



ปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ
ตามแนวทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
**EXPLORATORY FACTORS IN AVIATION VOLUNTARY SAFETY
REPORTING ACCORDING TO INTERNATIONAL CIVIL
AVIATION ORGANIZATION**

ศุภสุดา ชาญประไพ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการการบิน
สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ปีการศึกษา 2563

ปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ
ตามแนวทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการการบิน
สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ปีการศึกษา 2563

**EXPLORATORY FACTORS IN AVIATION VOLUNTARY SAFETY
REPORTING ACCORDING TO INTERNATIONAL CIVIL
AVIATION ORGANIZATION**



SUPASUTA SHARNPRAPAI

**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**



ปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ
ตามแนวทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้นำ
วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


(อ. ดร. วรากรณ์ เต็มแก้ว)

ประธานกรรมการ


(อ. ดร. ชัญญูรัตน์ คำเพราะ)

กรรมการ

(อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์)


(อ. ดร. อภิรดา นามแสง)

กรรมการ


(พล.อ.ต.อนันต์ชัย ทองเจริญ)

กรรมการ

พ.อ.อ.


(พันศักดิ์ เนินทราย)

รักษาการ รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ
สถาบันการบินพลเรือน


(อ. ดร. วรากรณ์ เต็มแก้ว)

ผู้อำนวยการกองวิชาบริหารการบิน

ศุภสุตา ชาญประไพ: ปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ตาม
 แนวทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (EXPLORATORY FACTORS IN
 AVIATION VOLUNTARY SAFETY REPORTING ACCORDING TO INTERNATIONAL
 CIVIL AVIATION ORGANIZATION)

อาจารย์ที่ปรึกษา: อ. ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ, 133 หน้า

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ เป็นการวิจัยแบบผสมผสานเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ซึ่งประกอบด้วย 3 ขั้นตอนการวิจัย ดังนี้
 1. ศึกษาตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจโดยการทบทวนวรรณกรรมและรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 17 คน ประกอบด้วยระดับผู้บริหาร ระดับหัวหน้างาน ระดับเจ้าหน้าที่จากหน่วยนิตยการบิน และเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการจากหน่วยผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนทั้ง 7 หน่วย ได้แก่ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์ และผู้ดำเนินการบินทั่วไป เพื่อวิเคราะห์ตัวแปรปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา 2. พัฒนาแบบสอบถามเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณจากกลุ่มตัวอย่าง 400 คนจากกลุ่มตัวอย่าง 3. วิเคราะห์ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

ผลการศึกษาพบปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ประกอบด้วย 5 ปัจจัย ดังนี้ 1. จิตสำนึกของผู้รายงาน ซึ่งประกอบด้วยจิตสำนึก 3 ด้าน 2. การบริหารงานด้านความปลอดภัยในองค์กรที่กล่าวถึงระบบการจัดการด้านนิตย 3. การดำเนินงานและการตอบสนองหน่วยผู้รับรายงาน 4. ระบบการรายงานที่มีประสิทธิภาพ 5. ทักษะคิดของผู้รายงาน ซึ่งประกอบด้วยทัศนคติต่อพฤติกรรม 3 ด้าน

สาขาวิชาการจัดการการบิน

ปีการศึกษา 2563

ลายมือชื่อนักศึกษา _____

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา _____

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม _____

SUPASUTA SHARNPRAPAI: EXPLORATORY FACTORS IN AVIATION VOLUNTARY SAFETY REPORTING ACCORDING TO INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

THESIS ADVISOR: THANYARAT KHAMPROH, Ph.D., 133 PP

The objective of this research is to study aviation voluntary safety reporting factors. This research was applied a mixed methods combine both quantitative and qualitative, which includes 3 steps of the research procedures as follows 1. Study the variable concerning the factors of voluntary safety reporting by literature review and collecting qualitative data from 17 key informants whom consists of representatives of the executive level, supervisor level, staff level from safety unit and operational officers working in 7 service providers as Airport Operator, Air Operator, Air Navigation Service Provider, Approved maintenance organizations, Approved Training Organization, General Aviation and Aircraft/Product design and manufacturers to utilize content analysis for analyze related variables. 2. Develop opinionnaire for collecting quantitative data from a sample of 400 from safety personal and front-line operation personal in 7 service providers. 3. Analyze factors of voluntary safety reporting.

The results of this study found that factors of aviation voluntary safety reporting consist of 5 factors were 1. Public awareness of reporters which related to 3 main aspects of consciousness. 2. Corporate safety management related to safety policy, objectives, resources and safety promotion. 3. Implementation and response of the safety unit can be described as safety's unit potential. 4. Effective reporting system which mentioned to characteristic of safety reporting system and 5. Reporter's attitude related to 3 aspects of attitudes.

Aviation Management

Academic Year 2020

Student's signature _____

Advisor's signature _____

Co-advisor's signature _____

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างสูงจาก อ. ดร. รัชฎ์ฤทธิ์ คำเพราะ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ อ. ดร. อภिरดา นามแสง อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่กรุณาสละเวลาในการให้คำปรึกษา คำแนะนำ ตรวจสอบ เอาใจใส่ และให้ความช่วยเหลืออย่างดียิ่งมาโดยตลอด ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ทั้งนี้ขอกราบขอบพระคุณ อ. ดร. วราภรณ์ เต็มแก้ว ที่ได้กรุณาให้เกียรติเป็นประธาน กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และ พลอากาศตรี อนันต์ชัย ทองเจริญ ให้เกียรติเป็นอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิในครั้งนี้ ซึ่งได้กรุณาให้คำแนะนำ ตรวจสอบแก้ไขวิทยานิพนธ์นี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ขอขอบพระคุณ อ. ทศจุฬา กลั่นทปฺระ รวมถึงผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่อนุเคราะห์ ข้อมูลอันเป็นประโยชน์แก่การทำวิจัยและผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถามจนทำให้วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จไปด้วยดี

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ตลอดจนคณาจารย์ที่เคารพทุกท่าน ที่ให้การอบรมสั่งสอน และประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ รวมถึงการเป็นต้นแบบที่ดีให้แก่ผู้ศึกษาตลอดมา

ศุภสุดา ชาญประไพ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ (ภาษาไทย)	ง
บทคัดย่อ (ภาษาอังกฤษ)	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญภาพ	ฐ
คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ	ฑ
บทที่	
1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	3
1.3 ขอบเขตงานวิจัย	3
1.3.1 ขอบเขตด้านผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	3
1.3.2 ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	3
1.3.3 ขอบเขตด้านเนื้อหา	4
1.3.4 ขอบเขตด้านระยะเวลา	4
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
1.5 คำอธิบายศัพท์	4
2 ปรัชญาบรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	6
2.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัยการบิน	6
2.1.1 ความหมายของนิรภัยการบิน	6
2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับระบบการจัดการด้านนิรภัยการบิน	7
2.2 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการรายงานด้านความปลอดภัย	10
2.2.1 ความหมายของการรายงาน	11

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการรายงาน	11
2.3 ข้อมูลผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน	14
2.3.1 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air operators)	14
2.3.2 ผู้ดำเนินงานสนามบิน (Airport operators)	15
2.3.3 ผู้ให้บริการการเดินอากาศ (Air navigation service providers)	16
2.3.4 สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (Approved training organizations)	17
2.3.5 ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม (Approved maintenance organizations)	17
2.3.6 ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์ (Aircraft/Product design and manufacturers)	18
2.3.7 ผู้ดำเนินการบินทั่วไป (General aviation operators)	18
2.4 แนวคิดแรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่อาสาสมัคร	18
2.4.1 ความหมายของอาสาสมัคร	18
2.4.2 แนวคิดอาสาสมัคร	19
2.5 แนวคิดการตัดสินใจ	20
2.5.1 ความหมายของการตัดสินใจ	20
2.5.2 แนวคิดการตัดสินใจ	21
2.6 ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล	22
2.7 ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน	22
2.8 แนวคิดเกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพ	23
2.8.1 ความหมายของประสิทธิภาพ	23
2.8.2 แนวคิดที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพปฏิบัติงาน	24
2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	26
2.10 กรอบแนวคิดการวิจัย	31
3 วิธีการดำเนินการวิจัย	32
3.1 วิธีการศึกษา	32
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	36

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.2.1 ประชากร	36
3.2.2 กลุ่มตัวอย่าง	36
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	37
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล	37
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	37
3.6 การพิทักษ์สิทธิผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	39
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	41
4.1 ปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	42
4.1.1 การวิเคราะห์เอกสารเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร ตำรา และบทความที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	43
4.1.2 การวิเคราะห์งานวิจัยทั้งใน และต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	48
4.1.3 การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key information) เกี่ยวกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ จำนวน 17 คน	52
4.2 การวิเคราะห์ปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	63
4.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล	63
4.2.2 การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวแปรที่เป็นปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	67
4.2.3 การวิเคราะห์ปัจจัย	76
5 สรุปและอภิปรายผล	89
5.1 สรุปผลการศึกษา	89
5.1.1 ปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	89

สารบัญ (ต่อ)

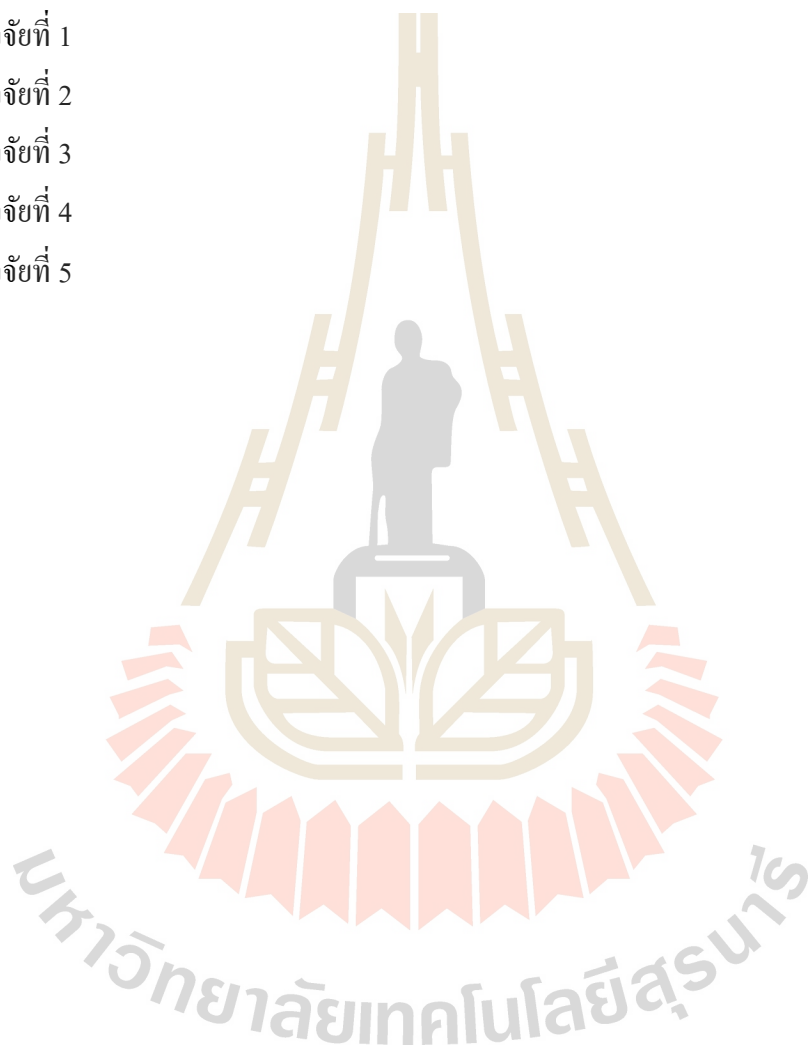
	หน้า
5.2 การอภิปรายผล	92
5.2.1 ปัจจัยด้านจิตสำนึกของผู้รายงาน	92
5.2.2 ปัจจัยด้านการบริหารงานด้านความปลอดภัยในองค์กร	92
5.2.3 ปัจจัยด้านการดำเนินงานและการตอบสนองหน่วยผู้รับรายงาน	93
5.2.4 ปัจจัยด้านระบบการรายงานที่มีประสิทธิภาพ	94
5.2.5 ปัจจัยด้านทัศนคติของผู้รายงาน	94
5.3 ข้อเสนอแนะทั่วไป	96
5.4 การประยุกต์ผลการค้นคว้าอิสระ	96
บรรณานุกรม	97
ภาคผนวก	103
ภาคผนวก ก. แบบสอบถามเพื่อการวิจัย	104
ภาคผนวก ข. ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรง และสมบรูณ์ของแบบสอบถาม จากผู้เชี่ยวชาญ	115
ภาคผนวก ค. รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ และหนังสือขอความอนุเคราะห์ ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์	128
	133

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 สรุปการวิเคราะห์เอกสารเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร ตำรา และบทความที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	43
4.2 สรุปการวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	49
4.3 สรุปการวิเคราะห์การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	54
4.4 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ	64
4.5 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ	64
4.6 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามวุฒิการศึกษาสูงสุด	64
4.7 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามหน่วยงาน	65
4.8 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสังกัดนิรภัยการบิน	65
4.9 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน	66
4.10 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการฝึกอบรมด้านนิรภัยการบิน	66
4.11 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	67
4.12 แสดงค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับความคิดเห็นของแต่ละตัวแปรที่เป็นปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	67
4.13 แสดงการวิเคราะห์ KMO (Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy) และ Bartlett's test of Sphericity	77
4.14 ปัจจัย ค่าความแปรปรวน ค่าร้อยละของความแปรปรวน และค่าค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวนของปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจจากการสกัดปัจจัยและหมุนแกนปัจจัย	78

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.15 คำนี้นักวิจัยและจำนวนกลุ่มวิจัยที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์	79
4.16 ปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	81
4.17 ปัจจัยที่ 1	81
4.18 ปัจจัยที่ 2	83
4.19 ปัจจัยที่ 3	84
4.20 ปัจจัยที่ 4	86
4.21 ปัจจัยที่ 5	87



สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 องค์ประกอบของการรายงานด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ	12
2.2 แบบจำลองทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล	22
2.3 แบบจำลองทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน	23
2.4 กรอบแนวคิดการวิจัย	31
3.1 แผนภูมิแสดงขั้นตอนการวิจัย	35
5.1 ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยภาคสมัครใจ	90

คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ

กพท.	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
EFA	Exploratory Factor Analysis (การวิจัยเชิงสำรวจ)
ERP	Coordination of Emergency Plan (แผนฉุกเฉิน)
FAA	Federal Aviation Administration (องค์การบริหารการบินแห่งชาติ)
ICAO	International Civil Aviation Organization (องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ)
IOC	Index of Item Objective Congruence (ค่าดัชนีความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์)
KMO	Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (ค่าสถิติไคเซอร์-เมเยอร์-ออลกิน)
PCA	Principal Component Analysis (การวิเคราะห์ด้วยวิธีสกัดปัจจัย)
SMS	Safety Management System (ระบบการจัดการด้านนิรภัย)
SPIs	Safety Performance Indicators (ตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย)
SPTs	Safety Performance Targets (วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย)
TRA	Theory of Reasoned Action (ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล)

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

ระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System; SMS) คือ กระบวนการเชิงระบบเกี่ยวกับการจัดการ โครงสร้างองค์กร การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ การกำหนดนโยบาย และวิธีปฏิบัติในการจัดการด้านความปลอดภัย เป็นวิธีดำเนินการเชิงรุก (Proactive) เพื่อลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัย เป็นการป้องกันความเสี่ยงก่อนที่จะนำไปสู่อุบัติเหตุหรือ อุบัติการณ์ (ICAO, 2018) ผ่านกระบวนการระบุชี้สถานะอันตราย และการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยซึ่งมี 3 ขั้นตอน ดังนี้ 1. การเก็บรวบรวมข้อมูลด้านความปลอดภัยจากแหล่งข้อมูลด้านความปลอดภัย 2. การวิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยหรือความถี่ของการเกิดขึ้น 3. การประเมินความเสี่ยงว่าอันตรายใดอาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562) ซึ่งหนึ่งในเครื่องมือพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับการนำระบบการจัดการด้านนิรภัยไปใช้อย่างถูกต้องคือการนำระบบรายงานความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพมาใช้ (ICAO, 2018) โดยเฉพาะระบบการรายงานความปลอดภัยภาคสมัครใจ เนื่องจากการถ่ายทอดข้อมูลความปลอดภัยที่อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอันตรายต่อการบินพลเรือน เป็นเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยนอกเหนือจากเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ ซึ่งการรายงานภาคสมัครใจนี้มักแฝงปัจจัยซ่อนเร้น (Latent conditions) เช่น ขั้นตอนข้อบังคับด้านความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสม หรือความผิดพลาดของมนุษย์ ซึ่งแหล่งข้อมูลความปลอดภัยที่ดีที่สุดแหล่งหนึ่งคือการรายงาน โดยตรงจากบุคลากรที่เป็นระดับปฏิบัติการ (Front-line personnel) เนื่องจากบุคลากรเหล่านี้สามารถสังเกตเห็นอันตรายจากกิจกรรมการทำงาน แต่ทั้งนี้ข้อมูลความปลอดภัยยังสามารถมาจากผู้โดยสารหรือประชาชนทั่วไปด้วย (ICAO, 2013)

ข้อมูลด้านความปลอดภัยเป็นพื้นฐานสำคัญสำหรับระบบการจัดการด้านนิรภัย เนื่องจากข้อมูลความปลอดภัยที่เชื่อถือได้เป็นพื้นฐานสำหรับการตัดสินใจและประเมินประสิทธิภาพความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับเป้าหมายความปลอดภัยและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย อีกทั้งใช้สำหรับการประเมินความเสี่ยง การวิเคราะห์และการบริหารจัดการระบบการจัดการด้านนิรภัย (ICAO, 2013) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงมีข้อกำหนดว่าด้วยการรายงานรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน เกี่ยวกับระบบการรายงานเหตุการณ์ภาคบังคับและ

ระบบการรายงานเหตุการณ์ภาคสมัครใจ เพื่อใช้เป็นกลไกสำคัญในการรายงานและเก็บรวบรวมข้อมูลด้านความปลอดภัยจากผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน อันประกอบด้วยหน่วยผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม ผู้ดำเนินการบินทั่วไป ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์ เนื่องจากข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้จากแหล่งข้อมูลดังกล่าว จะถูกเก็บรวบรวมไว้ในฐานข้อมูลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อระบุชี้สถานะอันตราย สาเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ แล้วนำข้อมูลจากการวิเคราะห์ไปบันทึกจัดทำเป็นทะเบียนข้อมูลสถานะอันตราย (State hazard register) และระบุประเด็นปัญหาความปลอดภัยที่สำคัญ (Safety issue) เพื่อ 1. นำไปพิจารณากำหนดตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัย (Safety Performance Indicators; SPIs) หมายถึง ปัจจัยตัวกำหนดที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล (Data-based parameter) ซึ่งนำไปใช้สำหรับการตรวจสอบและประเมินสมรรถนะความปลอดภัยและ 2. เพื่อนำไปพิจารณาเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัย (Safety Performance Targets; SPTs) หมายถึง เป้าหมายของตัวชี้วัดสมรรถนะความปลอดภัยที่ตั้งไว้ของรัฐหรือผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน ในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562) นอกจากนี้ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้จากการรายงานเหตุการณ์ภาคสมัครใจจะถูกนำไปวิเคราะห์แนวโน้มเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยอีกด้วย (Clarke, 1997)

ผู้วิจัยจึงศึกษาทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ พบปัจจัยที่เป็นอุปสรรคและสิ่งสนับสนุนการรายงานด้านความปลอดภัยที่มีความหลากหลายในกลุ่มอุตสาหกรรมหรือองค์กรที่มีลักษณะการดำเนินงานที่มีความเสี่ยงสูงแต่มีความปลอดภัย เนื่องจากระบบการจัดการด้านนิรภัยใช้ในการดำเนินงาน (Reason, 1990) เช่น อุตสาหกรรมการบิน อุตสาหกรรมการแพทย์ และอุตสาหกรรมเคมี เป็นต้น (Guldenmund, 2010) แต่ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยต่างประเทศที่กล่าวมาข้างต้น มีความเฉพาะเจาะจงรวมถึงมีโครงสร้างองค์กรที่แตกต่างกัน จึงเป็นประโยชน์ที่ผู้วิจัยจะขยายขอบเขตการศึกษาเรื่องปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจในบริบทที่แตกต่างตามคำแนะนำในงานวิจัยเรื่อง Improving the effectiveness of safety reporting systems in aviation organisations (Muhammad, 2018) อีกทั้งผู้วิจัยยังไม่พบงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในประเทศไทย ดังนั้น ผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจในบริบทของประเทศไทย และนำเสนอแนวทางการส่งเสริมการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจที่เหมาะสมกับสังคมไทยแก่หน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบิน

พลเรือนในประเทศอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อเป็นการสนับสนุนวิธีการเชิงรุก ป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติการณ์หรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยก่อนเกิดความสูญเสียทางชีวิต และทรัพย์สิน

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

1.3 ขอบเขตงานวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ตามแนวทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

1.3.1 ขอบเขตด้านผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วยจากผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน ทั้ง 7 หน่วย ได้แก่ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม ผู้ดำเนินการบินทั่วไป ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์ จากตัวแทนระดับผู้บริหาร ระดับหัวหน้างาน ระดับเจ้าหน้าที่จากหน่วยนิรภัยการบิน และเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ รวมทั้งหมด 17 คน ดังนี้

- | | |
|--------------------------------------|------------|
| 1) ระดับผู้บริหารหน่วยนิรภัยการบิน | จำนวน 1 คน |
| 2) ระดับหัวหน้างานหน่วยนิรภัยการบิน | จำนวน 3 คน |
| 3) ระดับเจ้าหน้าที่หน่วยนิรภัยการบิน | จำนวน 7 คน |
| 4) ระดับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ | จำนวน 6 คน |

1.3.2 ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ คือ เจ้าหน้าที่หน่วยงานนิรภัยการบิน และเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการจากหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนทั้ง 7 หน่วยในอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย ประกอบด้วย หน่วยผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม ผู้ดำเนินการบินทั่วไป ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์

กลุ่มตัวอย่าง ที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ คือ เจ้าหน้าที่หน่วยงานนิรภัยการบิน และเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการจากหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนทั้ง 7 หน่วย ที่ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรด้านนิรภัย เนื่องจากประชากรมีขนาดใหญ่ และผู้วิจัยไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน ดังนั้น จึงคำนวณกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการคำนวณของ W.G. Cochran กำหนดที่ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 และค่าความคลาดเคลื่อนที่ร้อยละ 5 จึงได้จำนวนกลุ่ม

ตัวอย่าง 385 คน แต่เพื่อความสะดวกในการประเมินผลและการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยจึงกำหนดกลุ่มตัวอย่างเป็น 400 คน ทั้งนี้ได้ผ่านเกณฑ์ตามเงื่อนไขที่กำหนด คือไม่น้อยกว่า 385 คน

1.3.3 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ โดยศึกษาแนวความคิด ทฤษฎีการรายงานด้านความปลอดภัย เอกสารทางวิชาการ ผลงานวิจัย และบทความทางวิชาการอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ

1.3.4 ขอบเขตด้านระยะเวลา

งานวิจัยเรื่องปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ตามแนวทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2563 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

งานวิจัยเรื่องปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ตามแนวทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นข้อมูลให้ผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนนำปัจจัยการรายงานภาคสมัครใจไปใช้ส่งเสริมระบบการรายงานเหตุการณ์ภาคสมัครใจซึ่งมีความสำคัญในการพัฒนาประสิทธิภาพของระบบการจัดการด้านนิรภัยในองค์กร

1.5 คำอธิบายศัพท์

1) การรายงานด้านความปลอดภัย (Safety reporting) หมายถึง การถ่ายทอดข้อมูลด้านความปลอดภัย โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ การรายงานภาคบังคับ (Mandatory reporting) เป็นการรายงานเหตุการณ์ตามภาคผนวก ก ข้อกำหนด สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ฉบับที่ 22 เช่น อากาศยานอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ และการรายงานภาคสมัครใจ (Voluntary reporting) เป็นการรายงานเหตุการณ์ที่นอกเหนือขอบเขตการรายงานภาคผนวก ก ข้อกำหนด สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ฉบับที่ 22

2) การรายงานภาคสมัครใจ (Voluntary reporting) หมายถึง การถ่ายทอดข้อมูลด้านความปลอดภัยเมื่อมีข้อมูลใดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการบินพลเรือน ซึ่งเป็นเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยนอกเหนือจากเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ

3) เจ้าหน้าที่นิรภัย หมายถึง บุคคลที่รับผิดชอบการพัฒนาการดำเนินงาน และการปรับปรุงระบบการจัดการความปลอดภัย (SMS) อย่างต่อเนื่อง

- 4) ตัวแปร หมายถึง คุณลักษณะหรือคุณสมบัติที่ใช้บรรยายองค์ประกอบของปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ
- 5) ประสิทธิภาพการรายงาน หมายถึง การรายงานที่เกิดจากความพึงพอใจของผู้รายงานและก่อให้เกิดประโยชน์แก่ส่วนรวม
- 6) ระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System; SMS) หมายถึง วิธีการจัดการด้านความปลอดภัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงการกำหนดนโยบาย การวางแผน การจัดโครงสร้างองค์กร ระบบความรับผิดชอบ และวิธีการที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัย



บทที่ 2

ปริทัศน์วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ศึกษารวบรวมทฤษฎี แนวคิด ข้อมูลตลอดจนผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเรื่อง “ปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ตามแนวทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ” อันประกอบด้วย

- 2.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิตยการบิน
- 2.2 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการรายงานด้านความปลอดภัย
- 2.3 ข้อมูลผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน
- 2.4 แนวคิดแรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่อาสาสมัคร
- 2.5 แนวคิดการตัดสินใจ
- 2.6 ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล
- 2.7 ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน
- 2.8 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพ
- 2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.10 กรอบแนวคิดการวิจัย

