนะในการทำงานอยู่ในระดับมากขึ้นไปถึงมากที่สุดทั้ง 3 ด้าน

ตารางที่ 9 แสดงการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยสมรรถนะในการทำงาน ระหว่าง กลุ่มเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่ทำงานในพื้นที่ควบคุมการบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศสูงและต่ำ

พื้นที่ที่มีปริมาณการ				
จราจรทางอากาศ	N	M	S.D	t
1. <u>ด้านความรู้</u>				
สูง	100	4.30	0.45	- 3.13**
ต่ำ	71	4.05	0.60	
2. <u>ด้านทักษะ</u>				
สูง	100	4.32	0.45	-1.00
ต่ำ	71	4.24	0.57	
3. <u>ด้านความสามารถ</u>				
สูง	100	4.22	0.50	-1.57
ต่ำ	71	4.08	0.60	

** P < .01

จากตารางที่ 9 แสดงว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของพื้นที่ควบคุมการบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศสูง มีสมรรถนะในการทำงานด้านความรู้สูงกว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของพื้นที่ควบคุมการบินที่มีปริมาณของจราจรทางอากาศต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 แต่มีสมรรถนะในการทำงานด้านความทักษะ ด้านความสามารถ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 10 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนน
สมรรถนะในการทำงาน (ด้านความเชื่ออำนาจในการควบคุมอุบัติเหตุ) ของ
เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ จำแนกตามพื้นที่ควบคุมการบินที่มีปริมาณ
การจราจรทางอากาศสูงและต่ำ

พื้นที่ที่มีปริมาณ				
การจราจรทางอากาศ	N	M	SD	t
สูง (ดอนเมือง)	100	18.0	1.64	-1.66*
ต่ำ (เชียงใหม่ – ภูเก็ต)	71	17.6	1.53	

* $p < .05$

จากตารางที่ 10 แสดงค่าเฉลี่ยคะแนนสมรรถนะในการทำงาน ด้านความเชื่ออำนาจ
ในการควบคุมอุบัติเหตุของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของพื้นที่ควบคุมการบินที่มีปริมาณ
การจราจรทางอากาศสูง (ดอนเมือง) มีค่าเฉลี่ยคะแนนในการควบคุมอุบัติเหตุ 18.0 ซึ่งมากกว่า
เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของพื้นที่ควบคุมการบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศต่ำ
(เชียงใหม่-ภูเก็ต)ที่มีค่าเฉลี่ยคะแนนในการควบคุมอุบัติเหตุ 17.6 และเมื่อทดสอบความมีนัย
สำคัญของความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ย 2 กลุ่ม ปรากฏว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ
ของพื้นที่ควบคุมการบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศสูง (ดอนเมือง) มีสมรรถนะในการทำงาน
(ด้านความเชื่ออำนาจในการควบคุมอุบัติเหตุ) สูงกว่าเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของพื้นที่
ควบคุมการบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศต่ำ (เชียงใหม่-ภูเก็ต) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่
ระดับ .05 สมมติฐานที่ 2 จึงได้รับการยอมรับเป็นบางส่วน