2.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิตยการบิน

2.1.1 ความหมายของนิตยการบิน

International Civil Aviation Organization (ICAO) กล่าวว่า เป็นกระบวนการเชิงระบบเกี่ยวกับการจัดการ โครงสร้างองค์กร การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ ตลอดจนการกำหนดนโยบายและวิธีปฏิบัติ ในการจัดการด้านความปลอดภัย

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2553) กล่าวว่า เป็นวิธีการปฏิบัติหรือดำเนินกิจกรรม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติการการบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพิทักษ์รักษาชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ

ระเบียบกองบินทหารเรือ (2519) กล่าวว่า เป็นการป้องกันอากาศยานประสบอุบัติเหตุ เพื่อพิทักษ์รักษาชีวิตผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบิน และทรัพย์สินของทางราชการ

ระเบียบกองทัพบก (2549) กล่าวว่า เป็นวิธีการปฏิบัติที่พึงประสงค์ เพื่อพิทักษ์รักษาไว้ซึ่งชีวิต และทรัพย์สินของผู้เกี่ยวข้องกับการบิน และป้องกันอากาศยานมิให้ชำรุดเสียหายจาก

2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับระบบการจัดการด้านนิตยการบิน

ระบบการจัดการด้านนิตย (Safety Management System; SMS) คือ ระบบที่ใช้ในการบริหารจัดการความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ โดยใช้วิธีการระบุอันตราย วิเคราะห์ และประเมินความเสี่ยงก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์จะเกิดขึ้น เป็นพื้นฐานแนวคิดระบบความปลอดภัย (Safety System) ซึ่งประกอบด้วยขั้นตอนอย่างเป็นระบบ วิธีการปฏิบัติ และนโยบายอื่นที่ทั้งยังมีความสอดคล้องของโครงสร้าง กฎระเบียบ ข้อบังคับและเป้าหมายด้านความปลอดภัยสำหรับการบริหารความปลอดภัยในองค์กร

ระบบการจัดการด้านนิตย ถูกจัดแบ่งองค์ประกอบของระบบการจัดการความปลอดภัยเป็น 4 องค์ประกอบหลัก และ 12 องค์ประกอบย่อย โดยแต่ละองค์ประกอบมีสำคัญดังนี้ (ICAO, 2006)

1) องค์ประกอบที่ 1 นโยบายความปลอดภัยและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย (Safety policy and objective) ประกอบด้วย

- พันธสัญญาและหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้บริหาร (Management commitment and responsibility) กล่าวคือ การส่งเสริมนโยบายความปลอดภัยที่ชัดเจนจากผู้รับผิดชอบสูงสุดด้านความปลอดภัยขององค์กร (Accountable executive/manger) เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงด้านวัฒนธรรมความปลอดภัย และให้การสนับสนุนทรัพยากรงบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์ บุคลากรในพัฒนาระบบการจัดการด้านนิตย สร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยภายในองค์กรด้วยการไม่ลงโทษ (Non-punitive method) หรือการละเว้นการกล่าวโทษ (Just culture) และขั้นตอนการปฏิบัติด้านความปลอดภัยจะถูกออกแบบและกำหนดขึ้นเพื่อระบุและลดความเสี่ยง อาจมีการแก้ไขเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ดังนั้น เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ผู้บริหารสูงสุดด้านความปลอดภัยขององค์กรจะต้องมีการสื่อสารถึงการเปลี่ยนแปลงแก่พนักงานทุกคนถึงขั้นตอนและการปฏิบัติตามในองค์กร

- หน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย (Safety accountabilities) กล่าวคือ การกำหนดตัวแทนหรือผู้ที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบ บทบาท และอำนาจในหน้าที่ด้านความปลอดภัยโดยตรง เพื่อรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยขององค์กร

- การมอบหมายหน้าที่ให้กับพนักงานด้านความปลอดภัย (Appointment of key safety personnel) กล่าวคือ การกำหนดตัวแทนของแต่ละองค์ประกอบภายในโครงสร้างองค์กร

เพื่อเป็นคณะกรรมการขึ้นมาทำงานร่วมกับผู้รับผิดชอบสูงสุดด้านความปลอดภัยขององค์กร (Accountable executive/manger)

- การร่วมมือประสานงานในแผนฉุกเฉิน (Coordination of emergency response planning) กล่าวคือ การกำหนดทิศทางกรรับมือกับปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละสถานการณ์ เพื่อเป็นการดำเนินงานเพื่อฟื้นฟูสถานะเลวร้ายให้กลับสู่สถานการณ์ปกติ โดยลดความเสียหาย สามารถรักษาชีวิตและทรัพย์สินให้ได้มากที่สุด ผ่านการจัดทำแผนฉุกเฉิน (Coordination of Emergency Plan; ERP) ซึ่งเป็นเอกสารที่กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและการกระจายอำนาจ อีกทั้งช่องทางการติดต่อผู้ปฏิบัติงานและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินด้านการบิน เช่น อากาศยานอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ เป็นต้น

- ระบบเอกสารด้านความปลอดภัย (SMS documentation) กล่าวคือ การกำหนดกรอบการดำเนินงานของระบบการจัดการด้านนิรภัยอย่างเป็นรูปธรรมผ่านระบบเอกสาร เช่น เอกสาร/คู่มือระบบนั้นต้องได้รับรับรองจากหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) เพื่อให้บรรลุเป้าหมายและตัวชี้วัดด้านความปลอดภัย (Safety indicator/target) โดยเอกสารต้องมีการระบุหน้าที่และความรับผิดชอบ มีการจัดสถิติข้อมูลด้านความปลอดภัย บันทึกข้อมูลผลการสอบสวน อุบัติเหตุ อุบัติการณ์ ระบบการรายงาน การฝึกอบรม การประเมินความเสี่ยง การระบุอันตราย

2) องค์ประกอบที่ 2 การบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety risk management) ประกอบด้วย

- การระบุอันตราย (Hazard identification) ด้วยวิธีการค้นหาและระบุสภาพ หรือวัตถุที่มีศักยภาพที่จะทำให้เกิดการบาดเจ็บ การเจ็บปวด หรือเสียชีวิตแก่บุคคล หรือทำลาย หรือทำให้สูญเสียของระบบ อุปกรณ์ ทรัพย์สินหรือสภาพแวดล้อม อันตรายเป็นสถานะเงื่อนไขที่เกิดขึ้นและนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ โดยแหล่งข้อมูลอันตรายนั้นอาจมาจากข้อมูลภายในหรือภายนอกองค์กร ข้อมูลจากการทำงาน หรือข้อมูลจากผู้ปฏิบัติงาน ผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยทั้งในรูปแบบของการรายงานภาคบังคับ (Mandatory report) การรายงานภาคสมัครใจ (Voluntary report) หรือการรายงานที่เป็นความลับ

- การประเมินและการลดความเสี่ยง (Safety risk assessment and mitigation) โดยการนำข้อมูลจากการระบุอันตรายมาประเมินความเสี่ยง เช่น จำนวนของผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต อัตราการสูญเสีย เงินที่สูญเสียไปเมื่อเทียบกับรายได้ การประเมินการว่าอยู่ในเกณฑ์ที่สามารถยอมรับได้หรือไม่ ผ่านตารางการประเมินความเสี่ยง ซึ่งวิเคราะห์จากความรุนแรงของ ความเสี่ยง หายนะ อันตราย กระบวนการปฏิบัติงานหลัก และความน่าจะเป็นของเหตุการณ์ 5 ระดับ ระบุโดยโอกาสที่เหตุการณ์สามารถเกิดขึ้น หากอยู่ในเกณฑ์ที่ความเสี่ยงถูกยอมรับได้ ไม่ต้อง

ดำเนินการใด หากความเสี่ยงอยู่ในเกณฑ์ยอมรับได้บ้าง ต้องเตรียมพร้อมสำหรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น เพื่อลดความเสี่ยงลงเท่าที่จะสามารถกระทำได้ ผ่านการกระจายความเสี่ยง โดยการแยกสาเหตุเฉพาะของความเป็นอันตราย การยอมรับความเสี่ยง การถ่ายโอนความเสี่ยงเพื่อมอบหมายงานให้ผู้ที่มีความชำนาญเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่ การลดความถี่เพื่อลดโอกาสของการปฏิบัติงาน หรือการหลีกเลี่ยง (Avoidance) หากความเสี่ยงอยู่ในเกณฑ์ไม่สามารถรับได้ การปฏิบัติงานจะถูกยกเลิกจนกว่าจะสามารถลดความเสี่ยงลงได้

3) องค์ประกอบที่ 3 การประกันความปลอดภัย (Safety assurance) ประกอบด้วย

- การควบคุม ติดตาม กำกับดูแล และประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety performance monitoring and measurement) ทำการรวบรวมข้อมูลด้านความปลอดภัยและประเมินผลประสิทธิภาพความปลอดภัยนั้น ประกอบด้วย การศึกษาเรื่องความปลอดภัย (Safety studies) การทบทวนเรื่องความปลอดภัย (Safety reviews) การสำรวจเรื่องความปลอดภัย (Safety surveys) การตรวจสอบ (Audit) และการสอบสวนภายใน (Internal investigations)

- การจัดการความเปลี่ยนแปลง (The management of change) การบริหารจัดการทรัพยากรที่เปลี่ยนแปลงซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อระดับความเสี่ยงด้านความปลอดภัย ดังนั้นเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง จึงต้องดำเนินการระบุ/ค้นหา (Identification) เพื่อนำมาประเมินและควบคุมความเสี่ยง โดยผ่านการทบทวนจากผู้บริหารในกระบวนการตัดสินใจและการบริหารจัดการกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น

- การพัฒนาระบบ SMS อย่างต่อเนื่อง (Continuous improvement of the SMS) กล่าวคือ การปรับปรุงและพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่อง โดยสามารถดำเนินการได้ด้วยวิธีการตรวจสอบ ติดตามตัวชี้วัดผลการดำเนินงานขององค์กร อีกทั้งการตรวจสอบภายใน และการตรวจสอบจากภายนอก

4) องค์ประกอบที่ 4 การส่งเสริมความปลอดภัย (Safety promotion) ประกอบด้วย

- การฝึกอบรมและการให้ความรู้ด้านความปลอดภัย (Training and education) การอบรมให้ความรู้ผู้ปฏิบัติงานทั้งในระดับปฏิบัติการ ระดับผู้จัดการ และระดับผู้บริหาร เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจด้านนิรภัย สร้างองค์ความรู้ที่จำเป็นในการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งการจัดโครงการรณรงค์เกี่ยวกับความปลอดภัยต่าง ๆ

- การสื่อสารด้านความปลอดภัย (Safety communication) การสื่อสารและประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยให้ทุกคนทราบ เพื่อเสริมสร้างความตระหนักให้แก่คนในองค์กร ผ่านช่องทางที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย เช่น บอร์ดประชาสัมพันธ์ อีเมล และแผ่นพับ เป็นต้น

2.2 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการรายงานด้านความปลอดภัย

2.2.1 ความหมายของการรายงาน

ICAO (2006) กล่าวว่า การรายงานคือการรายงานเหตุการณ์ที่ไม่ปลอดภัยหรือเป็นสาเหตุที่นำมาซึ่งความไม่ปลอดภัย อันทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียหายต่อทรัพย์สินอย่างมีนัยสำคัญ

ICAO (2009) แบ่งการรายงานรายงานเหตุการณ์ เป็น 3 ประเภท

1) การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ (Mandatory occurrence reporting) เป็นการรายงานเหตุการณ์ที่องค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบินจัดทำรายงานเบื้องต้น (Initial report) ของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับนั้น และส่งให้กับผู้กำกับดูแลแต่ละประเทศ ซึ่งในประเทศไทยคือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยไม่ชักช้า แต่ต้องไม่เกิน 72 ชั่วโมง นับจากทราบเหตุการณ์ที่กำหนดในภาคผนวก ก และหากเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยตามวรรคหนึ่งถือได้ว่าเป็นอุบัติเหตุ หรืออุบัติการณ์รุนแรงให้องค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบินแจ้งเหตุการณ์ (Notify) มายังสำนักงาน โดยไม่ชักช้า และจัดทำรายงานเบื้องต้น (Initial report) ของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยส่งให้สำนักงานภายใน 24 ชั่วโมง นับจากทราบเหตุการณ์ดังกล่าว โดยมีเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับตามที่กำหนดไว้

2) การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ (Voluntary occurrence reporting) หมายถึง องค์กรด้านการบินพลเรือนและผู้ทำการบินอาจจัดส่งรายงานของเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เมื่อมีเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยนอกเหนือจากเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ หรือเมื่อมีข้อมูลอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการบินพลเรือน เพื่อนำไปใช้ในการส่งเสริมและการพัฒนาระบบความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบินพลเรือนของประเทศต่อไป (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562) นอกจากนี้ ICAO (2013) ได้ยกตัวอย่างกลุ่มคนที่สามารถทำการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ ได้แก่ กลุ่มนักบินและลูกเรือ ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ วิศวกรอากาศยาน ช่างเทคนิคหรือช่างเครื่องที่ได้รับใบอนุญาต พนักงานขององค์กรการบำรุงรักษา การออกแบบและการผลิต ผู้ดำเนินการจัดการภาคพื้นดินของสนามบิน พนักงานสนามบิน บุคลากรการบินทั่วไป และอื่น ๆ

3) การรายงานที่เป็นความลับ (Anonymous reporting) เพื่อให้ข้อมูลจากการพบเห็นอันตรายหรือความบกพร่องที่เกิดขึ้น แต่ผู้รายงานต้องการปกปิดตัวตน เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้รายงานว่าการรายงานนั้นจะไม่ส่งผลกระทบต่อกลับไปยังผู้รายงาน ซึ่งระบบการรายงาน

เหตุการณ์ที่เป็นความลับ จะอำนวยความสะดวกในการเปิดเผยอันตรายที่นำไปสู่ข้อผิดพลาดของมนุษย์โดยไม่ต้องกลัวหรืออับอาย (ICAO, 2009)

2.2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการรายงาน

Sheryl L. Chappell (1996) กล่าวถึง แนวทางการสนับสนุนการรายงานเหตุการณ์ที่เป็นความลับ ดังนี้

1) ความไวใจของผู้รายงาน เนื่องจากผู้รายงานจะเปิดเผยข้อผิดพลาด หรือระบุปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยในการรายงานนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้เกิดการรายงาน โดยข้อมูลที่ถูกรายงานนั้นต้องได้รับการพิทักษ์แม้เวลาผ่านไปหลายปี ถ้าหากเกิดกรณีผู้รายงานเหตุการณ์ถูกลงโทษทางวินัยเนื่องจากรายงานนั้น ความไว้วางใจของผู้รายงานจะถูกทำลายลงและส่งผลให้ต้องไม่เกิดการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยอีก

2) การรักษาความลับ ผู้รายงานเหตุการณ์ต้องมั่นใจว่าข้อมูลในส่วนที่ตนเองรวมถึงเพื่อนร่วมงานคนอื่นรายงานเหตุการณ์นั้น ได้รับการปกป้องรักษาความลับเป็นอย่างดี และผู้รายงานทุกคนจะต้องได้รับการคุ้มครองในทุกด้านอีกด้วย

3) การไม่เปิดเผยตัวตน วิธีที่ง่ายที่สุดในการรักษาความลับโดยให้ผู้รายงานเหตุการณ์สามารถส่งรายงานแบบไม่เปิดเผยตัวตนได้ ในบางวัฒนธรรมนี้อาจเป็นวิธีเดียวที่ผู้รายงานจะให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับปัจจัยของมนุษย์เกี่ยวกับสิ่งที่พวกเขาทำผิดและวิธีป้องกันอุบัติเหตุได้ ข้อเสียของการรายงานแบบไม่เปิดเผยตัวตนคือนักวิเคราะห์ที่ประมวลผลรายงานนั้น จะไม่สามารถติดต่อผู้รายงานเหตุการณ์ได้

4) ความเป็นกลางในการทำงาน การแยกโครงสร้างองค์กรให้หน่วยผู้รับรายงานหรือหน่วยนิรภัยการบินออกจากหน่วยอื่น เพื่อหลีกเลี่ยงการแทรกแซงด้วยอำนาจอันมิชอบ เป็นวิธีหนึ่งที่สร้างความไว้วางใจในระบบการรายงาน

5) แรงจูงใจ เนื่องจากความใช้งานง่ายของการรายงานเหตุการณ์เป็นอีกประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณาเมื่อพัฒนาระบบรายงานเหตุการณ์ การรายงานเหตุการณ์จะมีแนวโน้มสูงขึ้น หากระบบการรายงานเหตุการณ์มีความง่ายต่อการใช้งาน ความสะดวกในการเข้าใช้งานยังได้รับผลกระทบอย่างมากจากการออกแบบแบบฟอร์มการรายงาน หากแบบฟอร์มมีความยาวและต้องใช้เวลาในการกรอกข้อมูลเป็นอย่างมาก ผู้รายงานมีโอกาสน้อยที่จะใช้ความพยายาม หากแบบฟอร์มสั้นเกินไปการรับข้อมูลที่จำเป็นทั้งหมดเกี่ยวกับเหตุการณ์นั้นเป็นเรื่องยาก

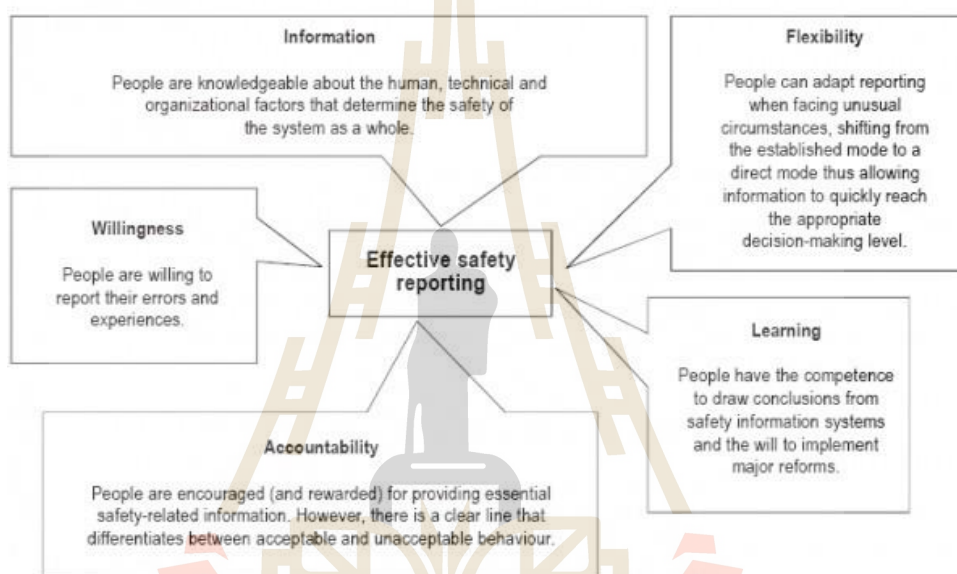
FAA (2010) กล่าวถึงลักษณะการรายงานเหตุการณ์ภาคสมัครใจ ดังนี้

1) ต้องมีความเกี่ยวเนื่องกันและความไว้วางใจซึ่งกันและกันระหว่างหน่วยงานกำกับดูแลและผู้รายงานเหตุการณ์

2) ต้องการรูปแบบการรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ และการดำเนินการแก้ไข

3) การกำกับดูแลจากหน่วยงานเดียวที่เกี่ยวข้องในโครงการสมัครใจ

ICAO (2018) จำแนกองค์ประกอบของการรายงานด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพออกเป็น 5 องค์ประกอบ ซึ่งประกอบไปด้วย ข้อมูล (Information) ความเต็มใจ (Willingness) ความรับผิดชอบ (Accountability) ความยืดหยุ่น (Flexibility) และ การเรียนรู้ (Learning) โดยมีรายละเอียดตามภาพที่ 2.1 ดังนี้



ภาพที่ 2.1 องค์ประกอบของการรายงานด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ

ที่มา 3rd edition of the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859)

1) ข้อมูล (Information) หมายถึง การที่ผู้ปฏิบัติงานมีความรู้เกี่ยวกับปัจจัย หรืออันตรายที่อาจจะส่งผลกระทบต่อระบบความปลอดภัย เช่น มนุษย์ปัจจัย วัสดุอุปกรณ์ องค์การ เนื่องจากหากผู้ปฏิบัติงานขาดความรู้ในเรื่องดังกล่าว ก็จะละเลยหรือมองข้ามถึงปัจจัยหรืออันตราย

2) ความเต็มใจ (Willingness) หมายถึง หมายถึง ความเต็มใจที่ผู้ปฏิบัติงานจะรายงานการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (ความบกพร่อง/การฝ่าฝืน) ที่เกิดขึ้นเนื่องจากการมองเห็นถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ซึ่งประกอบไปด้วยจิตสำนึกในเรื่องความห่วงใย การมองเห็นประโยชน์ของส่วนรวมเป็นหลัก

3) ความรับผิดชอบ (Accountability) หมายถึง ผู้ปฏิบัติงานได้รับการกระตุ้น/จูงใจ เมื่อได้มีการรายงานหรือแจ้งข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เกิดขึ้น เช่น พฤติกรรมการกระทำที่ไม่

ปลอดภัย (ความบกพร่อง/การฝ่าฝืน) โดยสามารถแบ่งแยกความแตกต่างได้ว่าพฤติกรรมดังกล่าวยอมรับได้หรือยอมรับไม่ได้ (ความบกพร่อง/การฝ่าฝืน)

4) ความยืดหยุ่น (Flexibility) หมายถึง ผู้ปฏิบัติงานสามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบหรือวิธีการรายงานให้เหมาะสมเมื่อเผชิญหน้ากับสถานการณ์ที่ไม่ปกติ ซึ่งพลิกผันจากรูปแบบที่กำหนดไว้ไปสู่รูปแบบหรือวิธีการอื่น ๆ เพื่อให้ข้อมูลดังกล่าวส่งไปถึงผู้บริหารอย่างรวดเร็ว

5) การเรียนรู้ (Learning) หมายถึง ผู้ปฏิบัติงานมีความสามารถในการรวบรวมข้อมูลจากระบบการดำเนินงานด้านความปลอดภัย และนำไปทำการวิเคราะห์สรุปและสร้างข้อมูลดังกล่าวขึ้นมาใหม่

ICAO (2006) เสนอหลักการลดแรงต่อต้านต่อการรายงานด้านความปลอดภัย ซึ่งประกอบด้วย

1) ความน่าเชื่อถือ หมายถึง ผู้รายงานต้องมั่นใจว่าข้อมูลที่รายงานนั้นจะก่อให้เกิดปัญหาต่อตัวผู้รายงาน มิฉะนั้นพวกเขาจะลังเลที่จะรายงานความผิดพลาดของตน เพราะวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในองค์กรเป็นรากฐานของระบบการรายงานเหตุการณ์ที่ประสบความสำเร็จ

2) การไม่ลงโทษ หมายถึง ผู้รายงานจะต้องได้รับการคุ้มครองจากการลงโทษทางวินัย ยกเว้นในกรณีของความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือเป็นการกระทำที่เกิดจากเจตนา

3) ฐานการรายงานแบบรวม หมายถึง แนวทางที่เป็นระบบในการจัดการด้านความปลอดภัยกำหนดให้มีการกำหนดเป้าหมายการรายงาน โดยสมัครใจในทุกด้านของการทำงาน นอกจากนี้การรวบรวมข้อมูลในเรื่องเดียวกันจากมุมมองที่แตกต่างกันทำให้สามารถวิเคราะห์และทำความเข้าใจเหตุการณ์ได้อย่างสมบูรณ์

4) การรักษาความลับ หมายถึง ระบบที่ไม่มีการลงโทษควรอยู่บนพื้นฐานของการรายงานที่เป็นความลับ บุคคลที่รายงานเหตุการณ์ต้องแน่ใจว่าจะไม่มีการเปิดเผยตัวตนและข้อมูลอื่น ๆ ที่อาจใช้เพื่อระบุตัวตนทางกายภาพหรือทางกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในบางกฎหมายของรัฐเกี่ยวกับการเข้าถึงข้อมูลทำให้การรับประกันการรักษาความลับทำได้ยากขึ้น ซึ่งอาจจำกัดการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยให้อยู่ในระดับต่ำสุดที่จำเป็นสำหรับการรายงานที่จำเป็น การสมัครใจไม่ได้แปลว่าเป็นความลับ

5) ความเป็นอิสระ หมายถึง ตามหลักการแล้วนั้นระบบการรายงานโดยสมัครใจจะดำเนินการโดยหน่วยที่มีโครงสร้างแยกออกจากหน่วยงานอื่น โดยจะรวบรวมและวิเคราะห์รายงานความปลอดภัยและจึงส่งผลกลับ

6) ความง่ายในการรายงาน หมายถึง การส่งรายงานควรจะง่ายที่สุดสำหรับผู้รายงาน แบบฟอร์มการรายงานควรพร้อมใช้งานสำหรับทุกคนที่ต้องการยื่นรายงาน ควรง่ายต่อ

การรวบรวมจัดให้มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการเล่าเรื่องและใช้รูปแบบ "ดีก" ให้เกิดประโยชน์สูงสุด แบบฟอร์มควรสนับสนุนคำแนะนำในการปรับปรุงความปลอดภัย เช่น วิธีป้องกันไม่ให้เกิดอันตรายซ้ำหรือจัดการกับสิ่งนั้น

7) การรับทราบ หมายถึง ผู้รับรายงานควรตอบสนอง รายงานความคืบหน้าของกระบวนการต่อผู้รายงานด้านความปลอดภัยเพื่อสนับสนุนการส่งรายงานด้านความปลอดภัย

8) การส่งเสริม หมายถึง องค์กรใช้วิธีการเผยแพร่ข้อมูลที่หลากหลาย เช่น จัดหมายข่าวรายเดือน หรือกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดการรายงาน เพื่อช่วยกระตุ้นให้ผู้คนรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยเพิ่มขึ้น

2.3 ข้อมูลผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดการด้านนิตยการการบินพลเรือนของประเทศ ครอบคลุมกิจกรรมของหน่วยผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน อันประกอบด้วย หน่วยผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air operators) หน่วยผู้ดำเนินงานสนามบิน (Airport operators) หน่วยผู้ให้บริการเดินอากาศ (Air navigation service providers) หน่วยสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (Approved training organizations) ผู้หน่วยดำเนินการหน่วยซ่อม (Approved maintenance organizations) หน่วยผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์ (Aircraft/Product design and manufacturers) และหน่วยผู้ดำเนินการบินทั่วไป (General aviation operators) โดยมีข้อกำหนดว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน เกี่ยวกับระบบการรายงานเหตุการณ์ภาคบังคับ (Mandatory occurrence reporting system) และระบบการรายงานเหตุการณ์ภาคสมัครใจ (Voluntary occurrence reporting system) ผ่านช่องทางการรายงานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด เช่น ระบบรายงานของผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนที่สามารถเชื่อมกับระบบรายงานของสำนักงาน หรือรายงานผ่านระบบออนไลน์ โดยใช้แบบฟอร์มการรายงานตามที่กำหนด เพื่อใช้เป็นกลไกในการรายงานและเก็บรวบรวมข้อมูลด้านความปลอดภัยจากผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562)

2.3.1 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air operators)

ปัจจุบันมีผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนจำนวน ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศแบบประจำมีกำหนด จำนวน 19 ราย แบบไม่ประจำ จำนวน 19 ราย ในจำนวนนี้เป็นผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศ จำนวน 23 ราย และใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศภายในประเทศ จำนวน 4 ราย (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562)

2.3.2 ผู้ดำเนินงานสนามบิน (Airport operators)

ประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่ให้บริการสาธารณะจำนวนทั้งสิ้น จำนวน 38 แห่ง โดยเป็นท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ให้บริการเพียง 33 แห่ง แบ่งออกเป็นท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ

1) กรมท่าอากาศยาน จำนวน 28 แห่ง ได้แก่

- ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่
- ท่าอากาศยานขอนแก่น
- ท่าอากาศยานชุมพร
- ท่าอากาศยานตรัง
- ท่าอากาศยานแม่สอด
- ท่าอากาศยานนครพนม
- ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช
- ท่าอากาศยานนราธิวาส
- ท่าอากาศยานน่านนคร
- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
- ท่าอากาศยานหัวหิน
- ท่าอากาศยานพิษณุโลก
- ท่าอากาศยานแพร่
- ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน
- ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
- ท่าอากาศยานระนอง
- ท่าอากาศยานเลย
- ท่าอากาศยานลำปาง
- ท่าอากาศยานสกลนคร
- ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี
- ท่าอากาศยานอุดรธานี
- ท่าอากาศยานอุบลราชธานี
- ท่าอากาศยานตาก
- ท่าอากาศยานนครราชสีมา

- ทำอากาศยานเพชรบูรณ์
 - ทำอากาศยานปาย
 - สนามบินแม่สะเรียง
 - สนามบินอุตรดิตถ์
- 2) บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 6 แห่ง ได้แก่
- ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
 - ทำอากาศยานดอนเมือง
 - ทำอากาศยานภูเก็ต
 - ทำอากาศยานเชียงใหม่
 - ทำอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย
 - ทำอากาศยานหาดใหญ่
- 3) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 3 แห่ง ได้แก่
- สนามบินสมุย
 - สนามบินสุโขทัย
 - สนามบินตราด
- 4) กองทัพอากาศ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่
- ทำอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง-พัทยา

เมื่อพิจารณาจำนวนผู้โดยสารจำแนกตามทำอากาศยาน พบว่า ทำอากาศยานใน ความรับผิดชอบของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีสัดส่วนผู้โดยสารมากที่สุดถึง ร้อยละ 86.63 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด รองลงมาคือ ทำอากาศยานสังกัดกรมทำอากาศยาน มีจำนวนผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 10.80 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด ส่วนทำอากาศยานสังกัด บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) คิดเป็นร้อยละ 1.57 และทำอากาศยานสังกัดกองทัพอากาศ คิดเป็นร้อยละ 1 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562)

2.3.3 ผู้ให้บริการการเดินอากาศ (Air navigation service providers)

ระบบการจัดการความปลอดภัยที่ ผู้ให้บริการการเดินอากาศต้องจัดให้มีเพื่อบริหารจัดการความปลอดภัยภายในองค์กรสำหรับการให้บริการจราจรทางอากาศ บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน บริการข่าวสาร การบิน บริการแผนภูมิการบิน หรือกรณีอื่นใดที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการให้บริการ การเดินอากาศ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2560) โดยสามารถแบ่งประเภทของ

หน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางออกเป็นทั้งหมด 5 หน่วยงาน ดังนี้

1) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีหน้าที่หลักในการให้บริการจัดการจราจรทางอากาศบริการระบบสื่อสาร ระบบข่ายการเดินทางอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน และการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ซึ่งการให้บริการจราจรทางอากาศทุกท่าอากาศยานยกเว้นท่าอากาศยานอุตะเถา

2) กองทัพเรือ มีหน้าที่หลักในการดำเนินงานให้บริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา บริการระบบสื่อสาร ระบบข่ายการเดินทางอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน และให้บริการข่าวพยากรณ์อากาศ

3) กรมอุตุนิยมวิทยา เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่หลักในการให้บริการข่าวพยากรณ์อากาศ ข้อมูลสารสนเทศอุตุนิยมวิทยาและแผ่นดินไหว

4) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานกลางในการให้บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย มีหน้าที่หลักเป็นศูนย์รับแจ้งเหตุอากาศยานและเรือที่ประสบภัย พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกและประสานงานปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ อีกทั้งยังมีหน้าที่ในการจัดทำแผนค้นหาและช่วยเหลือแห่งชาติ

5) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางที่มีหน้าที่ในการให้บริการเกี่ยวกับข่าวสารด้านการบินของประเทศไทย (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562)

2.3.4 สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (Approved training organizations)

สถาบันฝึกอบรมถือเป็นจุดเริ่มต้นในการผลิตทรัพยากรบุคคลให้มีความรู้ความสามารถ และทักษะที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานเข้าสู่อุตสาหกรรมการบิน ซึ่งในปัจจุบันสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่มีมาตรฐานและสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล ผ่านการตรวจสอบและออกใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินและหลักสูตรฝึกอบรม เป็น 3 ประเภท ได้แก่ สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน สถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ และสถาบันฝึกอบรมนายช่างภาคพื้น (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2561)

2.3.5 ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม (Approved maintenance organizations)

ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ให้การรับรองทั่วโลกในปี พ.ศ. 2562 มีจำนวนทั้งหมด 254 ราย ใน 40 ประเทศทั่วโลก โดยพบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่อยู่ในประเทศสหรัฐอเมริกา จำนวน 44 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.32 ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด รองลงมาเป็นผู้ประกอบการในประเทศสิงคโปร์ จำนวน 39 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15.35 ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด และผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศ

ไทย จำนวน 29 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.42 ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562)

2.3.6 ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์ (Aircraft/Product design and manufacturers)

ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 มีจำนวนสะสมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535-2562 ทั้งหมด 33 ราย มีเงินลงทุนทั้งหมด 16,160.23 ล้านบาท แบ่งออกเป็นผู้ประกอบการที่ประกอบกิจการประเภทการสร้าง ประกอบ ดัดแปลง ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศยาน จำนวน 12 ราย มีเงินลงทุนในการประกอบกิจการประเภทนี้ 12,733.41 ล้านบาท และผู้ประกอบการประเภทการทำชิ้นส่วนพิเศษหรืออุปกรณ์สำหรับอากาศยาน จำนวน 21 ราย เงินลงทุนในกิจการประเภทนี้มูลค่า 3,426.82 ล้านบาท (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562)

2.3.7 ผู้ดำเนินการบินทั่วไป (General aviation operators)

ในปัจจุบันมีผู้ถือใบอนุญาตการปฏิบัติงานทางอากาศ จำนวน 5 ราย กล่าวคือ การปฏิบัติการของอากาศยานเพื่อการบริการอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นการเฉพาะ เช่น การบินส่วนบุคคล การเกษตร การก่อสร้าง การถ่ายภาพ การสำรวจ การสังเกตการณ์ การลาดตระเวน การบินทดสอบ การโฆษณาโดยใช้อากาศยาน หรือการลากเครื่องร่อนหรือลากป้ายโฆษณา เพื่อบำเหน็จทางการค้า เป็นต้น (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562)

2.4 แนวคิดแรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่อาสาสมัคร

2.4.1 ความหมายของอาสาสมัคร

หน่วยงานอาสาสมัครแห่งสหประชาชาติ (2004 อ้างถึงใน ชาบุญรงค์ วงศ์วิชัย, 2559) นิยามคำว่าอาสาสมัครสากล หมายถึง รูปแบบพฤติกรรมทางสังคมที่บุคคลเลือกกระทำสิ่งต่าง ๆ ด้วยความสมัครใจ เช่น การที่บุคคลให้ความช่วยเหลือสังคมด้วยความสมัครใจโดยไม่หวังสิ่งตอบแทน

สุจิตต์ วงษ์เทศ (2550) กล่าวว่า จิตอาสาหรือจิตสาธารณะ มีความหมายเหมือนกัน คือ การไม่เบียดเบียนตนเองและผู้อื่น อีกทั้งยังเอื้อเพื่อเกื้อกูลผู้อื่นและชุมชน

วิรัตน์ คำศรีจันทร์ (2544) ให้ความหมายว่า จิตสำนึกสาธารณะ หมายถึง กระบวนการคิดและลักษณะของบุคคล ที่มีการปฏิบัติ โดยมีกระบวนการในระดับบุคคล ไปสู่สาธารณะ มีความรักและความรู้สึกเป็นเจ้าของสาธารณะ ต้องการที่จะทำประโยชน์มากกว่าที่จะรับจากสาธารณะ

ศักดิ์ชัย นรวิทย์ (2541) ให้คำนิยามจิตสาธารณะ หรือจิตสำนึกสาธารณะ หมายถึง จิตใจที่คำนึงถึงประโยชน์ของส่วนรวม คำนึงถึงความสำคัญของสิ่งของที่ต้องใช้ร่วมกัน อันมีประโยชน์หรือผลกระทบร่วมกันต่อชุมชน ตระหนักและคำนึงถึงประโยชน์ของสาธารณะสมบัติของส่วนรวมของสังคม

2.4.2 แนวคิดอาสาศัมคร

Clary, et al. (1992 อ้างถึงใน ชุตินา มิ่งมันคง, 2557) ศึกษาแรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่อาสาศัมคร โดยนำแนวคิดหน้าที่มาพัฒนาเป็นเครื่องมือวัดแรงจูงใจอาสา โดยสามารถแบ่งหน้าที่ของแรงจูงใจอาสาได้เป็น 6 หน้าที่ ดังนี้

1) หน้าที่ของค่านิยม (Values function) หมายถึง แรงจูงใจจากความต้องการแสดงออกถึงค่านิยมของอาสาศัมคร คือความเห็นแก่ผู้อื่นและความรับผิดชอบด้านมนุษยธรรม มีทัศนคติว่าการช่วยเหลือผู้อื่นนั้นมีความสำคัญเป็นสิ่งที่ควรกระทำ นอกจากนี้เขายังมองว่าเขาเป็นผู้ที่สามารถทำสิ่งที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแก่สิ่งที่เขาให้ความสำคัญได้ โดยมุ่งหวังให้สิ่งหรือบุคคลผู้ที่ได้รับความช่วยเหลือ นั้น มีความเป็นอยู่หรือสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่ดีขึ้นหลังได้รับความช่วยเหลือ

2) หน้าที่ของความเข้าใจ (Understanding function) หมายถึง แรงจูงใจจากความต้องการที่จะได้ใช้ความรู้ ความสามารถหรือทักษะที่มี เรียนรู้และมีประสบการณ์กับสิ่งใหม่ ๆ เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจในตัวเองและสิ่งรอบตัวมากขึ้น

3) หน้าที่ของการยกระดับจิตใจ (Enhancement function) หมายถึง แรงจูงใจจากความต้องการที่จะเพิ่มคุณค่าและความสำคัญในตัวเอง ทำให้บุคคลนั้นรู้สึกเกิดความภาคภูมิใจในตนเอง นับถือตัวเอง มั่นใจในตัวเอง รู้สึกว่าชีวิตมีค่ามากขึ้น เป็นที่ต้องการ และมีความสำคัญจากการทำประโยชน์เพื่อผู้อื่นหรือสังคมส่วนรวม

4) หน้าที่ของอาชีพ (Career function) หมายถึง แรงจูงใจจากความต้องการประสบการณ์ ความก้าวหน้า หรือประโยชน์ในหน้าที่การงาน รวมถึงทำให้มีโอกาสในการทำงานที่หลากหลาย เพื่อค้นหาความชอบของตัวเองหรือฝึกฝนทักษะสำหรับหน้าที่การงาน

5) หน้าที่ของสังคม (Social function) หมายถึง ความต้องการที่จะมีความสัมพันธ์กับกลุ่มสังคม เป็นส่วนหนึ่งของสังคม หรือประโยชน์ในการร่วมสังคมกับผู้อื่น ทั้งการสร้างความสัมพันธ์กับบุคคลใหม่ ๆ ที่ร่วมเป็นอาสาศัมคร รวมถึงการได้รับการยอมรับ เคารพนับถือจากสังคม หรือบุคคลรอบข้าง

6) หน้าที่ของการปกป้อง (Protective function) หมายถึง แรงจูงใจจากความต้องการที่จะปกป้องตนจากความรู้สึกด้านลบ เช่น ความขัดแย้งในตัวเอง ความรู้สึกผิด ความเครียด ความเหงา หรือแม้แต่ความรู้สึกว่าจนเกิดมาโชคดีกว่าคนอื่น โดยการทำงานอาสาช่วยทำให้บุคคลนั้นบรรเทาความรู้สึกผิด คิดถึงตัวเองน้อยลง ลืมปัญหาของตัวเอง หรือช่วยให้สามารถผ่านปัญหาของตนไปได้ดีขึ้น

สมพงษ์ สิงหะพล (2542) ศึกษารูปแบบพฤติกรรมจิตอาสาหรือจิตสำนึกสาธารณะโดยกล่าวว่าจิตสำนึกว่ามีอยู่ 3 ด้านหลัก ดังนี้

- 1) จิตสำนึกเกี่ยวกับตนเอง เป็นจิตสำนึกเพื่อพัฒนาตนเองให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น จิตสำนึกด้านนี้การศึกษาไทยมุ่งมั่นปลูกฝังมานาน เช่น ความขยัน ความรับผิดชอบ ความมานะอดทน เป็นต้น เป็นจิตสำนึกที่ถูกปลูกฝังและมีมานานตามสภาพสังคมไทย
- 2) จิตสำนึกเกี่ยวกับผู้อื่น เป็นจิตสำนึกของความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกลุ่มคน เช่น ความเห็นอกเห็นใจ ความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ ความสามัคคี เป็นต้น
- 3) จิตสำนึกเกี่ยวกับสังคมหรือจิตสำนึกสาธารณะ เป็นจิตสำนึกที่ตระหนักถึงความสำคัญในการอยู่ร่วมกัน หรือคำนึงถึงผู้อื่นที่ร่วม ความสัมพันธ์เป็นกลุ่มเดียวกัน เช่น จิตสำนึกด้านเศรษฐกิจ จิตสำนึกด้านการเมือง จิตสำนึกด้วยสิ่งแวดล้อม จิตสำนึกด้านสุขภาพ เป็นต้น

2.5 แนวคิดการตัดสินใจ

2.5.1 ความหมายของการตัดสินใจ

สมคิด บางโม (2548 อ้างถึงใน หทัยกาญจน์ สิทธิศักดิ์, 2559) กล่าวว่า การตัดสินใจ คือ การตัดสินใจในการเลือกทางปฏิบัติซึ่งมีหลายทาง เป็นแนวปฏิบัติไปสู่เป้าหมายที่วางไว้ การตัดสินใจนี้อาจเป็นการตัดสินใจที่จะกระทำการสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือหลายสิ่งหลายอย่าง

ประสิทธิ์ หนูกุ้ง (2555 อ้างถึงใน ปฏิพล จำลอง, 2562) กล่าวว่า การตัดสินใจปฏิบัติงานว่าเป็นการเลือกทางเลือกใดทางเลือกหนึ่งที่ตั้งอยู่บนรากฐานของกฎเกณฑ์จากทางเลือกหลายทาง หรือการคิดและการกระทำที่นำไปสู่การเลือกหรือตกลงใจอย่างหนึ่งก็ถือว่าเป็นการตัดสินใจ

สุนันทา เลานันทน์ (2555 อ้างอิงใน ปฏิพล จำลอง, 2562) กล่าวว่า การตัดสินใจปฏิบัติงานว่าเป็นการพิจารณาเลือกวิธีการปฏิบัติจากทางเลือกที่มีอยู่หลายทาง เพื่อให้ได้ทางเลือกที่ดีที่สุดเพียงทางเดียว หรือหมายถึงกระบวนการที่มีเหตุผลในการเลือกปฏิบัติเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

2.5.2 แนวคิดการตัดสินใจ

สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (2510) ได้ระบุถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจ มาจาก 3 ปัจจัย ดังนี้

- 1) การรับรู้ (Perception) จะมีอิทธิพลในการกำหนดพฤติกรรมการตัดสินใจของบุคคลให้แตกต่างกันไป โดยเฉพาะอิทธิพลในสถานการณ์ที่ไม่แน่นอน ข้อมูลไม่พอเพียงและยังมีบทบาทสำคัญเมื่อจะต้องตัดสินใจเลือกทางที่ไม่มีข้อแตกต่างมากนัก การรับรู้เป็นกระบวนการทางจิตวิทยา ซึ่งรับสิ่งกระตุ้น (Stimulus) เช่น ตา หู จมูก ลิ้น ผิวหนัง และไปสู่สมองซึ่งประกอบด้วยความจำ ประสบการณ์ในอดีต ทักษะคิดและความรู้สึก บุคคลแต่ละคนจะรับรู้สิ่งต่างกันอย่างออกไป ปัจจัยที่กำหนดความสามารถในการรับรู้ ได้แก่ ความคุ้นเคยกับตัวกระตุ้น คือ ประสบการณ์ บุคลิกภาพ

พื้นเพวัฒนธรรม และลักษณะทางกายภาพของแต่ละบุคคล ดังนั้น บุคคลจะเลือกรับรู้สิ่งที่เขาอยากจะรับรู้ ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยส่วนบุคคล

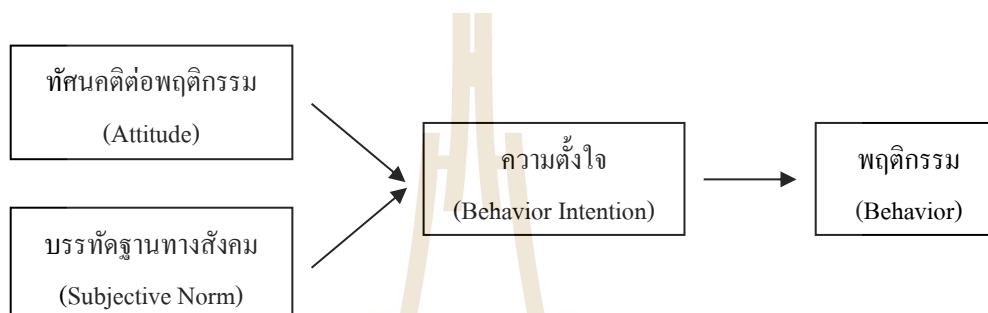
2) ค่านิยม หมายถึง สิ่งที่คนแต่ละคนคิดว่าควรจะเป็น ไม่ว่าสิ่ง ๆ นั้นจะดีหรือไม่ก็ตาม และมักจะเป็นสิ่งที่บุคคลในกลุ่มมีความเห็นเหมือนกัน ค่านิยมเกิดจากกระบวนการเรียนรู้ทางสังคมทำให้ประสบการณ์ของแต่ละคนคิดแยกแตกต่างกัน

3) บุคลิกภาพ หมายถึง คุณลักษณะของรูปแบบแต่ละคนที่เป็นการผสมผสานของร่างกาย อารมณ์ สังคม ลักษณะนิสัย การจูงใจที่แสดงออก คือ คนอื่นและสภาพแวดล้อมรอบตัว โดยมีองค์ประกอบ 3 ประการ คือ แรงจูงใจซึ่งเป็นส่วนชักจูงจิตใจให้อยากทำ การรู้ถึงสิ่งที่อยู่รอบ ๆ ตัว และแนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรมของแต่ละบุคคล บุคลิกภาพจะมีลักษณะคงทน การเปลี่ยนแปลงจะค่อยเป็นค่อยไป โดยเป็นผลจากการรับรู้และสภาพแวดล้อม บุคลิกภาพมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ

2.6 ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล

Fishbein and Ajzen (1975 อ้างถึงใน ดร.พนม กุณาวงศ์ และ ภาคย์ ชูชื่น, 2557) กล่าวว่า พฤติกรรมโดยทั่วไปของมนุษย์ที่ตัดสินใจว่าจะกระทำหรือไม่กระทำสิ่งใดนั้นเกิดจากการใช้เหตุผลและข้อมูลประกอบการตัดสินใจ โดยอธิบายว่า ทักษะคติ (Attitude) กล่าวคือ การที่บุคคลนั้นประเมินภาพรวมของพฤติกรรมและผลที่ตามมาทั้งในทางบวกและด้านลบ ถ้าผลการประเมินภาพรวมเป็นบวกบุคคลนั้นจะมีทักษะคติต่อพฤติกรรมที่ดี ในทางกลับกัน ถ้าหากผลการประเมินภาพรวมเป็นลบบุคคลนั้นจะมีทักษะคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรม ซึ่งทักษะคติต่อพฤติกรรมเกิดจาก 3 องค์ประกอบ 1. ด้านความคิดและสติปัญญา (Cognitive component) คือการตอบสนองของบุคคลในลักษณะของการรับรู้อันสืบเนื่องมาจากการใช้กระบวนการความคิด ความเชื่อ และความเข้าใจ 2. ด้านความรู้สึกและอารมณ์ (Affective component) คือ ความรู้สึกด้านอารมณ์ของบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับสิ่งเร้าต่างเป็นผลจากการที่บุคคลประเมินผลสิ่งเร้า นั้น 3. ด้านพฤติกรรม (Behavior component) คือ ความโน้มเอียงที่บุคคลจะตอบสนองต่อสิ่งเร้าในทิศทางเดียวกันหรือตรงกันข้ามขึ้นอยู่กับความเชื่อ นอกจากนี้ บรรทัดฐานทางสังคม (Subjective norm) กล่าวคือ การรับรู้ของบุคคลเกี่ยวกับความต้องการหรือความคาดหวังของสังคมที่มีผลต่อบุคคล ซึ่งเป็นได้ทั้งกลุ่มคนใกล้ชิดที่มีอิทธิพลต่อบุคคลนั้น หากประเมินว่าพฤติกรรมใดเป็นที่ต้องการ แนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรมนั้นจะเพิ่มมากขึ้น และหากพฤติกรรมใดไม่เป็นที่ต้องการ แนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรมนั้นก็จะลดลง ซึ่งบรรทัดฐานทางสังคมสามารถวัดได้ 2 วิธี ได้แก่ การวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงโดยทางตรง เป็นการประเมินความเชื่อของบุคคลที่มีต่อความคิดเห็นของบุคคลส่วนมากที่มีความสำคัญสำหรับเขา คิดว่าเขาควรแสดงหรือไม่ควรแสดงพฤติกรรมนั้น และการวัด

การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงโดยทางอ้อม หมายถึง ความเชื่อว่าบุคคลแต่ละคนที่อยู่ในกลุ่มอ้างอิงต้องการให้ตนทำหรือไม่ทำพฤติกรรมนั้นเพียงใดและแรงจูงใจที่จะคล้อยตามความคาดหวังของกลุ่มอ้างอิง โดยทั้งทัศนคติ (Attitude) และบรรทัดฐานทางสังคม (Subjective norm) เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดเจตนาแสดงพฤติกรรม (Behavioral intention) ซึ่งเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรมของแต่ละบุคคล (Individual behavior) ดังในภาพที่ 2.2

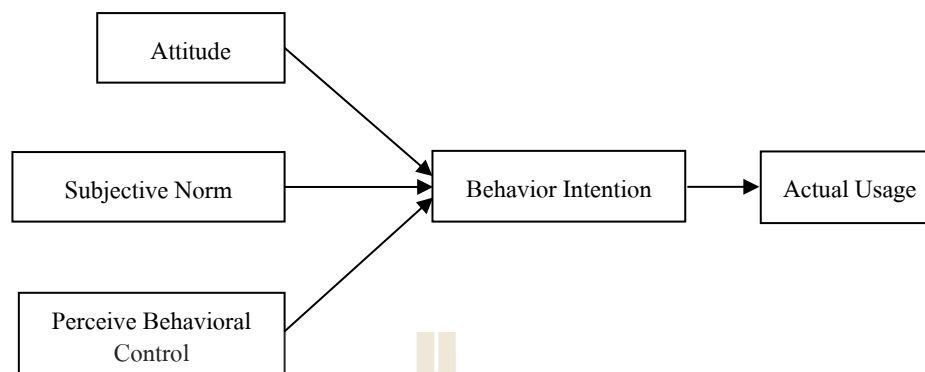


ภาพที่ 2.2 แบบจำลองทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล

ที่มา Fishbein and Ajzen (1975)

2.7 ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

Icek Ajzen (1985 อ้างถึงใน ดร.พนม กุณาวงค์ และ ภาคย์ ชูชื่น, 2557) ได้พัฒนาจากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (Theory of Reasoned Action; TRA) โดยอธิบายว่าพฤติกรรม (Behavior) ที่ถูกแสดงออกมานั้นเป็นผลมาจากเจตนา (Intention) ซึ่งประกอบด้วยปัจจัย 3 ประการที่มีอิทธิพลต่อการก่อให้เกิดเจตนา ได้แก่ทัศนคติ (Attitude) บรรทัดฐานทางสังคม (Subjective norm) และได้เพิ่มการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control) ซึ่งเป็นความเชื่อของบุคคลที่มีต่อการแสดงพฤติกรรม รวมไปถึงสามารถควบคุมพฤติกรรมนั้นให้เป็นไปอย่างที่ตั้งใจได้ถ้าบุคคลมีความเชื่อว่าสามารถกระทำพฤติกรรมได้โดยง่ายและสามารถควบคุมผลที่ออกมาอย่างที่ตั้งใจไว้บุคคลมีแนวโน้มจะแสดงพฤติกรรม แต่ถ้าบุคคลมีความเชื่อว่าการกระทำพฤติกรรมทำได้ยาก และไม่สามารถควบคุมผลที่ออกมาได้อย่างที่ตั้งใจไว้แนวโน้มที่บุคคลจะแสดงพฤติกรรมจะลดลง ดังในภาพที่ 2.3



ภาพที่ 2.3 แบบจำลองทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

ที่มา Ajzen (1985)

2.8 แนวคิดเกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพ

2.8.1 ความหมายของประสิทธิภาพ

นักวิชาการให้นิยามคำว่าประสิทธิภาพไว้อย่างหลากหลาย โดยสามารถแบ่งมุมมองออกได้เป็น 2 มิติ ทั้งในเชิงเศรษฐศาสตร์และเชิงสังคมศาสตร์ ดังนี้

1) ความหมายเชิงเศรษฐศาสตร์

ทริศม์ชญา พิพัฒน์เพ็ญ และคณะ (2557 อ้างถึงใน วิชาญ ม่วงใหม่, 2559-2560) สรุปว่า ประสิทธิภาพ หมายถึงความสามารถในการปฏิบัติงานให้เกิดผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ขององค์กรโดยคำนึงถึงความประหยัดทรัพยากรในทุก ๆ ด้านแต่ก่อให้เกิดผลผลิตสูงสุด ประหยัดทั้งเวลา แรงงาน วัสดุ สิ่งของ นอกจากนี้ประสิทธิภาพยัง หมายถึง ความสามารถในการลดต้นทุนหรือทรัพยากรต่อหน่วยของผลผลิตที่ได้จากการดำเนินงานต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในแผน หรือในทางกลับกัน หมายถึง ความสามารถในการเพิ่มผลผลิตหรือผลประโยชน์ต่อหน่วยของต้นทุนที่ใช้ในการดำเนินงานสูงกว่าที่กำหนดไว้ในแผน โดยประสิทธิภาพเป็นอัตราส่วนแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างผลผลิตหรือผลประโยชน์ที่ได้รับกับต้นทุนหรือทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานจริงเมื่อเปรียบเทียบกับแผนที่วางไว้

มณฑรา ธรรมนุศย์ (2551 อ้างถึงใน ปวีณรัตน์ สิงห์วิวัฒน์, 2557) กล่าวว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง วิธีที่ดีที่สุดที่จะใช้ในการทำงาน ซึ่งหมายถึง ความสามารถในการทำงานโดยสิ้นเปลืองเวลาและสูญเสียพลังงานในการทำงานน้อยที่สุด ผู้ที่มีประสิทธิภาพในการทำงานเป็นผู้ที่ฉลาดในการเรียนรู้ คือรู้ว่าควรทำงานอย่างไรจึงจะทำงานนั้นให้บรรลุผลสำเร็จในเวลาอันรวดเร็ว และสูญเสียพลังงานน้อยที่สุด

ศาสตราจารย์วงษ์ (2553) กล่าวว่า ประสิทธิภาพ (Efficiency) หมายถึง ความสามารถของผู้บริหารในการจัดการ เพื่อให้ได้ผลผลิตตามจำนวนที่กำหนดหรือสูงกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับปัจจัยนำเข้า ดังนั้น ประสิทธิภาพจึงมีความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำเข้า (Input) และผลผลิต (Output) เพื่อให้ต้นทุนของทรัพยากรต่ำสุด

2) ความหมายเชิงสังคมศาสตร์

Millet (1954 อ้างถึงใน นัยน์ปพร ยุทธนา, 2554) กล่าวว่า ประสิทธิภาพ (Efficiency) หมายถึง ผลการปฏิบัติที่ก่อให้เกิดความพอใจแก่มวลมนุษย์และได้รับผลกำไรจากการปฏิบัติงานนั้นด้วย

วิรัช สงวนวงษ์วาน (2531) กล่าวว่า ประสิทธิภาพการบริหารงานจะเป็นเรื่องชี้วัดความเจริญก้าวหน้า หรือความล้มเหลวขององค์กร โดยผู้บริหารที่มีความเชี่ยวชาญจะเลือกการบริการที่เหมาะสมกับองค์กรของตน และนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

อุทัย หิรัญโต (2525) กล่าวว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง ผลการปฏิบัติงานที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจและประโยชน์แก่มวลมนุษย์ (Human satisfaction and benefit produced) และยังคงพิจารณาถึงคุณค่าทางสังคมด้วย

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า ประสิทธิภาพในเชิงเศรษฐศาสตร์ หมายถึง ความคุ้มค่าเมื่อนำปัจจัยนำเข้ามาเปรียบเทียบกับผลลัพธ์ที่ได้ โดยคำนึงถึงการใช้ทรัพยากรที่นำมาเป็นปัจจัยนำเข้าในการดำเนินการน้อยที่สุด ทั้งในแง่ของเงินทุน ช่วงเวลา แรงงาน และปัจจัยนำเข้าอื่น เพื่อให้ประสบผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ อีกทั้งยังมีความหมายของประสิทธิภาพในเชิงสังคมศาสตร์ หมายถึง ความพึงพอใจ ความสัมพันธ์ต่อผลลัพธ์ในแง่บวกและความร่วมมือในการปฏิบัติงานของสมาชิกขององค์กร นอกเหนือจากความคุ้มค่าในเชิงเศรษฐศาสตร์เพียงอย่างเดียว

2.8.2 แนวคิดที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพปฏิบัติงาน

สมใจ ลักษณะ (2552 อ้างถึงใน นลพรธม บุญฤทธิ์, 2558, หน้า 14) ได้กล่าวว่า ประสิทธิภาพในการทำงานจำแนกออกได้เป็น 2 ระดับ คือ

1) ประสิทธิภาพส่วนบุคคล บุคคลที่มีประสิทธิภาพในการทำงาน คือ บุคคลที่ตั้งใจทำงานอย่างเต็มความสามารถใช้กลวิธีหรือเทคนิคในการสร้างผลงานได้มาก เป็นผลงานที่มีคุณภาพ เป็นที่พึงพอใจในการทำงาน เป็นบุคคลที่จะเพิ่มพูนคุณภาพและปริมาณของผลงาน คิดค้นคิดแปลงวิธีการทำงานให้ได้ผลดีขึ้นอยู่เสมอ

2) ประสิทธิภาพขององค์กร หมายถึง การที่องค์กรสามารถดำเนินการต่าง ๆ ตามภารกิจหน้าที่ขององค์กร โดยใช้ทรัพยากรปัจจัยต่าง ๆ รวมทั้งมีการใช้กำลังคนอย่างคุ้มค่าที่สุด มีการสูญเสียน้อยที่สุด มีลักษณะของการดำเนินงานไปสู่วัตถุประสงค์ได้ด้วยดี โดยประหยัดทั้ง

เวลา ทรัพยากร และบุคลากร รวมถึงระบบการบริหารจัดการที่เอื้อต่อผลผลิตและการบริการได้ตามเป้าหมายองค์กรมีความสามารถใช้ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ วิธีการเทคนิคและเทคโนโลยีอย่างฉลาดทำให้เกิดวิธีการทำงานอย่างเหมาะสม มีความราบรื่นในการดำเนินงาน มีอุปสรรคและความขัดแย้งน้อยที่สุด บุคลากรมีขวัญ และกำลังใจที่ดีมีความสุขความพอใจในการทำงาน

Groff (1963 อ้างถึงใน ลัดดา รักรรยาบรรณ, 2557) ได้ศึกษาเกี่ยวกับมิติของบรรยากาศองค์กรว่าการปฏิบัติงานจำเป็นต้องมีปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงาน ได้แก่

- 1) มิติทางด้านขวัญและกำลังใจ เป็นความเข้าใจเกี่ยวกับความต้องการทางสังคม ซึ่งได้รับตอบสนองตามความเข้าใจ
- 2) มิติทางการบังคับบัญชาอย่างใกล้ชิด ความเข้าใจของฝ่ายบริหารในลักษณะที่ว่า การบังคับบัญชากิจกรรมของผู้บริหารอย่างใกล้ชิด
- 3) มิติทางการสนับสนุนหรือช่วยเหลือ ความเข้าใจของผู้บังคับบัญชาในลักษณะที่ว่าปฏิบัติต่อเขาอย่างมีชีวิตจิตใจ
- 4) มิติทางด้านความห่างเหินของความรู้สึกทางด้านจิตใจ ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้บังคับบัญชาในลักษณะของความเป็นทางการ และไม่คำนึงถึงตัวบุคคล

Stephen P. Robbins (1998) กล่าวถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน โดยแบ่งระดับภายในองค์กร ออกเป็น 3 ระดับ คือ

- 1) ระดับรายบุคคล (Individual level) คือ ลักษณะทางชีวสังคม หมายถึงเพศ อายุ และสถานภาพ สมรส บุคลิกภาพ ค่านิยมและทัศนคติ และความสามารถ ตัวแปรดังกล่าวเป็นลักษณะเฉพาะของบุคคลที่มีติดตัวมาตั้งแต่เริ่มเข้าสู่องค์กร โดยในระดับรายบุคคลนั้นมีปัจจัยอื่นเข้ามาเกี่ยวข้อง ได้แก่ การรับรู้ แรงจูงใจ และการเรียนรู้รายบุคคล ทั้งหมดเป็นสาเหตุของรูปแบบการตัดสินใจรายบุคคลที่ส่งผลในระดับกลุ่มต่อไป
- 2) ระดับกลุ่ม (Group level) คือรูปแบบการสื่อสาร ลักษณะความเป็นผู้นำ ระดับของความขัดแย้ง และความสัมพันธ์ของกลุ่ม ไม่ใช่แค่การรวมกันของรายบุคคล หรือการรวมกันของกลุ่มในองค์กร
- 3) ระดับองค์กร (Organization systems level) ประกอบด้วย นโยบายการฝึกอบรมทรัพยากรมนุษย์ อันหมายถึงกระบวนการสรรหา โปรแกรมฝึกอบรม และแบบแผนประเมินผลการปฏิบัติงาน

พรทิพย์ เย็นจะบก และกมลรัฐ อินทรทัศน์ (2556 อ้างถึงใน พิษญา วัฒนรังสรรค์, 2558) กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลให้การทำงานมีประสิทธิภาพ ที่กล่าวถึงเรื่องระดับการสื่อสารในองค์กร

ซึ่งในแต่ละองค์กรก็จะมีพฤติกรรมการสื่อสารที่แตกต่างกันออกไปตามวัฒนธรรมขององค์กรนั้น สามารถแบ่งได้ 3 ระดับ ดังนี้

1) ระดับผู้บังคับบัญชา หรือการสื่อสารจากบุคลากรระดับต่าง ๆ ไปยังผู้บังคับบัญชาหรือที่เรียกว่าการสื่อสารในแนวตั้ง เป็นการสื่อสารที่เปิดโอกาสให้ผู้ใต้บังคับบัญชาได้แสดงความคิดเห็น หรือสภาพปัญหาต่างในการทำงานไปสู่ผู้บริหาร และมักจะเป็นการสื่อสารสองทางเพราะผู้บริหารมักจะสื่อสารตอบกลับเพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ใต้บังคับบัญชา

2) ระดับผู้ใต้บังคับบัญชา หรือการสื่อสารจากผู้บังคับบัญชาไปยังบุคลากรระดับต่าง ๆ หรือที่เรียกว่าการสื่อสารในแนวตั้ง มักอยู่ในรูปแบบของการสั่งงาน การกำกับดูแล การออกนโยบายสู่บุคลากรในระดับปฏิบัติงาน และปัญหาที่มักพบด้วยเสมอก็คือมักจะเป็นการสื่อสารทางเดียว

3) ผู้ร่วมงานระดับเดียวกัน หรือการสื่อสารในแนวนอน เป็นการสื่อสารที่เกิดขึ้นระหว่างบุคลากรในระดับเดียวกัน มักเรียกว่าการสื่อสารแบบคู่ขนานหรือการสื่อสารในระดับเดียวกันเป็นการสื่อสารขององค์กรที่มีอิทธิพลและมีความเข้มแข็งมากที่สุด จุดเน้นของการสื่อสารชนิดนี้ก็คือการร่วมมือและประสานการทำงาน รวมถึงการแก้ไขปัญหาและข้อขัดข้องใจต่าง ๆ ในการทำงาน

2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Van der Schaaf, T., & Kanse, L. (2004) ศึกษาเรื่อง Biases in incident reporting data-bases: an empirical study in the chemical process industry ได้อภิปรายเกี่ยวกับการรายงานอุบัติเหตุของผู้ปฏิบัติงานในอุตสาหกรรมเคมีด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก และการศึกษาจากการจัดบันทึกการรายงานอุบัติเหตุของผู้ปฏิบัติงาน จำนวน 21 คน จากกลุ่มตัวอย่าง 24 คน ของพนักงาน 5 ผลิต ในอุตสาหกรรมเคมี พบว่า ปัจจัยหลักที่ส่งผลให้พนักงานในอุตสาหกรรมเคมีส่วนใหญ่ไม่ทำการเปิดเผยการรายงานอุบัติเหตุต่อผู้บังคับบัญชา เกิดจาก 1. ความกลัวต่อกฎระเบียบในการลงโทษ 2. ความกังวลในการรายงานเหตุการณ์ ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อตนเอง และบุคคลอื่น ๆ ในองค์กร 3. การไม่ทราบถึงประโยชน์ของการรายงานอุบัติเหตุ เนื่องจากขาดการฝึกอบรม หรือการได้รับข้อมูลที่ถูกต้อง 4. เนื่องจากปัญหาไม่ได้รับการแก้ไขจากหน่วยผู้รับรายงาน จึงส่งผลให้ผู้รายงานขาดความเชื่อมั่นต่อระบบรายงานเหตุการณ์ 5. ผู้รายงานรู้สึกมีความเสี่ยงในการรายงาน เนื่องจากอาจเกิดการไม่ได้รับการยอมรับจากเพื่อนร่วมงาน

Waring, J. J. (2005) ศึกษาเรื่อง Beyond blame: cultural barriers to medical incident reporting พบว่า จากการสำรวจปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการรายงานตามทัศนคติของแพทย์ที่มีต่อ

การรายงานเหตุการณ์เรื่องการดูแลสุขภาพ โดยมุ่งเน้นไปที่วัฒนธรรมแห่งการตำหนิ งานวิจัยเชิงคุณภาพนี้ ใช้เวลาศึกษา 2 ปีในสหราชอาณาจักร ด้วยการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างกับแพทย์ผู้เชี่ยวชาญ 42 ท่าน พบว่า การขาดความเชื่อมั่นและความไว้วางใจของผู้รายงาน ความรู้สึกผิดหรือกลัวของผู้รายงานต่อการโดนตำหนิ กลัวว่าตนเองจะถูกรายงานบ้าง ความรู้สึกที่ว่าตนปฏิบัติเกินหน้าที่ล้วนเป็นปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการรายงานเหตุการณ์

Evans, S. M., Berry, J., Smith, B., Esterman, A., Selim, P., O'Shaughnessy, J., & DeWit, M. (2006) ศึกษาเรื่อง Attitudes and barriers to incident reporting: a collaborative hospital study เพื่อประเมินการรับรู้และการใช้ระบบการรายงานเหตุการณ์และเพื่อระบุปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการรายงานเหตุการณ์ในโรงพยาบาลด้วยแบบสอบถามจากหมอ 186 คนและพยาบาล 587 คน พบว่า อุปสรรคที่ส่งผลต่อการรายงานเหตุการณ์ เนื่องจากผู้พบเห็นเหตุการณ์ไม่มีความสามารถในการรายงานเหตุการณ์ ผู้รายงานไม่ได้รับการตอบกลับหรือการรายงานความคืบหน้าจากหน่วยผู้รับรายงาน ขั้นตอนและวิธีการรายงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ ผู้รายงานมีมุมมองต่อเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยว่าเป็นเรื่องเล็กน้อยเกินไป การขาดความไว้วางใจจากผู้ใช้งานระบบการรายงานเหตุการณ์ หรือปริมาณงานที่ผู้รายงานรับผิดชอบในปัจจุบันมีมากเกินไป

Chen, Y.-F. T. (2010) ศึกษาเรื่อง The Taiwan Civil Aviation Safety Reporting (TA-CARE) System in Aircraft Maintenance มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินประสิทธิภาพของระบบการรายงานสำหรับเจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงอากาศยานและพัฒนาด้านความปลอดภัยให้มากขึ้น งานวิจัยนี้ใช้วิธีการแบบผสมผสาน โดยการวิเคราะห์ทางสถิติของข้อมูลที่ได้รับจากผู้ตอบแบบสำรวจ 605 คน และผู้ให้สัมภาษณ์ 9 คน สรุปได้ว่า เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงในได้หวั่นขาดความรู้ที่จำเป็นในการรายงานความปลอดภัยโดยสมัครใจ เนื่องจากความไม่คุ้นเคยกับขั้นตอนการรายงานและขั้นตอนการรายงานไม่เหมาะสม นอกจากนี้ความไว้วางใจของผู้ใช้งาน ความน่าเชื่อถือของระบบการรายงานเหตุการณ์ และการลงโทษทางวินัยยังมีผลต่อการรายงานเหตุการณ์อีกด้วย

Mahajan, R. (2010) ศึกษาเรื่อง Critical incident reporting and learning ได้อภิปรายถึงอุตสาหกรรมการบินหรืออุตสาหกรรมที่มีความเสี่ยงสูงอื่น ๆ ซึ่งมีการจัดการรูปแบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับที่ดีเยี่ยม แตกต่างจากระบบสาธารณสุข ในด้านการดูแลสุขภาพ หากมีการปรับปรุงพัฒนาระบบการรายงานเหตุการณ์ความปลอดภัยของผู้ป่วยที่ดี จะช่วยให้แพทย์สามารถเข้าถึงระบบการรายงานเหตุการณ์ และกล้าที่จะทำการรายงานความปลอดภัยในลักษณะที่ไม่เป็นการลงโทษ แต่จะนำไปสู่การเรียนรู้ที่เพิ่มขึ้นเกี่ยวกับสาเหตุของเหตุการณ์เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวซ้ำอีก เนื่องจากในปัจจุบันปัญหาสำคัญที่พบในระบบการรายงานเหตุการณ์ คือ ความกลัวต่อบทลงโทษ เพราะมีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยที่ไม่ดี

ภายในองค์กร ตลอดจนแพทย์ขาดความเข้าใจเกี่ยวกับสิ่งที่ควรรายงาน ขาดความตระหนักรู้ว่าการรายงานเหตุการณ์จะเกิดประโยชน์อย่างไร หรือการรายงานจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงแก้ไข ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ป่วยได้อย่างไร ดังนั้น จากการศึกษาพบว่า การรายงานเหตุการณ์ที่ดีควรมีการแจ้งข้อมูลให้แก่ผู้รายงานทราบถึงขั้นตอนในการดำเนินการ ตลอดจนขั้นตอนในการตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่รายงาน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ป่วย

Probst, T. M., & Estrada, A. X. (2010) ศึกษาเรื่อง Accident under-reporting among employees ได้อภิปรายไว้ว่าพบว่า ผู้ศึกษาได้คาดการณ์อัตราการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องจากการไม่ได้รับรายงาน เหตุการณ์จะมีอัตราสูงกว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ได้รับการรายงานจากพนักงานภายในองค์กร เนื่องจากบรรยากาศด้านความปลอดภัยขององค์กรและการรับรู้ถึงการบังคับใช้นโยบายด้านความปลอดภัยจะช่วยให้เกิดการรายงานอุบัติเหตุภายในองค์กรของพนักงาน โดยจากการศึกษาพบว่า ข้อมูลการรายงานอุบัติเหตุจากพนักงานภายในองค์กร จำนวน 425 คน ที่ปฏิบัติงานใน 5 อุตสาหกรรมที่มีความเสี่ยงสูงที่การบาดเจ็บของพนักงานมากกว่าค่าเฉลี่ย พบว่า จำนวนอุบัติเหตุที่ไม่ได้รับการรายงานสูงกว่าจำนวนอุบัติเหตุที่ได้รับการรายงานอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.48 จากทุก ๆ การรายงานอุบัติเหตุขององค์กร นอกจากนี้อุบัติเหตุที่ไม่ได้รับการรายงานจะพบได้มากขึ้น ภายใต้สภาพแวดล้อมขององค์กรที่มีบรรยากาศด้านความปลอดภัยไม่ดี เนื่องจากพนักงานจะเกิดความกลัวต่อผลลัพธ์ที่จะตามมา ตลอดจนการบังคับใช้นโยบายด้านความปลอดภัยของหัวหน้างานที่ไม่สอดคล้องกัน หรือมีการจัดการตรวจตาที่ไม่เพียงพอ จะส่งผลให้เกิดการขาดความเชื่อมั่นในตัวของนโยบายด้านความปลอดภัย และระบบการรายงานอุบัติเหตุ

Darveau, K. (2015) ศึกษาเรื่อง Roadmap to the implementation of best practices in human factors voluntary reporting for safety ได้อภิปรายถึงอุปสรรคและสิ่งที่ส่งเสริมการรายงานภาคสมัครใจที่มีประสิทธิผลผ่านการทบทวนวรรณกรรมและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมแล้วจึงระบุอุปสรรคเหล่านี้ พัฒนาเป็นแบบสอบถามแจกจ่ายแก่พนักงานระดับปฏิบัติการ 30 คน และระดับผู้จัดการ 27 คน เพื่อทดสอบความแตกต่างที่มีนัยสำคัญทางสถิติโดยอุปสรรคนั้น ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล การขาดความตระหนักด้านความปลอดภัยของตัวผู้รายงาน ความไม่มุ่งมั่นขององค์กรต่อวัฒนธรรมความปลอดภัย ระบบการรายงานที่ไม่เหมาะสมต่อการใช้งาน การขาดความไว้วางใจของผู้ใช้ต่อระบบการรายงาน การจัดการนโยบายระบบที่ไม่ชัดเจนและการกำหนดขั้นตอน เทคนิคการฝึกอบรมที่ไม่เพียงพอและการใช้รายงานโดยสมัครใจอย่างไม่มีประสิทธิผลในการวิเคราะห์รายงานข้อผิดพลาดและการพัฒนาการดำเนินการแก้ไขปัญหา

Sang-il Lee (2015) ศึกษาเรื่อง What Should We Consider for Establishing a National Patient Safety Reporting System? เกี่ยวกับระบบรายงานความปลอดภัยของผู้ป่วยในเกาหลีใต้จาก

การวิเคราะห์ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยของผู้ป่วยในปัจจุบันของบางประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยสรุป องค์ประกอบของระบบการรายงานด้านความปลอดภัยของผู้ป่วยผ่านการทบทวนวรรณกรรม และทำการสัมภาษณ์ทางอีเมลกับผู้ที่ได้รับผิดชอบการปฏิบัติการระบบการรายงานด้านความปลอดภัยของผู้ป่วยในประเทศเพื่อรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม ซึ่งผลลัพธ์ขององค์ประกอบของระบบการรายงานด้านความปลอดภัยของผู้ป่วยนั้นสามารถแบ่งออกเป็นสามปัจจัยคือ 1. วิธีการรายงาน ได้แก่ เหตุการณ์ที่จะรายงาน ประเภทของระบบการรายงาน ผู้รายงานและวิธีการรายงาน 2. การวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การวิเคราะห์และเผยแพร่ผลการวิเคราะห์ 3. การรักษาความลับของข้อมูลและผู้รายงาน โดยการศึกษาในครั้งนี้สามารถระบุองค์ประกอบของระบบการรายงานด้านความปลอดภัยของผู้ป่วยที่มีประสิทธิภาพได้ทั้งหมด 8 ประการ คือ ไม่มีการกล่าวโทษ มีการรักษาความลับ โครงสร้างองค์กรที่เป็นอิสระจากกัน การวิเคราะห์โดยผู้เชี่ยวชาญ ทันเวลา มุ่งเน้นระบบ มีการตอบสนอง และสามารถเข้าถึงได้ง่าย

Magda A. Mohammed and Madiha A. Mahmoud. (2016) ศึกษาเรื่อง Barriers and Strategies of Workplace Culture for Reporting Medication Errors As Perceived By Nurses: A Comparative Study มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินการรับรู้ของพยาบาลเกี่ยวกับวัฒนธรรมในสถานที่ทำงานสำหรับการรายงานข้อผิดพลาดกับการใช้ยาในโรงพยาบาล โดยงานวิจัยนี้พบว่าอุปสรรคและกลยุทธ์ที่ช่วยสนับสนุนวัฒนธรรมในสถานที่ทำงานสำหรับการรายงานข้อผิดพลาดในการใช้ยาในมุมมองของพยาบาล โดยใช้การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างเพื่อรวบรวมข้อมูล แล้วจึงใช้แบบสอบถามเก็บกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 คน ผลวิจัยปรากฏปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการรายงานเป็น 3 ส่วน ดังนี้ 1. ปัจจัยด้านการจัดการ ได้แก่ ระเบียบการใช้ยาในโรงพยาบาลซับซ้อนเกินไป ความเชื่อว่าการผิดพลาดทางการแพทย์เป็นผลมาจากความล้มเหลวของระบบที่ซับซ้อน ภาระงานที่รับเกินความสามารถในการฝึกความปลอดภัยของผู้ป่วย และไม่มีการสนับสนุนจากแต่ละบุคคลในการบันทึกข้อผิดพลาดของยา 2. ความกลัว ซึ่งเกิดจากการที่หน่วยงานตำหนิบุคคลเมื่อมีการรายงานข้อผิดพลาด ความรู้สึกกลัวว่าจะมีผลเสียที่จะตามมา และ รู้สึกสบายใจในการรายงานข้อผิดพลาดทางการแพทย์โดยเพื่อนร่วมงาน 3. ปัจจัยด้านขั้นตอนการรายงาน เนื่องจากขั้นตอนการรายงานข้อผิดพลาดที่โรงพยาบาลนั้นยุ่งยาก และขาดแนวทางที่ชัดเจนเกี่ยวกับขั้นตอนการรายงานข้อผิดพลาด

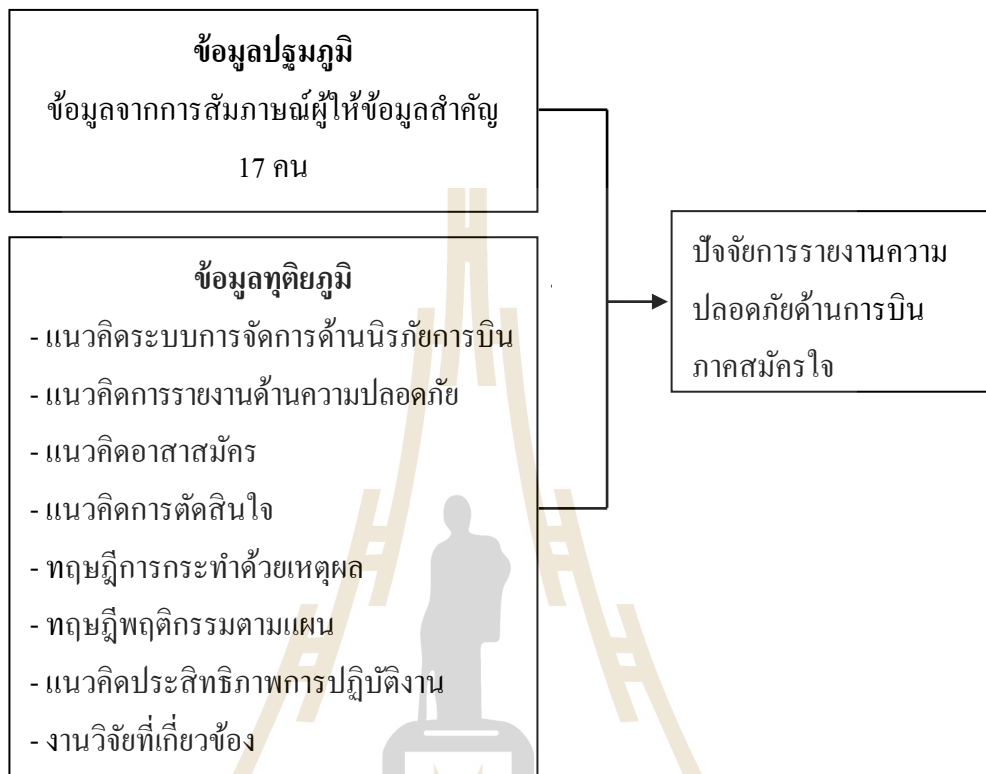
Mitchell, I., Schuster, A., Smith, K., Pronovost, P., & Wu, A. (2016) ศึกษาเรื่อง Patient safety incident reporting โดยการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างกับผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยของผู้ป่วยจากต่างประเทศ 11 คนที่มีความรู้เกี่ยวกับการดูแลสุขภาพของสหรัฐอเมริกา พบว่า ขั้นตอนและวิธีการรายงานที่ไม่ดี งบประมาณที่ไม่เพียงพอและขาดการสนับสนุนจากองค์กร การใช้

เทคโนโลยีสารสนเทศที่ไม่เพียงพอ การขาดการตอบกลับหรือการรายงานความคืบหน้า และผู้รายงานขาดความรู้สึกผูกพันต่อองค์กร เป็น 5 ปัจจัยที่ทำให้ระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยไม่บรรลุตามศักยภาพที่ควรจะเป็น เนื่องจากการรายงานเหตุการณ์ต้องควบคู่ไปกับการดำเนินการที่เป็นรูปธรรม อีกทั้งควรเชื่อมโยงการรายงานเหตุการณ์กับระบบอิเล็กทรอนิกส์

Muhammad Jausan (2018) ศึกษาเรื่อง Improving the effectiveness of safety reporting system in aviation organizations เกี่ยวกับการพัฒนาประสิทธิภาพของระบบการรายงานความปลอดภัยในองค์กรการบิน โดยศึกษาผลกระทบพร้อมกับอุปสรรคสำคัญที่มีผลต่อประสิทธิภาพของระบบการรายงานความปลอดภัยในองค์กรการบิน พบว่าอุปสรรคสำคัญที่ต้องพัฒนาเพื่อประสิทธิภาพของระบบการรายงานความปลอดภัยถูกแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ 1. อุปสรรคองค์กร ได้แก่ ขาดความมุ่งมั่นรับผิดชอบ การขาดเงินทุน การขาดความเป็นอิสระทางโครงสร้าง ขาดผลสะท้อนการทำงาน เทคโนโลยีสารสนเทศไม่เพียงพอ และขาดการพัฒนาความเป็นมืออาชีพ 2. ปัญหาและอุปสรรคส่วนบุคคล ได้แก่ ขาดความไว้วางใจ ความกลัวผลที่ตามมา มุมมองส่วนตัว บรรทัดฐานส่วนตัว ความรู้ไม่เพียงพอในสิ่งที่จะต้องรายงาน และความสามารถในการรายงานไม่เพียงพอ 3. อุปสรรคสภาพแวดล้อมการทำงาน ได้แก่ การเจียบอันเกิดจากความหวาดกลัว ขั้นตอนที่ไม่มีประสิทธิภาพ ปริมาณงานสูง อิทธิพลจากกลุ่มหรือเพื่อน การควบคุมดูแลไม่เพียงพอ



2.10 กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 2.4 กรอบแนวคิดการวิจัย

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจตามแนวทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ” ผู้วิจัยกำหนดระเบียบวิธีการวิจัยหรือกระบวนการวิจัย (Methodology) ที่นำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นรูปแบบการวิจัยเชิงผสมผสาน (Mixed-method research) ที่มีการดำเนินงานวิจัยเป็นสองระยะ เริ่มต้นด้วยการใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ด้วยการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary research) ด้วยการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญเชิงลึก (In-depth interview) เกี่ยวกับการรายงานด้านความปลอดภัย และการศึกษาเชิงปริมาณ (Quantitative research) โดยทำการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างด้วยแบบสอบถาม ผู้วิจัยใช้วิธีการวิจัยเชิงผสมผสานที่เรียกว่า รูปแบบการวิจัยเชิงสำรวจ (Exploratory Factor Analysis; EFA) นี้ เพื่อศึกษาปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยตามกระบวนการ ดังต่อไปนี้

- 3.1 วิธีการศึกษา
- 3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา
- 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.6 การพิทักษ์สิทธิผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

3.1 วิธีการศึกษา

ในการศึกษาครั้งนี้เป็นรูปแบบการวิจัยเชิงผสมผสาน (Mixed-method research) ที่มีการดำเนินงานวิจัยเป็นสองระยะ เริ่มต้นด้วยการใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) และการศึกษาเชิงปริมาณ (Quantitative research) ดังนี้

1) **ระยะที่ 1 วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ** การศึกษาและค้นคว้าตัวแปรที่เกี่ยวข้องในการวิจัย ด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร หรือการวิจัยเชิง

เอกสาร (Documentary research) โดยผู้วิจัยทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี เอกสารทางวิชาการ ผลงานวิจัยและบทความทางวิชาการอื่นที่เกี่ยวข้องจากทั้งใน และต่างประเทศ รวมทั้งข้อมูลทางวิชาการที่ได้จากการสืบค้นทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์หรือทางเว็บไซต์ต่าง ๆ อันประกอบไปด้วย ข้อมูลทางวิชาการที่สามารถเชื่อถือได้ ร่วมกับการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญเชิงลึก (In-depth interview) เกี่ยวกับการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจกับระดับผู้บริหาร ระดับหัวหน้างาน ระดับเจ้าหน้าที่จากหน่วยนิรภัยการบิน และเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการซึ่งผ่านการอบรมด้านนิรภัยแล้ว จากหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนทั้ง 7 หน่วย ในอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย จำนวน 17 คน โดยพิจารณาเกณฑ์คุณสมบัติของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ดังนี้ 1. เป็นผู้ที่เคยได้รับการฝึกอบรมหลักสูตรนิรภัยการบิน 2. เป็นผู้มีประสบการณ์ด้านนิรภัยการบิน ไม่น้อยกว่า 5 ปี หรือ 3. เป็นผู้มีประสบการณ์การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ จากนั้นรวบรวมข้อมูลเพื่อจับกลุ่มข้อมูล (Categories) และทำการเชื่อมโยงเนื้อหาแต่ละส่วนเข้าด้วยกันเพื่อหาข้อสรุป (Proposition) ทั้งในภาพรวมและส่วนย่อยของข้อเท็จจริง และยืนยันความถูกต้องของข้อมูลกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยผู้วิจัยตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลเชิงคุณภาพจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญด้วยวิธีการตรวจสอบแบบสามเส้า (Triangulation Technique) โดยเลือกวิธีการตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data Triangulation) ซึ่งมีเกณฑ์การพิจารณาจากแหล่งของข้อมูล (สุภางค์ จันทวานิช, 2547) ดังนี้ 1. แหล่งเวลาที่แตกต่างกัน โดยผู้วิจัยพิจารณานัดหมายวันที่และเวลาสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญแตกต่างกันขึ้นอยู่กับความสะดวกของผู้ให้ข้อมูลสำคัญและผู้วิจัย 2. สถานที่ที่แตกต่างกัน โดยผู้วิจัยพิจารณาคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่ปฏิบัติงานต่างบริษัทกัน ทั้งนี้ในกรณีที่อยู่บริษัทเดียวกันผู้วิจัยจะพิจารณาสถานที่หรือพื้นที่ความรับผิดชอบของผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่แตกต่างกัน เช่น จังหวัดหรือ ภาคที่แตกต่างกัน 3. บุคคลที่แตกต่างกัน โดยผู้วิจัยพิจารณาจากตำแหน่งตั้งแต่ระดับผู้บริหาร ระดับหัวหน้างาน จนถึงระดับเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ จึงจะได้ตัวแปรการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจที่ใช้สำหรับการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจในระยะที่ 2

2) **ระยะที่ 2 วิธีการวิจัยเชิงปริมาณ** เพื่อศึกษาปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจโดยนำตัวแปรการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจในระยะที่ 1 ผู้วิจัยสร้างและพัฒนาเครื่องมือวิจัย โดยนำผลที่ได้จากการศึกษาและค้นคว้าตัวแปรที่เกี่ยวข้องในการวิจัยมาออกแบบ โครงสร้างของแบบสอบถามความคิดเห็น (Opinionnaire) ชนิดมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับของลิเคิร์ต (Likert's rating scale) เป็นแบบสอบถามมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ คือ มากสุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยมาก เพื่อวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ โดยกำหนดวัตถุประสงค์ กำหนด

ประเด็นหลัก แจกแจงประเด็นหลักเป็นประเด็นย่อย ๆ กำหนดจำนวนข้อของแต่ละประเด็นหลัก แต่ละประเด็นย่อย ๆ ให้มีสัดส่วนที่เหมาะสม กำหนดรูปแบบของคำถามโดยมีอาจารย์ที่ปรึกษาให้ คำปรึกษา และนำแบบสอบถามไปพิจารณาตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) โดย ให้ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน ได้แก่

- 1) นาวาโท ภควัด พิริยพล รองหัวหน้ากองวิทยาการและนิตยการบิน กอง การบินทหารเรือ หัวหน้าปฏิบัติการ ท่าอากาศยาน นานาชาติอุตะเถา ระยอง-พัทยา
- 2) กัปตัน วรวิทย์ เวชชาวิระ ผู้จัดการส่วนนิตยการบิน สายการบินบางกอก แอร์เวย์ส
- 3) นายกฤต รุจิจินดาวรรณ เจ้าหน้าที่นิตยท่าอากาศยานอ่าวโส ส่วน มาตรฐาน และความปลอดภัยท่าอากาศยาน ฝ่ายมาตรฐานท่าอากาศยานและอาชีวอนามัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยาน ไทย จำกัด (มหาชน)

เพื่อวิเคราะห์หาค่าดัชนีความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ (Index of Item Objective Congruence; IOC) โดยทำการเลือกข้อคำถามที่มีค่า IOC ที่มากกว่าหรือเท่ากับ 0.6 ขึ้นไป เพื่อ ปรับปรุงแบบสอบถามใหม่ ดังสมการ

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

เมื่อ	IOC แทน	ดัชนีความสอดคล้อง
	\sum แทน	ผลรวมของคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ
	R แทน	คะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญต่อคำถามแต่ละข้อ
	N แทน	จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

สำหรับเกณฑ์การให้คะแนน มีดังนี้

- +1 หมายถึง แน่ใจว่าคำถามนั้นสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย
- 1 หมายถึง ไม่แน่ใจว่าคำถามนั้นสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย
- 0 หมายถึง แน่ใจว่าคำถามนั้นสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย

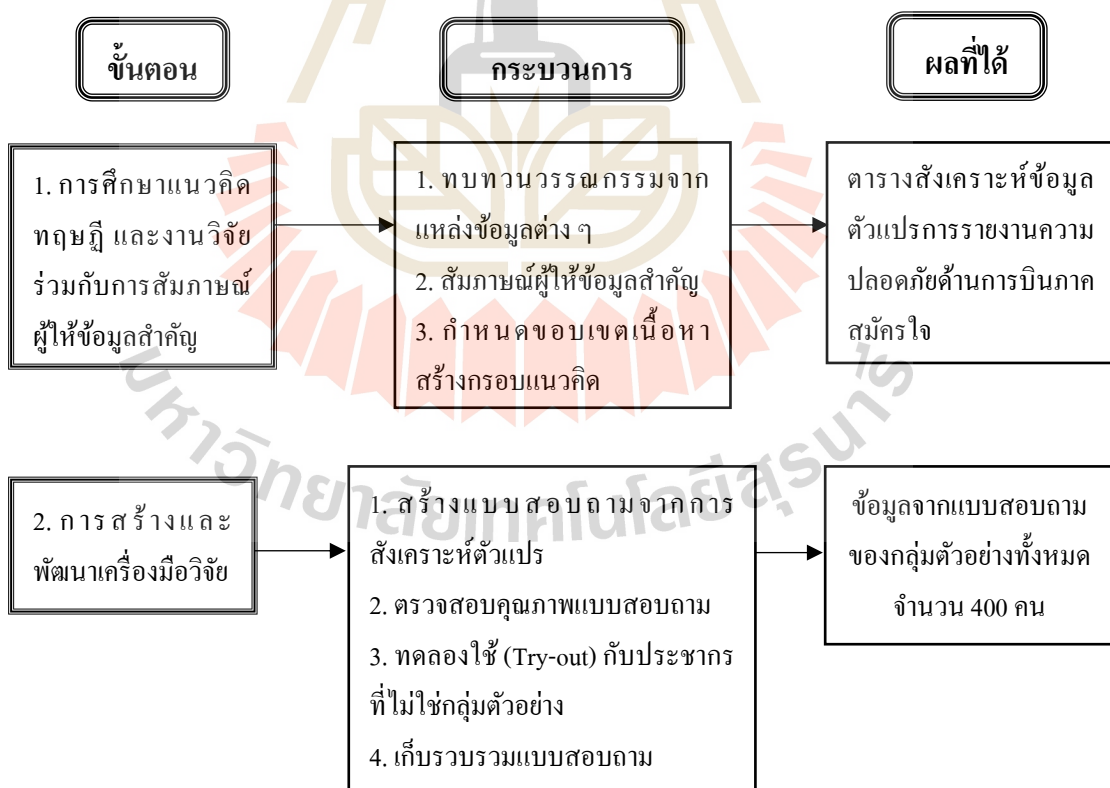
เกณฑ์การแปลความหมาย มีดังนี้

- ค่า IOC \geq .60 หมายถึง คำถามนั้นสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย

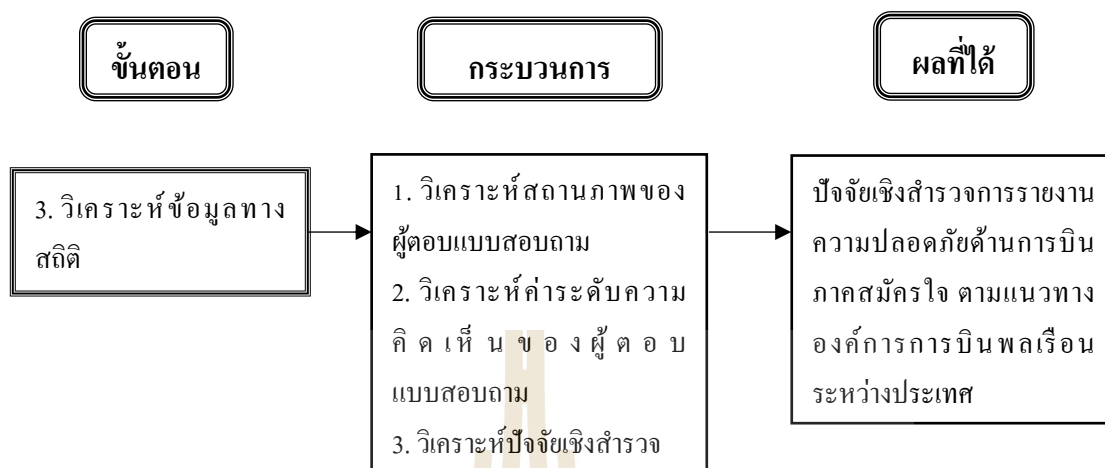
ค่า IOC < .60 หมายถึง คำถามนั้นไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย

หลังจากนั้นจึงนำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try out) กับประชากร ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน เพื่อนำผลที่ได้มาหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยใช้วิธีสัมประสิทธิ์แอลฟา ของ Cronbach (Cronbach's alpha coefficient) ซึ่งเครื่องมือที่ยอมรับได้โดยทั่วไป ต้องมีค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่นแบบความคงเส้นคงวากายในมากกว่า 0.8 โดยในการศึกษาครั้งนี้ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.940 (Streiner & Norman, 1995) เมื่ออาจารย์ที่ปรึกษาพิจารณาความเหมาะสมของเครื่องมือวิจัยแล้ว จึงดำเนินการแจกแบบสอบถามออนไลน์กับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน และ นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสำรวจ (Exploratory factor analysis) เพื่อนำมาแปรผลและวิเคราะห์ข้อมูล สรุปเป็นปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ พร้อมทั้งอภิปรายสรุปผลการศึกษาเพื่อนำเสนอแนวทางการส่งเสริมการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ

จากรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการวิจัยข้างต้น สามารถอธิบายได้ดังแผนภูมิแสดงขั้นตอนการวิจัยดังต่อไปนี้



ภาพที่ 3.1 แผนภูมิแสดงขั้นตอนการวิจัย



ภาพที่ 3.1 แผนภูมิแสดงขั้นตอนการวิจัย (ต่อ)

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.2.1 ประชากร ในการศึกษาครั้งนี้ประชากร คือ เจ้าหน้าที่หน่วยงานนิรภัยการบินและเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการจากหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนทั้ง 7 หน่วยในอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย อันประกอบด้วย

- 1) หน่วยผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- 2) ผู้ดำเนินงานสนามบิน
- 3) ผู้ให้บริการการเดินอากาศ
- 4) สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน
- 5) ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม
- 6) ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์
- 7) ผู้ดำเนินการบินทั่วไป

3.2.2 กลุ่มตัวอย่าง ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) คือ เจ้าหน้าที่หน่วยงานนิรภัยการบิน และเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการจากหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนทั้ง 7 หน่วย ที่ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรด้านนิรภัย เนื่องจากประชากรมีขนาดใหญ่ และผู้วิจัยไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน ดังนั้น จึงคำนวณกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการคำนวณของ W.G. Cochran กำหนดที่ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 และค่าความคลาดเคลื่อนที่ร้อยละ 5 จึงได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 385 คน แต่เพื่อความสะดวกในการประเมินผลและการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยจึงกำหนดกลุ่มตัวอย่างเป็น จำนวน 400 คน ทั้งนี้ได้ผ่านเกณฑ์ตามเงื่อนไขที่กำหนด คือไม่น้อยกว่า 385 คน

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล จากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน โดยข้อคำถามทั้งหมดประกอบไปด้วยเนื้อหา 2 ส่วน ดังนี้

1) ข้อมูลด้านลักษณะประชากร เป็นคำถามแบบเลือกตอบ (Checklist question) ลักษณะคำถามเป็นคำถามปลายปิดที่เป็นข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสภาพบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ วุฒิการศึกษาสูงสุด หน่วยงานในปัจจุบัน สังกัดการทำงาน ประสบการณ์ และรายละเอียดการฝึกอบรม

2) แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ และคำถามปลายเปิด (Opened end) เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูล 2 ประเภท ดังนี้

1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) เก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key information) จำนวน 17 คน เพื่อขอความอนุเคราะห์ให้ข้อมูลปฐมภูมิ กล่าวคือ ข้อมูลหรือข้อเท็จจริงที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยวิธีการสัมภาษณ์เจาะลึกนั้นทางผู้วิจัยได้ดำเนินการบั่นทอนการบันทึกข้อมูล โดยวิธีการจดบันทึกข้อมูลและการบันทึกเสียงของผู้สัมภาษณ์ โดยการขออนุญาตแล้วก่อนทำการบันทึกเสียง เพื่อใช้ในกระบวนการตรวจสอบและตรวจทานความถูกต้องย้อนกลับในภายหลังเท่านั้น และดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดจำนวน 400 คน โดยใช้แบบสอบถามออนไลน์ เพื่อทราบความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ

2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ซึ่งได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกระบวนการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารหรือการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) ศึกษาจากเอกสารทางวิชาการผลงานวิจัยและบทความทางวิชาการอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งเอกสารทางวิชาการทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งข้อมูลทางวิชาการที่ได้จากการสืบค้นทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์หรือทางเว็บไซต์ต่าง ๆ อันประกอบไปด้วยข้อมูลทางวิชาการที่สามารถเชื่อถือได้

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อให้การวิเคราะห์ข้อมูลสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล และค่าทางสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการวิจัย ดังนี้

1) วิเคราะห์สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามใช้ค่าความถี่ (Frequencies) และค่าร้อยละ (Percentage)

$$P = \frac{f}{N} \times 100$$

เมื่อ	P	แทน	ร้อยละ
	f	แทน	ค่าความถี่
	N	แทน	จำนวนความถี่ทั้งหมด

2) วิเคราะห์ค่าระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามปลายปิดแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ โดยการใช้ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean; \bar{X}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation; S.D.) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 4.50-5.00 หมายถึง ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจอยู่ในระดับมากที่สุด

ค่าเฉลี่ย 3.50-4.49 หมายถึง ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจอยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 2.50-3.49 หมายถึง ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจอยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 1.50-2.49 หมายถึง ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจอยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 หมายถึง ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจอยู่ในระดับน้อยที่สุด

โดยอธิบายระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจโดยใช้ ค่าเฉลี่ย (Mean; \bar{X}) ตามสมการ ดังนี้

$$\bar{X} = \frac{\sum fX}{N}$$

เมื่อ	\bar{X}	แทน	ค่าเฉลี่ยเลขคณิต
	f	แทน	ค่าความถี่ของข้อมูล
	N	แทน	จำนวนความถี่ทั้งหมด

X แทน ค่าของข้อมูล (ในกรณีการแจกแจงความถี่ ไม่เป็นอันตรภาคชั้น) หรือจุดกึ่งกลางของอันตรภาคชั้น (ในกรณีการแจกแจงความถี่เป็นอันตรภาคชั้น) หาได้จากค่าสูงสุดของอันตรภาคชั้นบวกค่าต่ำสุดของอันตรภาคชั้นหารสอง)

ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation; S.D.) หมายถึง ค่าที่ใช้ในการแสดงว่ากลุ่มของ ข้อมูลมีการกระจายตัวมากเพียงใด โดยมีสูตรคำนวณ ดังสมการนี้

$$S.D. = \sqrt{\frac{\sum_{i=0}^N (x_i - \bar{x})^2}{N}}$$

เมื่อ \bar{X} แทน ค่าเฉลี่ยเลขคณิต
 $S.D.$ แทน ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
 N แทน จำนวนกลุ่มประชากร

3) วิเคราะห์ปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป วิเคราะห์ข้อมูลด้วยการวิเคราะห์ปัจจัย (Factor analysis) เพื่อสกัดตัวแปรให้เหลือตัวแปรที่เป็นปัจจัยสำคัญในการวิเคราะห์ด้วยวิธีสกัดปัจจัย (Principal Component Analysis; PCA) และหมุนแกนแบบตั้งฉาก (Orthogonal rotation) โดยใช้วิธีแวนิแมกซ์ (Varimax rotation) โดยผู้วิจัยได้ตรวจสอบความเหมาะสมของข้อมูลเพื่อวิเคราะห์ปัจจัยด้วยสถิติทดสอบ คือ ค่า KMO (Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy) ที่ต้องมีค่ามากกว่า 0.5 และมีค่าเข้าใกล้ 1 ซึ่งบรรยายด้วยตัวแปรตั้งแต่ 3 ตัวแปรขึ้นไปตามวิธีของ Kaiser และสถิติทดสอบตัวที่ 2 คือ Bartlett's Test of Sphericity ใช้ทดสอบตัวแปรต่าง ๆ ว่ามีความสัมพันธ์กันหรือไม่ โดยพิจารณาค่า Chi-square และการมีนัยสำคัญทางสถิติที่น้อยกว่า 0.05 เพื่อแสดงว่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของตัวแปรไม่เป็นเมทริกซ์เอกลักษณ์ (Identity matrix) กล่าวคือตัวแปรต่าง ๆ มีความสัมพันธ์กันจึงสามารถนำไปวิเคราะห์ปัจจัยได้ โดยในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยใช้วิธีการสกัดองค์ประกอบโดยกำหนดจำนวนองค์ประกอบที่เป็นไปได้ตั้งแต่ 3-6 ปัจจัย และใช้วิธีการพิจารณาค่าความแปรปรวนของตัวแปร (Eigenvalues) ประกอบกัน จากการพิจารณาของผู้วิจัยเพื่อหาจำนวนปัจจัยที่มีความเหมาะสมที่สุดในการอธิบายการวิเคราะห์ปัจจัยในครั้งนี้

3.6 การพิทักษ์สิทธิผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้วิจัยได้เข้าร่วมการอบรมหลักจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ จึงคำนึงถึงจรรยาบรรณของการวิจัยในมนุษย์ และการพิทักษ์สิทธิของผู้ให้ข้อมูลสำคัญและกลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้

มีการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก ดังนั้นผู้วิจัยจึงดำเนินการชี้แจงวัตถุประสงค์ การวิจัย วิธีการดำเนินการวิจัยในจดหมายที่ส่งแบบสัมภาษณ์และแบบสอบถามทุกฉบับ โดยเปิด โอกาสให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญและผู้ตอบแบบสอบถามเข้าร่วมโดยสมัครใจ โดยระบุข้อมูลที่ได้จะถูก เก็บเป็นความลับปกปิดแหล่งข้อมูลอย่างเคร่งครัด ไม่ระบุชื่อ หรือบริษัทของผู้ให้ข้อมูลสำคัญและ กลุ่มตัวอย่าง นำเสนอข้อมูลเป็นภาพรวมไม่ชี้เฉพาะในส่วนตัวส่วนหนึ่ง และไม่ก่อให้เกิด ความเสียหายทั้งต่อบุคคลและองค์กร ทั้งนี้ข้อมูลทั้งหมดจะนำไปใช้ในประโยชน์ทางวิชาการ เท่านั้น



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อหาศึกษาปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed methods research) ผู้วิจัยจึงได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์และเสนอผลการวิเคราะห์โดยใช้ตารางประกอบคำบรรยายจำแนกออกเป็น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

4.1 ตัวแปรการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

4.1.1 การวิเคราะห์เอกสารเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร ตำรา และบทความที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

4.1.2 การวิเคราะห์งานวิจัยทั้งใน และต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

4.1.3 การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key information) เกี่ยวกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ จำนวน 17 คน

4.2 การวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ซึ่งได้จากการวิจัยเชิงสำรวจ (EFA)

4.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล

4.2.2 การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวแปรที่เป็นปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

4.2.3 การวิเคราะห์ปัจจัย (Factor Analysis)

โดยจากรายละเอียดของการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถแสดงรายละเอียดของการวิเคราะห์ได้ดังนี้

4.1 ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

4.1.1 การวิเคราะห์เอกสารเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร ตำรา และบทความที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ดังนี้

- แนวคิดที่ 1 แนวคิดประสิทธิภาพในการทำงานของสมใจ ลักษณะ: 2552
- แนวคิดที่ 2 ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของ Grofi: 1963
- แนวคิดที่ 3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของ Robbins: 1998
- แนวคิดที่ 4 ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของพรทิพย์ เย็นจะบก และกมลรัฐ อินทรทัศน์: 2556
- แนวคิดที่ 5 ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลของ Fishbein and Ajzen: 1975
- แนวคิดที่ 6 ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของ Icek Ajzen: 1985
- แนวคิดที่ 7 แนวคิดแรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่อาสาสมัครของ Clary et al: 1992
- แนวคิดที่ 8 แนวคิดรูปแบบพฤติกรรมจิตอาสาจากจิตสำนึกของสมพงษ์ สิงหะพล: 2542
- แนวคิดที่ 9 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์: 2510
- แนวคิดที่ 10 แนวคิดเกี่ยวกับระบบการจัดการด้านนิรภัยการบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO): 2006
- แนวคิดที่ 11 แนวทางการพัฒนาระบบการรายงานเหตุการณ์ที่เป็นความลับขององค์การบริหารการบินและอวกาศแห่งชาติของ Sheryl L. Chappell: 1996
- แนวคิดที่ 12 ลักษณะการรายงานเหตุการณ์ภาคสมัครใจสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ (FAA): 2010
- แนวคิดที่ 13 องค์ประกอบของการรายงานด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO): 2018
- แนวคิดที่ 14 หลักการลดแรงต่อต้านต่อการรายงานด้านความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO): 2006

จากการวิเคราะห์เอกสารที่เกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร ตำรา และบทความที่เกี่ยวข้องตามที่ได้กล่าวมานั้น สามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ มีจำนวน 46 ตัวแปร ดังรายละเอียดในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 สรุปการวิเคราะห์เอกสารเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร ตำรา และบทความที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

ที่	ตัวแปรที่เกี่ยวกับการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ	แนวคิดที่ 1	แนวคิดที่ 2	แนวคิดที่ 3	แนวคิดที่ 4	แนวคิดที่ 5	แนวคิดที่ 6	แนวคิดที่ 7	แนวคิดที่ 8	แนวคิดที่ 9	แนวคิดที่ 10	แนวคิดที่ 11	แนวคิดที่ 12	แนวคิดที่ 13	แนวคิดที่ 14
1	ความเต็มใจ ความพึงพอใจในการทำงาน ปฏิบัติหน้าที่ของตัวบุคคล ความตั้งใจ หรือเจตนาแสดงพฤติกรรม (Behavioral intention)	✓				✓	✓			✓	✓			✓	
2	ความต้องการเพิ่มพูนคุณภาพการทำงาน พัฒนาตนเองให้สมบูรณ์ เช่น ความขยัน ความรับผิดชอบ ความมานะอดทน	✓						✓	✓		✓			✓	
3	ความต้องการคิดค้นคิดแปลงวิธีการทำงานให้ดีขึ้นเสมอ	✓									✓				
4	ลักษณะการดำเนินงานในองค์กร	✓									✓				
5	นโยบาย เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์องค์กร	✓		✓							✓				
6	วิธีการเทคนิคและเทคโนโลยีมาปรับใช้	✓													
7	การสร้างขวัญและกำลังใจ	✓	✓												
8	ความสัมพันธ์ที่ระหว่างผู้ปฏิบัติงานและผู้บริหาร		✓	✓				✓	✓		✓		✓		
9	การกำกับดูแลอย่างใกล้ชิดของหัวหน้า		✓										✓		
10	การสนับสนุนหรือช่วยเหลือ ความเข้าใจของผู้บังคับบัญชา		✓								✓				
11	ความเข้าใจซึ่งกันและกันระหว่างผู้ปฏิบัติงานและผู้บริหาร		✓								✓				

ตารางที่ 4.1 สรุปการวิเคราะห์เอกสารเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร ตำรา และบทความที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

ที่	ตัวแปรที่เกี่ยวกับการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ	แนวคิดที่ 1	แนวคิดที่ 2	แนวคิดที่ 3	แนวคิดที่ 4	แนวคิดที่ 5	แนวคิดที่ 6	แนวคิดที่ 7	แนวคิดที่ 8	แนวคิดที่ 9	แนวคิดที่ 10	แนวคิดที่ 11	แนวคิดที่ 12	แนวคิดที่ 13	แนวคิดที่ 14
12	ปัจจัยส่วนบุคคล เช่น เพศ อายุ และสถานภาพ สมรส บุคลิกภาพ ประสบการณ์ พื้นเพวัฒนธรรม			✓						✓					
13	ทัศนคติ (Attitude) ที่มีต่อพฤติกรรมของบุคคลนั้น			✓		✓	✓								
14	ค่านิยม (Values Function) และบรรทัดฐานทางสังคม (Subjective Norm) เช่น ความต้องการหรือความคาดหวังของสังคมที่มีผลต่อบุคคลนั้น เช่น เพื่อน			✓		✓	✓	✓		✓				✓	
15	การฝึกอบรมทรัพยากรมนุษย์ และการให้ความรู้ด้านความปลอดภัย			✓											
16	แบบแผนประเมินผลการปฏิบัติงาน			✓											
17	การสื่อสารในองค์กร			✓	✓										
18	เปิดโอกาสให้ผู้บังคับบัญชาได้แสดงความคิดเห็น				✓										
19	การใช้เหตุผลและข้อมูลประกอบการตัดสินใจ					✓	✓								
20	การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control)						✓							✓	
21	ความเห็นแก่ผู้อื่นและความรับผิดชอบด้านมนุษยธรรม							✓							

ตารางที่ 4.1 สรุปการวิเคราะห์เอกสารเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร ตำรา และบทความที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

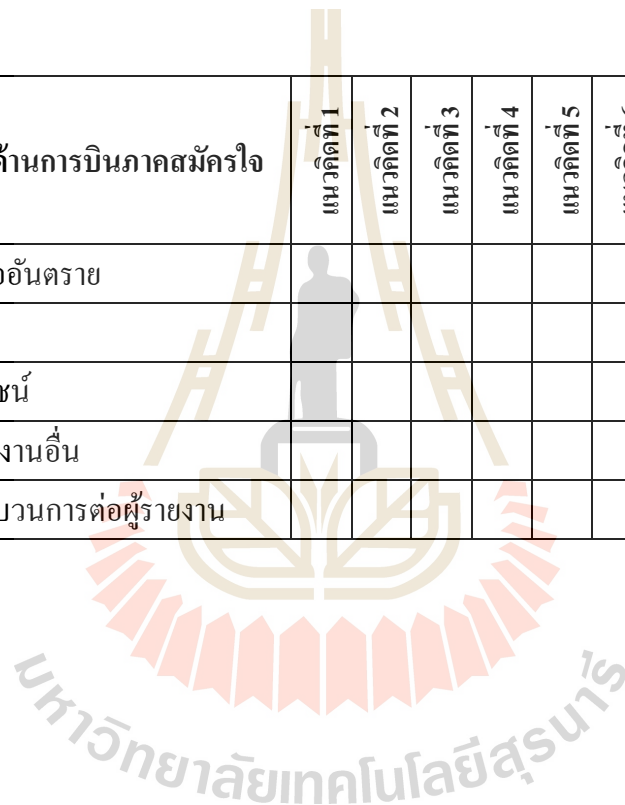
ที่	ตัวแปรที่เกี่ยวกับการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ	แนวคิดที่ 1	แนวคิดที่ 2	แนวคิดที่ 3	แนวคิดที่ 4	แนวคิดที่ 5	แนวคิดที่ 6	แนวคิดที่ 7	แนวคิดที่ 8	แนวคิดที่ 9	แนวคิดที่ 10	แนวคิดที่ 11	แนวคิดที่ 12	แนวคิดที่ 13	แนวคิดที่ 14
22	แรงจูงใจจากความต้องการที่จะได้ใช้ความรู้ ความสามารถหรือทักษะที่มี							✓	✓						
23	แรงจูงใจจากความต้องการที่จะเพิ่มคุณค่าและความสำคัญในตัวเอง เช่น ความรู้สึกภาคภูมิใจในตนเอง นับถือตัวเอง มั่นใจในตัวเอง รู้สึกว่าชีวิตมีค่ามากขึ้น							✓							
24	แรงจูงใจจากความต้องการที่จะปกป้องตนจากความรู้สึกด้านลบ เช่น ความขัดแย้งในตัวเอง ความรู้สึกผิด ความเครียด							✓							✓
25	จิตสำนึกสาธารณะที่ตระหนักถึงความสำคัญในการอยู่ร่วมกัน								✓						
26	การสนับสนุนทรัพยากรงบประมาณ										✓				
27	สร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยภายในองค์กร										✓				✓
28	การไม่ลงโทษ หรือการละเว้นการกล่าวโทษ										✓	✓			✓
29	การกำหนดบทบาท หน้าที่ความรับผิดชอบ										✓			✓	
30	ระบบเอกสารด้านความปลอดภัย เช่น ระบบการรายงานที่มีประสิทธิภาพ										✓				

ตารางที่ 4.1 สรุปการวิเคราะห์เอกสารเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร ตำรา และบทความที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

ที่	ตัวแปรที่เกี่ยวกับการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ	แนวคิดที่ 1	แนวคิดที่ 2	แนวคิดที่ 3	แนวคิดที่ 4	แนวคิดที่ 5	แนวคิดที่ 6	แนวคิดที่ 7	แนวคิดที่ 8	แนวคิดที่ 9	แนวคิดที่ 10	แนวคิดที่ 11	แนวคิดที่ 12	แนวคิดที่ 13	แนวคิดที่ 14
31	แผนงานซึ่งระบุกรอบการดำเนินงาน										✓				
32	การระบุอันตราย การประเมินและการลดความเสี่ยง										✓				
33	ความรู้ด้านนิตยการบินของผู้รายงาน										✓				
34	การฝึกอบรมและการให้ความรู้ด้านความปลอดภัย										✓				
35	การสื่อสารที่ดีภายในองค์กร ช่องทางที่หลากหลาย เข้าถึงทุกคน										✓			✓	
36	การรณรงค์ สร้างแรงจูงใจ กระตุ้น เพื่อปลูกจิตสำนึกพนักงานผ่านกิจกรรม										✓	✓	✓		✓
37	การรักษาความลับ และการพิทักษ์ข้อมูล										✓	✓	✓		✓
38	ความน่าเชื่อถือของระบบการรายงานเหตุการณ์											✓	✓		✓
39	ความใช้งานง่ายของการรายงานเหตุการณ์											✓			✓
40	ความสะดวกในการเข้าใช้งาน											✓			
41	แบบฟอร์มการรายงานที่มีความเหมาะสม											✓			

ตารางที่ 4.1 สรุปการวิเคราะห์เอกสารเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร ตำรา และบทความที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

ที่	ตัวแปรที่เกี่ยวกับการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ	แนวคิดที่ 1	แนวคิดที่ 2	แนวคิดที่ 3	แนวคิดที่ 4	แนวคิดที่ 5	แนวคิดที่ 6	แนวคิดที่ 7	แนวคิดที่ 8	แนวคิดที่ 9	แนวคิดที่ 10	แนวคิดที่ 11	แนวคิดที่ 12	แนวคิดที่ 13	แนวคิดที่ 14
42	ความสามารถในการรวบรวมข้อมูล ปัจจัยหรืออันตราย												✓	✓	
43	ปัญหาที่รายงานได้รับการดำเนินการแก้ไข													✓	
44	ฐานการรายงานแบบรวม เพื่อนำไปใช้ประโยชน์														✓
45	ความเป็นอิสระ โครงสร้างแยกออกจากหน่วยงานอื่น														✓
46	การตอบสนอง รายงานความคืบหน้าของกระบวนการต่อผู้รายงาน														✓



4.1.2 การวิเคราะห์งานวิจัยต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ดังนี้

งานวิจัยเรื่องที่ 1 Van der Schaaf, T., & Kanse, L. ทำการศึกษาเรื่อง Biases in incident reporting databases: an empirical study in the chemical process industry 2004

งานวิจัยเรื่องที่ 2 Waring, J. J. ทำการศึกษาเรื่อง Beyond blame: cultural barriers to medical incident reporting 2005

งานวิจัยเรื่องที่ 3 Evans, S. M. และคณะ ทำการศึกษาเรื่อง Attitudes and barriers to incident reporting: a collaborative hospital study 2006

งานวิจัยเรื่องที่ 4 Chen, Y.-F. T. ทำการศึกษาเรื่อง The Taiwan Civil Aviation Safety Reporting (TACARE) System in Aircraft Maintenance 2010

งานวิจัยเรื่องที่ 5 Mahajan, R. ทำการศึกษาเรื่อง Critical incident reporting and learning 2010

งานวิจัยเรื่องที่ 6 Probst, T. M., & Estrada, A. X. ทำการศึกษาเรื่อง Accident under-reporting among employees 2010

งานวิจัยเรื่องที่ 7 Darveau, K. ทำการศึกษาเรื่อง Roadmap to the implementation of best practices in human factors voluntary reporting for safety 2015

งานวิจัยเรื่องที่ 8 Sang-il Lee ทำการศึกษาเรื่อง What Should We Consider for Establishing a National Patient Safety Reporting System? 2015

งานวิจัยเรื่องที่ 9 Magda A. Mohammed and Madiha A. Mahmoud. ทำการศึกษาเรื่อง Barriers and Strategies of Workplace Culture for Reporting Medication Errors As Perceived By Nurses: A Comparative Study 2016

งานวิจัยเรื่องที่ 10 Mitchell, I., Schuster, A., Smith, K., Pronovost, P., & Wu, A. ทำการศึกษาเรื่อง Patient safety incident reporting 2016

งานวิจัยเรื่องที่ 11 Muhammad J. ทำการศึกษาเรื่อง Improving the effectiveness of safety reporting system in aviation organizations 2018

จากการวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ สามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ มีจำนวน 30 ตัวแปร ดังรายละเอียดในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 สรุปการวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

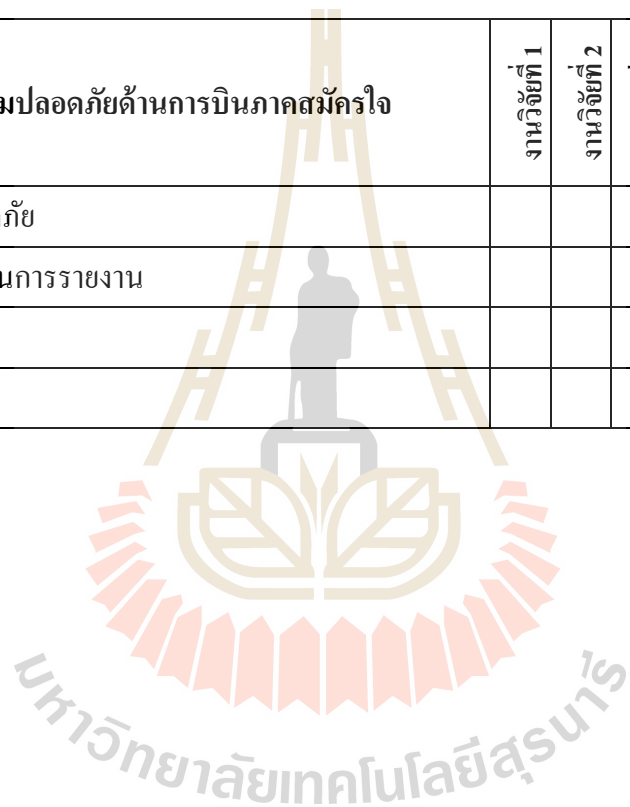
ที่	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ	งานวิจัยที่ 1	งานวิจัยที่ 2	งานวิจัยที่ 3	งานวิจัยที่ 4	งานวิจัยที่ 5	งานวิจัยที่ 6	งานวิจัยที่ 7	งานวิจัยที่ 8	งานวิจัยที่ 9	งานวิจัยที่ 10	งานวิจัยที่ 11
1	การลงโทษจากองค์กร และการกล่าวโทษจากคนในองค์กร	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓		✓
2	ผลกระทบภายหลังการรายงานเหตุการณ์	✓	✓				✓					✓
3	ทราบถึงประโยชน์ของการรายงานอุบัติเหตุ	✓				✓						
4	การเรียนรู้ การสอน การฝึกอบรม การให้ความรู้ด้านนิรภัยที่ถูกต้องแก่พนักงาน	✓						✓				
5	ปัญหาของผู้รายงานได้รับการวิเคราะห์ แก้ไขปัญหา เกิดการเปลี่ยนแปลงในองค์กร	✓				✓		✓	✓			
6	ความเชื่อมั่นต่อระบบรายงานเหตุการณ์ของผู้รายงานเหตุการณ์	✓	✓	✓	✓		✓					✓
7	วัฒนธรรมของคนในองค์กร เช่น เพื่อนร่วมงาน	✓	✓							✓		✓
8	การรับรู้บทบาท หน้าที่ความรับผิดชอบของตนเองของผู้รายงาน		✓									✓
9	ความสามารถในการรายงานเหตุการณ์			✓								✓
10	การตอบกลับหรือการรายงานความคืบหน้าจากหน่วยผู้รับรายงาน			✓				✓	✓		✓	✓
11	ขั้นตอนและวิธีการรายงานที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ			✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓
12	ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้รายงาน เช่น มุมมองการใช้ชีวิต			✓				✓		✓		✓
13	ปริมาณงานที่ผู้รายงานรับผิดชอบ			✓						✓		✓

ตารางที่ 4.2 สรุปการวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

ที่	ตัวแปรที่เกี่ยวกับการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ	งานวิจัยที่ 1	งานวิจัยที่ 2	งานวิจัยที่ 3	งานวิจัยที่ 4	งานวิจัยที่ 5	งานวิจัยที่ 6	งานวิจัยที่ 7	งานวิจัยที่ 8	งานวิจัยที่ 9	งานวิจัยที่ 10	งานวิจัยที่ 11
14	ความคุ้นเคยกับขั้นตอนการรายงาน				✓							
15	วัฒนธรรม บรรยากาศด้านความปลอดภัยภายในองค์กร					✓	✓	✓				✓
16	ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับสิ่งที่ควรรายงานของผู้รายงานเหตุการณ์					✓						✓
17	ความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยของผู้รายงานเหตุการณ์					✓		✓				
18	นโยบายด้านความปลอดภัยภายในองค์กร						✓	✓				
19	ความไวใจของผู้ใช้งานต่อระบบรายงานเหตุการณ์ของผู้รายงานเหตุการณ์							✓				✓
20	การรักษาความลับของข้อมูลและผู้รายงาน								✓			
21	โครงสร้างองค์กรที่เป็นอิสระจากกัน								✓			✓
22	ระบบการรายงานเหตุการณ์สามารถเข้าถึงได้ง่าย								✓			
23	ระบบการรายงานเหตุการณ์ดำเนินการทันเวลา								✓			
24	ระบบการรายงานเหตุการณ์มีการจัดการเป็นระบบระเบียบ								✓			
25	การจัดการ การวางแผนภายในองค์กรที่ดี									✓		
26	ผู้รายงานรู้สึกสบายใจเมื่อทำการรายงานเหตุการณ์									✓		

ตารางที่ 4.2 สรุปการวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

ที่	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ	งานวิจัยที่ 1	งานวิจัยที่ 2	งานวิจัยที่ 3	งานวิจัยที่ 4	งานวิจัยที่ 5	งานวิจัยที่ 6	งานวิจัยที่ 7	งานวิจัยที่ 8	งานวิจัยที่ 9	งานวิจัยที่ 10	งานวิจัยที่ 11
27	งบประมาณเพื่อใช้สนับสนุนด้านความปลอดภัย										✓	✓
28	การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ในการรายงาน										✓	✓
29	ความรู้สึกผูกพันต่อองค์กร										✓	
30	การควบคุมดูแลของระดับหัวหน้า											✓



4.1.3 การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key information) เกี่ยวกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ จำนวน 17 คน ประกอบด้วย

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 1 หัวหน้างานนิรภัยเขตการบิน จากหน่วยผู้ดำเนินงานสนามบิน

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 2 เจ้าหน้าที่อาวุโส ปฏิบัติการทำอากาศยาน 5 งานควบคุมเขตการบิน ส่วนบริการเขตการบิน ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน จากหน่วยผู้ดำเนินงานสนามบิน

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 3 เจ้าหน้าที่อาวุโส ปฏิบัติการทำอากาศยาน 5 งานควบคุมเขตการบิน ส่วนบริการเขตการบิน ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน จากหน่วยผู้ดำเนินงานสนามบิน

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 4 เจ้าหน้าที่นิรภัยการบิน จากหน่วยผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 5 เจ้าหน้าที่นิรภัยการบิน จากหน่วยผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 6 วิศวกรอากาศยาน ฝ่ายวางแผนควบคุมงานซ่อมบำรุงอากาศยาน จากหน่วยผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 7 เจ้าหน้าที่นิรภัยการบิน แต่งตั้งให้เป็นผู้จัดการด้านความปลอดภัย จากสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 8 หัวหน้าสำนักงานนิรภัยและอาชีวอนามัย จากสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 9 เจ้าหน้าที่นิรภัยการบิน จากสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 10 เจ้าหน้าที่ฝึกหัดควบคุมจราจรทางอากาศ จากหน่วยผู้ให้บริการการเดินอากาศ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 11 เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (อาวุโส) จากหน่วยผู้ให้บริการการเดินอากาศ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 12 ผู้อำนวยการ จากหน่วยผู้ให้บริการการเดินอากาศ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 13 เจ้าหน้าที่นิรภัยการบิน จากหน่วยผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 14 เจ้าหน้าที่นิรภัยการบิน จากหน่วยผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 15 เจ้าหน้าที่วางแผนซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นหนักจากหน่วยผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 16 เจ้าหน้าที่นิรภัยการบิน จากหน่วยผู้ดำเนินการบินทั่วไป

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 17 เจ้าหน้าที่นิรภัยการบิน จากหน่วยผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์

จากการวิเคราะห์การสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับปัจจัย
การรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ มีจำนวน 69 ตัวแปร ดังรายละเอียดในตารางที่

4.3



ตารางที่ 4.3 สรุปการวิเคราะห์การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ

ที่	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้ให้ข้อมูล 1	ผู้ให้ข้อมูล 2	ผู้ให้ข้อมูล 3	ผู้ให้ข้อมูล 4	ผู้ให้ข้อมูล 5	ผู้ให้ข้อมูล 6	ผู้ให้ข้อมูล 7	ผู้ให้ข้อมูล 8	ผู้ให้ข้อมูล 9	ผู้ให้ข้อมูล 10	ผู้ให้ข้อมูล 11	ผู้ให้ข้อมูล 12	ผู้ให้ข้อมูล 13	ผู้ให้ข้อมูล 14	ผู้ให้ข้อมูล 15	ผู้ให้ข้อมูล 16	ผู้ให้ข้อมูล 17
1	ประสบการณ์ เหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นในชีวิตของผู้รายงาน	✓		✓	✓			✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓		
2	ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้รายงาน เช่น มุมมองการใช้ชีวิต	✓		✓	✓			✓			✓	✓		✓	✓	✓		✓
3	ลักษณะการดำเนินงานในองค์กรที่ผู้รายงานปฏิบัติงาน	✓															✓	
4	ความรู้ด้านนิรภัยการบินของผู้รายงาน	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
5	ความรู้ด้านนิรภัยการบินของผู้บริหารระดับสูง	✓			✓			✓						✓	✓		✓	
6	ผู้รายงานมีความเข้าใจเรื่องการรายงาน	✓		✓					✓		✓	✓		✓	✓	✓		
7	ผู้รายงานเห็นข้อดีข้อเสียของการรายงาน	✓				✓			✓			✓		✓		✓		
8	วัฒนธรรมของคนในองค์กร เช่น การโดนแบนจากเพื่อนร่วมงาน การถูกนิโทษ	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓		✓
9	วิสัยทัศน์ มุมมอง และความเข้าใจของผู้บริหารระดับสูง	✓			✓					✓					✓		✓	✓
10	ภาพลักษณ์องค์กรของผู้รายงาน	✓										✓						
11	การสื่อสารภายในหน่วยงานของผู้รายงาน	✓						✓						✓		✓		

ตารางที่ 4.3 สรุปการวิเคราะห์การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ (ต่อ)

ท.	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้ให้ข้อมูล 1	ผู้ให้ข้อมูล 2	ผู้ให้ข้อมูล 3	ผู้ให้ข้อมูล 4	ผู้ให้ข้อมูล 5	ผู้ให้ข้อมูล 6	ผู้ให้ข้อมูล 7	ผู้ให้ข้อมูล 8	ผู้ให้ข้อมูล 9	ผู้ให้ข้อมูล 10	ผู้ให้ข้อมูล 11	ผู้ให้ข้อมูล 12	ผู้ให้ข้อมูล 13	ผู้ให้ข้อมูล 14	ผู้ให้ข้อมูล 15	ผู้ให้ข้อมูล 16	ผู้ให้ข้อมูล 17
12	การปกปิด พัทธ์ชัยข้อมูลผู้รายงาน	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓
13	วัฒนธรรมด้านความปลอดภัยในองค์กร	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
14	นโยบายภายในองค์กรเป็นไปในทิศทางเดียวกัน	✓	✓		✓				✓	✓				✓	✓		✓	✓
15	วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย	✓			✓				✓								✓	✓
16	การเรียนรู้ การสอน การฝึกอบรม การให้ความรู้ด้านนิรภัยที่ถูกต้องแก่พนักงาน	✓	✓		✓			✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
17	การจัดการ การวางแผนภายในองค์กรที่ดี	✓										✓				✓	✓	
18	โครงสร้างองค์กรที่ถูกต้อง ไม่ทับซ้อนกัน	✓								✓			✓			✓		✓
19	คำบรรยายลักษณะงาน และ คุณสมบัติของผู้ปฏิบัติงานที่ชัดเจน	✓								✓								
20	งบประมาณที่เพียงพอ	✓																

ตารางที่ 4.3 สรุปการวิเคราะห์การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ (ต่อ)

ท.	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้ให้ข้อมูล 1	ผู้ให้ข้อมูล 2	ผู้ให้ข้อมูล 3	ผู้ให้ข้อมูล 4	ผู้ให้ข้อมูล 5	ผู้ให้ข้อมูล 6	ผู้ให้ข้อมูล 7	ผู้ให้ข้อมูล 8	ผู้ให้ข้อมูล 9	ผู้ให้ข้อมูล 10	ผู้ให้ข้อมูล 11	ผู้ให้ข้อมูล 12	ผู้ให้ข้อมูล 13	ผู้ให้ข้อมูล 14	ผู้ให้ข้อมูล 15	ผู้ให้ข้อมูล 16	ผู้ให้ข้อมูล 17
21	การรับรู้บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของตนเองของตัวผู้รายงาน	✓	✓					✓				✓				✓		
22	บรรยากาศของความไว้วางใจ (Just Culture) ของระดับหัวหน้างาน	✓			✓					✓			✓			✓	✓	✓
23	การปลูกฝังและการส่งเสริมความกล้าให้ผู้รายงาน	✓						✓			✓	✓				✓		✓
24	ศักยภาพของเจ้าหน้าที่นิรภัย	✓		✓														✓
25	ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่ดี เป็นมิตรกับผู้ใช้ (User Friendly)	✓			✓	✓				✓		✓				✓		
26	ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่มีช่องทางเข้าถึงง่าย	✓		✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
27	ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยเหมาะสมกับขนาดองค์กร	✓																

ตารางที่ 4.3 สรุปการวิเคราะห์การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ (ต่อ)

ที่	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้ให้ข้อมูล 1	ผู้ให้ข้อมูล 2	ผู้ให้ข้อมูล 3	ผู้ให้ข้อมูล 4	ผู้ให้ข้อมูล 5	ผู้ให้ข้อมูล 6	ผู้ให้ข้อมูล 7	ผู้ให้ข้อมูล 8	ผู้ให้ข้อมูล 9	ผู้ให้ข้อมูล 10	ผู้ให้ข้อมูล 11	ผู้ให้ข้อมูล 12	ผู้ให้ข้อมูล 13	ผู้ให้ข้อมูล 14	ผู้ให้ข้อมูล 15	ผู้ให้ข้อมูล 16	ผู้ให้ข้อมูล 17
28	ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยเหมาะสมกับวัฒนธรรมองค์กร	✓							✓									
29	ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่ใช้งานง่าย	✓						✓		✓		✓						✓
30	รูปแบบ (Platform) ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่ยืดหยุ่น หลากหลาย	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓			✓	✓	✓		✓
31	ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่รัดกุม ปลอดภัย	✓			✓				✓	✓		✓						✓
32	ขั้นตอนการใช้งานระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่สั้น กระชับ ไม่ซับซ้อน	✓		✓			✓	✓			✓	✓		✓			✓	✓
33	มีคำอธิบายข้อมูลที่จำเป็นในระบบรายงานด้านความปลอดภัย	✓																
34	ระบบรายงานด้านความปลอดภัยต้องมีการจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบ	✓																✓

ตารางที่ 4.3 สรุปการวิเคราะห์การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ (ต่อ)

ที่	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้ให้ข้อมูล 1	ผู้ให้ข้อมูล 2	ผู้ให้ข้อมูล 3	ผู้ให้ข้อมูล 4	ผู้ให้ข้อมูล 5	ผู้ให้ข้อมูล 6	ผู้ให้ข้อมูล 7	ผู้ให้ข้อมูล 8	ผู้ให้ข้อมูล 9	ผู้ให้ข้อมูล 10	ผู้ให้ข้อมูล 11	ผู้ให้ข้อมูล 12	ผู้ให้ข้อมูล 13	ผู้ให้ข้อมูล 14	ผู้ให้ข้อมูล 15	ผู้ให้ข้อมูล 16	ผู้ให้ข้อมูล 17
35	ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยควรเป็นสื่อกลางการถ่ายทอดข้อมูลระหว่างผู้ส่งและผู้รับรายงาน โดยผู้รับรายงานไม่ทราบว่าใครคือผู้รายงาน	✓			✓				✓	✓						✓	✓	✓
36	การรายงานความคืบหน้า หรือการตอบกลับ (Feedback) จากผู้รับรายงาน	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
37	การรายงานนั้นต้องไม่ส่งผลกระทบต่อภายหลังแก่ตัวผู้รายงาน	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓
38	ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์	✓			✓		✓					✓	✓	✓		✓	✓	
39	ความตระหนักด้านความปลอดภัยของตัวผู้รายงาน		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
40	ความสามารถของผู้รายงานในการระบุปัจจัยอันตราย		✓	✓		✓	✓	✓			✓			✓				✓
41	การรณรงค์หรือกิจกรรมที่ช่วยส่งเสริมด้านความปลอดภัยในองค์กรอย่างต่อเนื่อง		✓		✓	✓	✓	✓		✓		✓		✓		✓	✓	✓

ตารางที่ 4.3 สรุปการวิเคราะห์การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ (ต่อ)

ท.	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้ให้ข้อมูล 1	ผู้ให้ข้อมูล 2	ผู้ให้ข้อมูล 3	ผู้ให้ข้อมูล 4	ผู้ให้ข้อมูล 5	ผู้ให้ข้อมูล 6	ผู้ให้ข้อมูล 7	ผู้ให้ข้อมูล 8	ผู้ให้ข้อมูล 9	ผู้ให้ข้อมูล 10	ผู้ให้ข้อมูล 11	ผู้ให้ข้อมูล 12	ผู้ให้ข้อมูล 13	ผู้ให้ข้อมูล 14	ผู้ให้ข้อมูล 15	ผู้ให้ข้อมูล 16	ผู้ให้ข้อมูล 17
42	ปัญหาของผู้รายงานได้รับการแก้ไขปัญหา เกิดการเปลี่ยนแปลงในองค์กร		✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
43	การสร้างแรงจูงใจให้แก่ผู้รายงาน เช่น รางวัล คำชม		✓		✓		✓	✓		✓			✓					
44	ความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยงานผู้รายงานและผู้รับรายงาน		✓						✓		✓							
45	การสื่อสารระหว่างผู้รายงานและผู้รับรายงาน		✓			✓		✓			✓			✓	✓			
46	การทำงานร่วมกันระหว่างผู้รายงานและผู้รับรายงาน		✓						✓		✓	✓				✓		
47	ผู้รายงานรู้สึกปลอดภัยต่อตนเองเมื่อทำการรายงานเหตุการณ์		✓								✓	✓						
48	ผู้รายงานรู้สึกสบายใจเมื่อทำการรายงานเหตุการณ์		✓				✓				✓							
49	ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่สามารถปิดบังตัวตน		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					✓			✓	✓

ตารางที่ 4.3 สรุปการวิเคราะห์การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ (ต่อ)

ที่	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้ให้ข้อมูล 1	ผู้ให้ข้อมูล 2	ผู้ให้ข้อมูล 3	ผู้ให้ข้อมูล 4	ผู้ให้ข้อมูล 5	ผู้ให้ข้อมูล 6	ผู้ให้ข้อมูล 7	ผู้ให้ข้อมูล 8	ผู้ให้ข้อมูล 9	ผู้ให้ข้อมูล 10	ผู้ให้ข้อมูล 11	ผู้ให้ข้อมูล 12	ผู้ให้ข้อมูล 13	ผู้ให้ข้อมูล 14	ผู้ให้ข้อมูล 15	ผู้ให้ข้อมูล 16	ผู้ให้ข้อมูล 17
50	ความรู้สึกไว้เนื้อเชื่อใจในองค์กรของผู้รายงาน				✓	✓						✓					✓	
51	ความรู้สึกปรารถนาดี ความรักต่อองค์กรของผู้รายงาน				✓	✓		✓			✓	✓		✓				
52	ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยควรให้ผู้ใช้งานเองใส่ข้อมูลเอง (Free Text)				✓												✓	
53	องค์กรจัดวงรอบการฝึกอบรม ทบทวนความรู้ด้านนิรภัยการบินแก่พนักงาน				✓			✓		✓								✓
54	ความสามารถของผู้รายงานในการประเมินความเสี่ยงด้วยตนเอง					✓												
55	ความรู้สึกเชื่อมั่นต่อระบบการรายงานด้านความปลอดภัยของผู้รายงาน					✓	✓	✓					✓					✓
56	ข้อมูลที่ผู้รายงานดำเนินการรายงานไปนั้นสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้					✓	✓	✓				✓	✓	✓				

ตารางที่ 4.3 สรุปการวิเคราะห์การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ (ต่อ)

ที่	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้ให้ข้อมูล 1	ผู้ให้ข้อมูล 2	ผู้ให้ข้อมูล 3	ผู้ให้ข้อมูล 4	ผู้ให้ข้อมูล 5	ผู้ให้ข้อมูล 6	ผู้ให้ข้อมูล 7	ผู้ให้ข้อมูล 8	ผู้ให้ข้อมูล 9	ผู้ให้ข้อมูล 10	ผู้ให้ข้อมูล 11	ผู้ให้ข้อมูล 12	ผู้ให้ข้อมูล 13	ผู้ให้ข้อมูล 14	ผู้ให้ข้อมูล 15	ผู้ให้ข้อมูล 16	ผู้ให้ข้อมูล 17
57	ผู้รายงานความตั้งใจและความต้องการส่วนตัวเพื่อทำการรายงานเหตุการณ์					✓						✓						
58	การประชาสัมพันธ์ หรือการรับข่าวสารจากหน่วยงานนิรภัย						✓			✓	✓			✓	✓			
59	ภาษาในระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่เข้าใจง่าย						✓							✓		✓	✓	
60	ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยสามารถแนบรูปได้ง่าย						✓											
61	ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยต้องแบ่งประเภทเหตุการณ์ให้ครอบคลุม					✓												
62	ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยต้องกำหนดผู้รับผิดชอบให้ชัดเจน					✓												
63	ความปรารถนาดีต่อเพื่อนร่วมงานในองค์กร					✓		✓		✓								

ตารางที่ 4.3 สรุปการวิเคราะห์การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ (ต่อ)

ท.	ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้ให้ข้อมูล 1	ผู้ให้ข้อมูล 2	ผู้ให้ข้อมูล 3	ผู้ให้ข้อมูล 4	ผู้ให้ข้อมูล 5	ผู้ให้ข้อมูล 6	ผู้ให้ข้อมูล 7	ผู้ให้ข้อมูล 8	ผู้ให้ข้อมูล 9	ผู้ให้ข้อมูล 10	ผู้ให้ข้อมูล 11	ผู้ให้ข้อมูล 12	ผู้ให้ข้อมูล 13	ผู้ให้ข้อมูล 14	ผู้ให้ข้อมูล 15	ผู้ให้ข้อมูล 16	ผู้ให้ข้อมูล 17
64	ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่ไม่จำกัดสิทธิ์หากใส่ข้อมูลไม่ครบ						✓	✓							✓			✓
65	ความสามารถในการเข้าถึงข้อมูลของตัวผู้รายงาน							✓				✓			✓			
66	ความรู้สึกมั่นใจในข้อมูลของตัวผู้รายงานว่าสามารถใช้ได้จริง							✓										
67	ความรู้สึกเชื่อมั่นของผู้รายงานต่อหน่วยผู้รับรายงานหรือเจ้าหน้าที่นรภัย							✓	✓				✓					✓
68	การตอบสนองต่อเรื่องด้านความปลอดภัยของผู้บริหาร								✓			✓		✓			✓	✓
69	การเปิดโอกาสให้พนักงานมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย																✓	✓

ผู้วิจัยได้ทำการสังเคราะห์ตัวแปรปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ จากการศึกษาเอกสารที่เป็นแนวคิด ทฤษฎี จำนวน 46 ตัวแปร การวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จำนวน 30 ตัวแปร และจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 69 ตัวแปร ผู้วิจัยจึงได้รวมตัวแปรที่ เนื้อหา มีความสอดคล้องใกล้เคียงกัน เพื่อจัดทำเป็นข้อคำถามได้ 65 ข้อ และได้ทำการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 คน เพื่อหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) โดยพิจารณาเลือกข้อคำถามที่มีค่าความสอดคล้องมากกว่า 0.6 และแก้ไขแบบสอบถาม เพื่อนำเสนอให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความถูกต้อง ทำให้ได้ตัวแปรจำนวนทั้งสิ้น 64 ข้อ หลังจากนั้นได้นำไปทดลองใช้กับประชากรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง เพื่อหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม (Reliability) โดยใช้วิธีสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) พบว่า ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.940 จึงกล่าวได้ว่า แบบสอบถามความคิดเห็นดังกล่าวนี้มีความเหมาะสมสำหรับการนำไปใช้เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน

4.2 การวิเคราะห์ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

ผู้วิจัยได้รับแบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจกลับคืนมา จำนวน 400 ฉบับ จากทั้งหมด 400 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100.00 จากนั้นผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสำรวจ (EFA) ในขั้นตอนการวิเคราะห์ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน ดังนี้

4.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ วุฒิการศึกษาสูงสุด หน่วยงาน สังกัดนิรภัย ประสบการณ์ในการทำงาน การฝึกอบรมด้านนิรภัย การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ ดังนี้

ตารางที่ 4.4 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

n = 400

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศชาย	189	47.25
เพศหญิง	211	52.75

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีจำนวนเพศหญิง 189 คน คิดเป็นร้อยละ 47.25 และเป็นเพศชาย จำนวน 211 คน คิดเป็นร้อยละ 52.75

ตารางที่ 4.5 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

n = 400

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 30 ปี	209	52.25
31-40 ปี	150	37.50
41-50 ปี	41	10.25
51 ปีขึ้นไป	0	0

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีอายุไม่เกิน 30 ปีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 52.25 รองลงมาช่วงอายุ 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 37.50 และน้อยที่สุดอยู่ในช่วงอายุ 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.25

ตารางที่ 4.6 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามวุฒิการศึกษาสูงสุด

n = 400

วุฒิการศึกษาสูงสุด	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อนุปริญญา หรือเทียบเท่า	10	2.50
ปริญญาตรี	288	72.00
ปริญญาโท	102	25.50
ปริญญาเอก	0	0

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้ที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด จำนวน 288 คน คิดเป็นร้อยละ 72.00 รองลงมา ได้แก่ผู้สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาโท จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 25.50 และผู้สำเร็จอนุปริญญา หรือเทียบเท่า จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.50

ตารางที่ 4.7 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามหน่วยงาน

n = 400

หน่วยงาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
หน่วยผู้ดำเนินการเดินอากาศ	147	36.75
ผู้ดำเนินงานสนามบิน	126	31.50
ผู้ให้บริการการเดินอากาศ	28	7.00
สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน	18	4.50
ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม	22	5.50
ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์	2	0.50
ผู้ดำเนินการบินทั่วไป	57	14.25

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามจากหน่วยผู้ดำเนินการเดินอากาศมากที่สุด จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 36.75 รองลงมาเป็นผู้ดำเนินงานสนามบิน จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 31.50 และจากผู้ดำเนินการบินทั่วไป จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 14.25 จากผู้ให้บริการการเดินอากาศ จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7.00 จากผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.50 จากสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.50 จากผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์ จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.50 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.8 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสังกัดนิรภัยการบิน

n = 400

หน่วยงาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ใช่	48	12.00
ไม่ใช่	352	88.00

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่ได้ทำงานในสังกัดนิรภัยการบินมากกว่าทำงานในสังกัดนิรภัยการบิน เป็นผู้ที่ไม่ได้ทำงานในสังกัดนิรภัยการบินจำนวน 352 คิดเป็นร้อยละ 88.00 และเป็นผู้ที่ทำงานในสังกัดนิรภัยการบิน จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 12.00

ตารางที่ 4.9 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน

n = 400

ประสบการณ์ในการทำงาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 5 ปี	191	47.75
5-10 ปี	122	30.50
11-15 ปี	49	12.25
มากกว่า 15 ปี	38	9.50

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ผู้ที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประสบการณ์ทำงานไม่เกิน 5 ปี มากที่สุด จำนวน 191 คน คิดเป็นร้อยละ 47.75 รองลงมา เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ทำงาน 5-10 ปี จำนวน 122 คน คิดเป็นร้อยละ 30.50 เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ทำงาน 11.15 ปี จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 12.25 และเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ทำงานมากกว่า 15 ปี จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 9.50

ตารางที่ 4.10 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการฝึกอบรมด้านนิรภัยการบิน

n = 400

การฝึกอบรมด้านนิรภัย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ผ่านการฝึกอบรมด้านนิรภัยการบิน	100	100.00
ไม่ผ่านการฝึกอบรมด้านนิรภัยการบิน	0	0

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้ผ่านการฝึกอบรมด้านนิรภัยการบิน จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 100.00

ตารางที่ 4.11 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

n = 400

การรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เคยรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	187	46.75
ไม่เคยรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	213	53.25

จากตารางที่ 4.11 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจมากกว่าเคยรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ เป็นผู้ที่ไม่เคยรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ จำนวน 213 คิดเป็นร้อยละ 53.25 และเป็นผู้เคยรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ จำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 46.75

4.2.2 การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวแปรที่เป็นปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

โดยทำการพิจารณาจากค่าเฉลี่ยเลขคณิต (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($S.D.$) ดังรายละเอียดตามตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับความคิดเห็นของแต่ละตัวแปรที่เป็นปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

n = 400

ข้อที่	ข้อความ	\bar{X}	$S.D.$	ระดับ
1	ท่านคิดว่าทัศนคติหรือมุมมองการใช้ชีวิตโดยให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.51	0.725	มากที่สุด
2	ท่านคิดว่าประสบการณ์เกี่ยวกับเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย หรืออุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้นในชีวิตของตนเองและคนรอบข้างส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.55	0.669	มากที่สุด
3	ท่านคิดว่าความตระหนักถึงความสำคัญด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.67	0.553	มากที่สุด

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับความคิดเห็นของแต่ละตัวแปรที่เป็นปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

ข้อที่	ข้อความ	\bar{X}	S. D.	ระดับ
4	ท่านคิดว่าการเข้าใจเหตุผล และการทราบข้อดีและข้อเสียของการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.56	0.588	มากที่สุด
5	ท่านคิดว่าลักษณะงานที่ผู้รายงานปฏิบัติอยู่ หรือ ความรับผิดชอบนั้น จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.24	0.820	มาก
6	ท่านคิดว่าพฤติกรรมที่แสดงออกถึงเจตนาและความตั้งใจที่จะรายงานของผู้รายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.32	0.726	มาก
7	ท่านคิดว่าความรู้สึกสบายใจที่จะรายงานของผู้รายงานส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.40	0.826	มาก
8	ท่านคิดว่าความรู้ด้านนิตยการบินของผู้รายงาน หรือความสามารถในการระบุปัจจัยอันตรายและประเมินความเสี่ยงด้วยตนเองนั้น ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.43	0.763	มาก
9	ท่านคิดว่าความสามารถในการรวบรวมและการเข้าถึงข้อมูล ข้อเท็จจริงด้านความปลอดภัยของตัวผู้รายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.21	0.957	มาก
10	ท่านคิดว่าการที่ผู้รายงานรู้สึกปลอดภัยจากผลที่จะตามมาส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.58	0.732	มากที่สุด
11	ท่านคิดว่าความเชื่อของผู้รายงานว่าตนเองสามารถรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยได้ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.27	0.810	มาก
12	ท่านคิดว่าการใช้เหตุผลและข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการรายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.31	0.794	มาก

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับความคิดเห็นของแต่ละตัวแปรที่เป็นปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

ข้อที่	ข้อความ	\bar{X}	S. D.	ระดับ
13	ท่านคิดว่าความเต็มใจ อันมาจากความต้องการส่วนตัวของผู้รายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.51	0.686	มากที่สุด
14	ท่านคิดว่าความรู้สึกด้านบวกต่อตนเอง เช่น ความรู้สึกภาคภูมิใจ มีความนับถือตนเอง มีความมั่นใจเมื่อกระทำการรายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.12	0.905	มาก
15	ท่านคิดว่าการรายงานเหตุการณ์ เกิดจากการที่ผู้รายงานต้องการที่จะปกป้องตนจากความรู้สึกด้านลบ เช่น ความรู้สึกผิดต่อตนเอง หรือคนรอบข้าง	3.66	1.094	มาก
16	ท่านคิดว่าความรัก ความปรารถนาดี จิตสำนึกในเรื่องความห่วงใยต่อองค์กรและเพื่อนร่วมงานของตัวผู้รายงานส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.02	0.960	มาก
17	ท่านคิดว่าค่านิยมด้านอาสาสมัคร และความรับผิดชอบด้านมนุษยธรรม อันมองเห็นประโยชน์ของส่วนรวมเป็นหลักของผู้รายงานส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.12	0.825	มาก
18	ท่านคิดว่าการที่ผู้รายงานต้องการใช้ความรู้ ความเข้าใจด้านนิรภัยจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.13	0.937	มาก
19	ท่านคิดว่ารายงานเหตุการณ์นั้นเกิดจากความคาดหวังของผู้รายงานว่าปัญหาจะได้รับการแก้ไข ปัญหา และจะเกิดความปลอดภัย	4.64	0.549	มากที่สุด
20	ท่านคิดว่าความต้องการพัฒนาคุณภาพการทำงานให้ดียิ่งขึ้นของตัวผู้รายงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.33	0.797	มาก

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับความคิดเห็นของแต่ละตัวแปรที่เป็นปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

ข้อที่	ข้อความ	\bar{X}	S. D.	ระดับ
21	ท่านคิดว่าความรู้สึกเชื่อมั่นของผู้รายงานต่อระบบการรายงานด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.43	0.667	มาก
22	ท่านคิดว่าการที่องค์กรตั้งวัตถุประสงค์การทำงาน และวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยที่ชัดเจนจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.38	0.772	มาก
23	ท่านคิดว่าความสามารถใช้ยุทธศาสตร์ หรือกลยุทธ์องค์กรในด้านความปลอดภัยของผู้บริหารจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.19	0.821	มาก
24	ท่านคิดว่าโครงสร้างองค์กรที่ถูกต้อง โดยแยกหน่วยผู้รับรายงานเป็นอิสระ จากหน่วยงานอื่น จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.27	0.918	มาก
25	ท่านคิดว่าวัฒนธรรมความปลอดภัย และวัฒนธรรมการรายงานเหตุการณ์ในองค์กรส่งผลต่อการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย	4.60	0.629	มากที่สุด
26	ท่านคิดว่าการบริหารจัดการที่ดีในองค์กร เช่น ระเบียบการทำงานที่ไม่ซับซ้อน มีการจัดการ การวางแผนภายในองค์กรจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.29	0.729	มาก
27	ท่านคิดว่านโยบายองค์กรที่ส่งเสริมหรือสนับสนุนการรายงานด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะนโยบายเรื่องการรายงานเหตุการณ์ที่ชัดเจนจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.42	0.643	มาก

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับความคิดเห็นของแต่ละตัวแปรที่เป็นปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

ข้อที่	ข้อความ	\bar{X}	S. D.	ระดับ
28	ท่านคิดว่าการรายงานเหตุการณ์เกิดขึ้นได้จากการที่องค์กรจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอ ในการจัดการเกี่ยวกับด้านความปลอดภัย เพื่อการสนับสนุนทรัพยากรและการฝึกอบรม	4.20	0.880	มาก
29	ท่านคิดว่าการที่ปัญหาได้รับการดำเนินการแก้ไข หรือมีการเปลี่ยนแปลงในองค์กรในทางที่ดีขึ้นจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.64	0.568	มากที่สุด
30	ท่านคิดว่าการที่องค์กรไม่มีนโยบายการลงโทษผู้รายงาน และไม่มีบุคคลใดในองค์กรกล่าวโทษผู้รายงาน ยกเว้นบทลงโทษที่สมเหตุสมผล สำหรับผู้ที่ตั้งใจกระทำความผิด จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.58	0.667	มากที่สุด
31	ท่านคิดว่าการฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยอย่างถูกต้องจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.44	0.808	มาก
32	ท่านคิดว่ามุมมองและการตอบสนองของผู้บริหารเรื่องความปลอดภัยจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.58	0.656	มากที่สุด
33	ท่านคิดว่าการเล็งเห็นความสำคัญต่อเรื่องการรายงานด้านความปลอดภัย ที่เกิดจากความรู้ ความเข้าใจด้านนิตยการบินของผู้บริหารระดับสูง จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.42	0.784	มาก
34	ท่านคิดว่าภาพลักษณ์องค์กร จะส่งผลให้ต่อการรายงานเหตุการณ์	3.66	1.110	มาก
35	ท่านคิดว่าภาระ หน้าที่ ปริมาณความรับผิดชอบของผู้รายงานนั้น ส่งผลต่อการรายงานเหตุการณ์	4.29	0.894	มาก

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับความคิดเห็นของแต่ละตัวแปรที่เป็นปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

ข้อที่	ข้อความ	\bar{X}	S. D.	ระดับ
36	ท่านคิดว่าคำบรรยายลักษณะงาน และ คุณสมบัติของผู้ปฏิบัติงานที่ชัดเจนจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	3.85	1.160	มาก
37	ท่านคิดว่ากิจกรรมที่ช่วยส่งเสริมด้านความปลอดภัย เพื่อเน้นย้ำความสำคัญของการรายงาน จะส่งเสริมความกล้าให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.32	0.855	มาก
38	ท่านคิดว่าการประเมินผล เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.11	1.071	มาก
39	ท่านคิดว่าการสร้างขวัญและกำลังใจแก่ผู้รายงาน ด้วยรางวัล คำชมเชย เป็นแรงจูงใจให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.16	0.904	มาก
40	ท่านคิดว่าบรรยากาศของความไว้วางใจ (Just Culture) ของระดับหัวหน้างาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.55	0.639	มากที่สุด
41	ท่านคิดว่า การคล้อยตามสิ่งอ้างอิงหรือบุคคลที่มีอิทธิพล เช่น กลุ่มบุคคลหรือเพื่อนในองค์กร ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.08	0.953	มาก
42	ท่านคิดว่า การปฏิสัมพันธ์ที่ดีภายในหน่วยผู้รายงาน อันประกอบด้วยความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างผู้ปฏิบัติงานและผู้บังคับบัญชา มีความเข้าใจซึ่งกันและกัน มีการสื่อสารที่ดีในหน่วยงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.56	0.662	มากที่สุด

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับความคิดเห็นของแต่ละตัวแปรที่เป็นปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

ข้อที่	ข้อความ	\bar{X}	S. D.	ระดับ
43	ท่านคิดว่าการที่หน่วยผู้รับรายงานรับทราบและดำเนินการตอบรับเมื่อมีรายงานเหตุการณ์ความปลอดภัยภาคสมัครใจ จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.53	0.609	มากที่สุด
44	ท่านคิดว่าการที่หน่วยผู้รับรายงานรายงานความคืบหน้าของการดำเนินการแก้ไขหรือผลสรุปของรายงานเหตุการณ์ในแง่ของการเปลี่ยนแปลงให้ผู้รายงานทราบจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.57	0.646	มากที่สุด
45	ท่านคิดว่าการที่หน่วยผู้รับรายงานมีความเป็นกลางสามารถวิเคราะห์ แยกแยะข้อมูลที่ได้รับจากการรายงานอย่างเป็นธรรม และมีการดำเนินการตรวจสอบข้อมูลก่อนพิจารณา จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.62	0.588	มากที่สุด
46	ท่านคิดว่าการที่หน่วยผู้รับรายงานมีศักยภาพในการนำข้อมูลในการรายงานไปใช้เพื่อพัฒนาด้านความปลอดภัย จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.67	0.569	มากที่สุด
47	ท่านคิดว่าการปฏิสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยผู้รายงานและผู้รับรายงาน อันประกอบด้วยความสัมพันธ์ที่ดี มีความร่วมมือในการทำงานร่วมกัน และมีการสื่อสารที่ดีระหว่างหน่วยงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.49	0.711	มาก
48	ท่านคิดว่าการประชาสัมพันธ์ที่ดีจากหน่วยผู้รับรายงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.40	0.791	มาก

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับความคิดเห็นของแต่ละตัวแปรที่เป็นปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

ข้อที่	ข้อความ	\bar{X}	S. D.	ระดับ
49	ท่านคิดว่าความน่าเชื่อถือของหน่วยผู้รับรายงาน และตัวบุคคลในหน่วยผู้รับรายงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.51	0.672	มากที่สุด
50	ท่านคิดว่าลักษณะการรายงานที่ไม่ส่งผลกระทบกลับมาที่ผู้รายงาน และกระบวนการภายหลังการรายงานที่ไม่ยุ่งยากสำหรับผู้รายงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.53	0.671	มากที่สุด
51	ท่านคิดว่ากรรายงานที่มีแนวทางและขั้นตอนการรายงานเหตุการณ์ที่ชัดเจน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.53	0.612	มากที่สุด
52	ท่านคิดว่ากรรายงานต้องนำเทคนิคและเทคโนโลยีมาร่วมประยุกต์ใช้กับการรายงานเหตุการณ์อย่างฉลาด เช่น ระบบการรายงานเหตุการณ์ออนไลน์ จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.43	0.804	มาก
53	ท่านคิดว่าระบบการรายงานเหตุการณ์ที่ไม่จำเป็นต้องระบุหรือเปิดเผยตัวตนผู้รายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.43	0.846	มาก
54	ท่านคิดว่าระบบการรายงานต้องเป็นที่ดึงดูด มีการล่อใจ จูงใจในการใช้งาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	3.94	1.011	มาก
55	ท่านคิดว่าระบบการรายงานสามารถเข้าถึงได้ง่าย สะดวก โดยสามารถปรับเปลี่ยนวิธีการรายงานให้เหมาะสม สามารถเลือก รูปแบบ (Platform) การรายงานด้านความปลอดภัยที่หลากหลาย ยืดหยุ่นตามสถานการณ์ จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.57	0.609	มากที่สุด

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับความคิดเห็นของแต่ละตัวแปรที่เป็นปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

ข้อที่	ข้อความ	\bar{X}	S. D.	ระดับ
56	ท่านคิดว่าฟอร์มการรายงานต้องมีพื้นที่เพียงพอสำหรับการบรรยายเชิงพรรณนา สามารถแนบรูปได้ จึงจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.10	0.982	มาก
57	ท่านคิดว่าระบบการรายงานต้องง่ายต่อการใช้งาน สามารถใช้ได้จริง ขั้นตอนการใช้งานเข้าใจง่ายและกระชับ ไม่ซับซ้อน เป็นมิตรกับผู้ใช้งาน (User Friendly) จึงจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.57	0.609	มากที่สุด
58	ท่านคิดว่าระบบการรายงานที่พร้อมใช้งานเสมอตลอดเวลา จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.53	0.648	มากที่สุด
59	ท่านคิดว่าระบบการรายงานเหตุการณ์ที่มีการพิทักษ์ข้อมูล และรักษาความลับของรายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.65	0.711	มากที่สุด
60	ท่านคิดว่าระบบการรายงานเหตุการณ์ที่ปลอดภัย มีความน่าเชื่อถือและได้รับความไว้วางใจจากผู้รายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.55	0.662	มากที่สุด
61	ท่านคิดว่าระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่มีความเหมาะสมกับขนาดและวัฒนธรรมองค์กร จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.26	0.759	มาก
62	ท่านคิดว่าแบบฟอร์มการรายงานที่มีคำอธิบายข้อมูลที่จำเป็นอย่างละเอียดชัดเจน โดยมีภาษาที่อ่านแล้วเข้าใจง่าย จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.40	0.848	มาก

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าระดับความคิดเห็นของแต่ละตัวแปรที่เป็นปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ (ต่อ)

ข้อที่	ข้อความ	\bar{X}	S. D.	ระดับ
63	ท่านคิดว่ากรรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยต้องใช้ระบบที่เป็นสื่อกลางระหว่างผู้รับและส่งข้อมูล โดยสามารถตอบกลับรายงานความคืบหน้าของปัญหาแก่ผู้รายงาน แม้ผู้รายงานไม่เปิดเผยตัวตน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.46	0.648	มาก
64	ท่านคิดว่าระบบการรายงานด้านความปลอดภัยต้องแบ่งประเภทเหตุการณ์ให้ครอบคลุม เพื่อกำหนดผู้รับผิดชอบให้ชัดเจน จึงจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	4.39	0.761	มาก

จากตารางที่ 4.12 พบว่า โดยภาพรวม ตัวแปรทั้ง 64 ข้อ มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) อยู่ระหว่าง 3.66-4.67 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวแปรโดยเฉลี่ยตั้งแต่ระดับมากถึงระดับมาก โดยมีตัวแปรที่มีเฉลี่ย (\bar{X}) มากที่สุด 3 ลำดับแรก คือ ตัวแปรที่ 3 ความตระหนักถึงความสำคัญด้านความปลอดภัย มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 4.67 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S. D.) 0.553 ซึ่งเท่ากับคือตัวแปรที่ 46 การที่หน่วยผู้รับรายงานมีศักยภาพในการนำข้อมูลในการรายงานไปใช้เพื่อพัฒนาด้านความปลอดภัย มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 4.67 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S. D.) 0.569 รองลงมาตัวแปรที่ 59 การรายงานเหตุการณ์ที่มีการพิทักษ์ข้อมูล และรักษาความลับของรายงาน มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 4.65 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S. D.) 0.711 และตัวแปรที่ 19 ความคาดหวังของผู้รายงานว่าปัญหาจะได้รับการแก้ไขปัญหาและจะเกิดความปลอดภัย มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 4.64 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S. D.) 0.549 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับตัวแปรที่ 29 ปัญหาได้รับการดำเนินการแก้ไขหรือมีการเปลี่ยนแปลงในองค์กรในทางที่ดีขึ้นจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์ มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 4.64 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S. D.) 0.568 ตามลำดับ

4.2.3 การวิเคราะห์ปัจจัย (Factor Analysis)

ผู้วิจัยได้ใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปในการวิเคราะห์ข้อมูล ด้วยรูปแบบการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสำรวจ (Exploratory Factor Analysis) โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการโดยใช้การตรวจสอบความเหมาะสมของข้อมูลในการวิเคราะห์ปัจจัยด้วยสถิติทดสอบ คือ ค่า KMO

(Kaiser-Mayer-Olkin Measure of Sampling Adequacy) ที่ต้องมีค่ามากกว่า 0.5 และมีค่าเข้าใกล้ 1 และสถิติทดสอบตัวที่ 2 คือ Bartlett's Test of Sphericity โดยใช้ทดสอบตัวแปรต่าง ๆ ว่ามีความสัมพันธ์กันหรือไม่ โดยพิจารณาค่า Chi-square และการมีนัยสำคัญทางสถิติที่น้อยกว่า 0.05 จากการวิเคราะห์ปัจจัยได้ผลที่แสดงดังตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 แสดงการวิเคราะห์ KMO (Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy) และ Bartlett's test of Sphericity

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy		.635
Bartlett's test of Sphericity	Approx. Chi-square	27653.22
	df	2016
	.Sig.	.000

จากตารางที่ 4.13 พบว่า KMO มีค่าเท่ากับ .635 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.5 แสดงให้เห็นว่าสารสนเทศของข้อมูลที่วิเคราะห์มีความเหมาะสมในระดับดีและมีข้อมูลที่เพียงพอสามารถวิเคราะห์ปัจจัยได้ และเมื่อทดสอบสมมติฐานด้วย Bartlett's test of Sphericity พบว่าค่าไคสแควร์เท่ากับ 27653.22 มีค่าความน่าจะเป็นในการปฏิเสธสมมติฐานว่าง (Null hypothesis) เท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 แสดงว่าเมทริกซ์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของตัวแปรไม่เป็นเมทริกซ์เอกลักษณ์ (Identity matrix) นั่นคือตัวแปรต่าง ๆ มีความสัมพันธ์กัน ดังนั้น ข้อมูลจะมีความเหมาะสมสามารถนำไปวิเคราะห์ปัจจัยต่อไปได้

สำหรับการวิเคราะห์ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ หลังจากที่ได้รับแบบสอบถามความคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมายกลับคืนมา จำนวน 400 ฉบับ จากทั้งหมด 400 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100.00 ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลด้วยการวิเคราะห์ปัจจัย (Factor analysis) โดยกำหนดจำนวนองค์ประกอบที่เป็นไปได้ตั้งแต่ 3-6 ปัจจัย และใช้วิธีการพิจารณาค่าความแปรปรวนของตัวแปร (Eigenvalues) ประกอบกัน จากการพิจารณาของผู้วิจัย พบว่าผลการวิเคราะห์พบว่าการกำหนดจำนวน 5 ปัจจัย มีความเหมาะสมที่สุดในการอธิบายการวิเคราะห์ปัจจัยในครั้งนี้ นอกจากนี้ เมื่อใช้เกณฑ์ในการพิจารณาว่าความแปรปรวนของปัจจัยที่อธิบายได้ด้วยข้อคำถามย่อย (Eigenvalues) ควรมีค่ามากกว่า 1 โดยผลสนับสนุนว่าปัจจัยที่วิเคราะห์ได้ทั้ง 5 อัตรานี้มีเงื่อนไขเป็นไปตามเกณฑ์ที่ตั้งเอาไว้ ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดจำนวนปัจจัยทั้งหมด 5 ตัวแปร แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 ปัจจัย ค่าความแปรปรวน ค่าร้อยละของความแปรปรวน และค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวนของปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจจากการสกัดปัจจัยและหมุนแกนปัจจัย

ปัจจัย (Factor)	Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	ค่าความแปรปรวน (Eigenvalue)	ค่าร้อยละของความแปรปรวน (% of Variance)	ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative % of Variance)	ค่าความแปรปรวน (Eigenvalue)	ค่าร้อยละของความแปรปรวน (% of Variance)	ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative % of Variance)
1	18.341	28.658	28.658	6.905	10.789	10.789
2	4.949	7.732	36.390	6.689	10.452	21.241
3	3.235	5.055	41.445	6.306	9.853	31.094
4	2.665	4.164	45.609	6.028	9.419	40.512
5	2.531	3.954	49.564	5.793	9.051	49.564

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจที่มีการกำหนดจำนวนปัจจัยออกเป็น 5 ปัจจัย และมีค่าความแปรปรวนของปัจจัยมากกว่า 1 ขึ้นไป มีค่าความแปรปรวน (Eigenvalues) อยู่ระหว่าง 5.793 ถึง 6.905 และมีร้อยละความแปรปรวน (Percent of Variance) อยู่ระหว่าง 9.051 ถึง 10.789 โดยข้อคำถามทั้ง 64 ข้อสามารถอธิบายความแปรปรวนของปัจจัยทั้งหมดได้ร้อยละ 49.564 จากการพิจารณาค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ของตัวแปรแต่ละตัวของปัจจัยนั้น โดยถือเกณฑ์ตั้งแต่ 0.50 ขึ้นไป และแต่ละปัจจัยต้องมีตัวแปรที่ใช้อธิบายตั้งแต่ 3 ตัวแปรขึ้นไป พบว่า ทุกปัจจัยประกอบด้วยการอธิบายจากตัวแปรหรือคำถามย่อยทั้งหมด 43 ตัวแปร โดยมีตัวแปรหรือคำถามที่ตัดออกทั้งหมด 21 ตัวแปร ที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ของค่าน้ำหนักปัจจัย แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 คำนวณน้ำหนักปัจจัยและจำนวนกลุ่มปัจจัยที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์

ตัวแปร	ค่าน้ำหนักปัจจัย				
	ปัจจัยที่ 1	ปัจจัยที่ 2	ปัจจัยที่ 3	ปัจจัยที่ 4	ปัจจัยที่ 5
ตัวแปรที่ 36	.724				
ตัวแปรที่ 15	.705				
ตัวแปรที่ 18	.688				
ตัวแปรที่ 34	.668				
ตัวแปรที่ 16	.567				
ตัวแปรที่ 35	.566				
ตัวแปรที่ 28	.553				
ตัวแปรที่ 9	.529				
ตัวแปรที่ 38	.502				
ตัวแปรที่ 31		.662			
ตัวแปรที่ 33		.644			
ตัวแปรที่ 32		.639			
ตัวแปรที่ 22		.627			
ตัวแปรที่ 26		.626			
ตัวแปรที่ 6		.598			
ตัวแปรที่ 27		.555			
ตัวแปรที่ 25		.540			
ตัวแปรที่ 48		.534			
ตัวแปรที่ 58		.517			
ตัวแปรที่ 43			.760		
ตัวแปรที่ 20			.632		
ตัวแปรที่ 44			.614		
ตัวแปรที่ 42			.606		
ตัวแปรที่ 40			.601		
ตัวแปรที่ 45			.585		

ตารางที่ 4.15 ค่าน้ำหนักปัจจัยและจำนวนกลุ่มปัจจัยที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์ (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าน้ำหนักปัจจัย				
	ปัจจัยที่ 1	ปัจจัยที่ 2	ปัจจัยที่ 3	ปัจจัยที่ 4	ปัจจัยที่ 5
ตัวแปรที่ 46			.581		
ตัวแปรที่ 29			.571		
ตัวแปรที่ 50			.519		
ตัวแปรที่ 62				.832	
ตัวแปรที่ 53				.782	
ตัวแปรที่ 52				.670	
ตัวแปรที่ 54				.618	
ตัวแปรที่ 51				.609	
ตัวแปรที่ 56				.595	
ตัวแปรที่ 57				.523	
ตัวแปรที่ 60				.510	
ตัวแปรที่ 7					.590
ตัวแปรที่ 13					.586
ตัวแปรที่ 4					.570
ตัวแปรที่ 10					.554
ตัวแปรที่ 59					.529
ตัวแปรที่ 11					.526
ตัวแปรที่ 47					.525
รวมทั้งสิ้น 43 ตัวแปร	9 ตัวแปร	10 ตัวแปร	9 ตัวแปร	8 ตัวแปร	7 ตัวแปร

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจมีทั้งหมด 5 ปัจจัย จำนวน 43 ตัวแปร โดยปัจจัยทั้งหมดมีค่าน้ำหนักตัวแปรหรือน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) อยู่ระหว่าง 0.502 ถึง 0.832 โดยปัจจัยที่ 1 มี 9 ตัวแปร ปัจจัยที่ 2 มี 10 ตัวแปร ปัจจัยที่ 3 มี 9 ตัวแปร ปัจจัยที่ 4 มี 8 ตัวแปร และปัจจัยที่ 5 มี 7 ตัวแปร

ตารางที่ 4.16 ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

ปัจจัย	ตัวแปร	จำนวนตัวแปร	ค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading)
1	9, 15, 16, 18, 28, 34, 35, 36, 38	9	0.502-0.724
2	6, 22, 25, 26, 27, 31, 32, 33, 48, 58	10	0.517-0.662
3	20, 29, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 50	9	0.519-0.760
4	60, 62, 51, 52, 53, 54, 56, 57	8	0.510-0.832
5	4, 7, 10, 11, 13, 47, 59	7	0.525-0.590
รวมทั้งสิ้น		43	0.502-0.832

ตารางที่ 4.16 พบว่า ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ประกอบด้วย 5 ปัจจัย จำนวน 43 ตัวแปร โดยปัจจัยที่ 1 มีตัวแปรบรรยาย จำนวน 9 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักอยู่ระหว่าง 0.502-0.724 ปัจจัยที่ 2 มีตัวแปรบรรยายจำนวน 10 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักอยู่ระหว่าง 0.517-0.662 ปัจจัยที่ 3 มีตัวแปรบรรยาย 9 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักอยู่ระหว่าง 0.519-0.760 ปัจจัยที่ 4 มีตัวแปรบรรยาย 8 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักอยู่ระหว่าง 0.510-0.832 และปัจจัยที่ 5 มีจำนวนตัวแปรบรรยายทั้งหมด 7 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักอยู่ระหว่าง 0.525-0.590 สำหรับปัจจัยทั้ง 5 นั้นผู้วิจัยได้ตั้งชื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างของปัจจัยโดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 4.17 ถึง 4.21

ตารางที่ 4.17 ปัจจัยที่ 1

ข้อที่	ข้อความ	ค่าน้ำหนักปัจจัย
36	ท่านคิดว่าคำบรรยายลักษณะงาน และ คุณสมบัติของผู้ปฏิบัติงานที่ชัดเจนจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.724
15	ท่านคิดว่ากรรายงานเหตุการณ์ เกิดจากการที่ผู้รายงานต้องการที่จะปกป้องตนจากความรู้สึกด้านลบ เช่น ความรู้สึกผิดต่อตนเองหรือคนรอบข้าง	.705
18	ท่านคิดว่ากรที่ผู้รายงานต้องการใช้ความรู้ ความเข้าใจด้านนิรภัยจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.688
34	ท่านคิดว่าภาพลักษณ์องค์กร จะส่งผลให้ต่อการรายงานเหตุการณ์	.668

ตารางที่ 4.17 ปัจจัยที่ 1 (ต่อ)

ข้อที่	ข้อความ	ค่าน้ำหนักปัจจัย
16	ท่านคิดว่าความรัก ความปรารถนาดี จิตสำนึกในเรื่องความห่วงใย ต่อองค์กรและเพื่อนร่วมงานของตัวผู้รายงานส่งผลให้เกิดการ รายงานเหตุการณ์	.567
35	ท่านคิดว่าภาวะ หน้าที่ ปริมาณความรับผิดชอบของผู้รายงานนั้น ส่งผลต่อการรายงานเหตุการณ์	.566
28	ท่านคิดว่ากรรายงานเหตุการณ์เกิดขึ้นได้จากการที่องค์กรจัดสรร งบประมาณที่เพียงพอ ในการจัดการเกี่ยวกับด้านความปลอดภัย เพื่อการสนับสนุนทรัพยากรและการฝึกอบรม	.553
9	ท่านคิดว่าความสามารถในการรวบรวมและการเข้าถึงข้อมูล ข้อเท็จจริงด้านความปลอดภัยของตัวผู้รายงานนั้นส่งผลให้เกิดการ รายงานเหตุการณ์	.529
38	ท่านคิดว่าการประเมินผล เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานได้ แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.502
ค่าความแปรปรวนของตัวแปร (Eigenvalues)		6.905
ค่าร้อยละของความแปรปรวน (Percent of Variance)		10.789
ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance)		10.789

จากตารางที่ 4.17 พบว่า ปัจจัยที่ 1 ซึ่งบรรยายด้วยตัวแปรสำคัญ จำนวน 9 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักตัวแปรในปัจจัย (Factor Loading) อยู่ระหว่าง 0.502-0.724 มีค่าความแปรปรวนของตัวแปร (Eigenvalues) เท่ากับ 6.905 ค่าร้อยละของความแปรปรวน (Percent of Variance) เท่ากับ 10.789 และมีค่าร้อยละของความแปรปรวนสะสม (Cumulative of Variance) เท่ากับ 10.789 แสดงว่าตัวแปรทั้ง 9 ตัวแปร สามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ ได้ร้อยละ 10.789 ซึ่งเมื่อเทียบกับค่าความแปรปรวนของตัวแปรกับปัจจัยอื่น ๆ แล้ว ปัจจัยนี้มีความสำคัญเป็นอันดับที่ 1 พบว่า เป็นตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับจิตสำนึกของผู้รายงาน ดังนั้น ผู้วิจัยจึงตั้งชื่อปัจจัยนี้ว่า “ปัจจัยที่ 1 จิตสำนึกของผู้รายงาน”

ตารางที่ 4.18 ปัจจัยที่ 2

ข้อที่	ข้อความ	ค่าน้ำหนักปัจจัย
31	ท่านคิดว่าการฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยอย่างถูกต้องจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.662
33	ท่านคิดว่าการเล็งเห็นความสำคัญต่อเรื่องการรายงานด้านความปลอดภัย ที่เกิดจากความรู้ ความเข้าใจด้านนิรภัยการบินของผู้บริหารระดับสูง จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.644
32	ท่านคิดว่ามุมมองและการตอบสนองของผู้บริหารเรื่องความปลอดภัยจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.639
22	ท่านคิดว่าการที่องค์กรตั้งวัตถุประสงค์การทำงานและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยที่ชัดเจนจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.627
26	ท่านคิดว่าการบริหารจัดการที่ดีในองค์กร เช่น ระเบียบการทำงานที่ไม่ซับซ้อน มีการจัดการ การวางแผนภายในองค์กรจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.626
6	ท่านคิดว่าพฤติกรรมที่แสดงออกถึงเจตนาและความตั้งใจที่จะรายงานของผู้รายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.598
27	ท่านคิดว่านโยบายขององค์กรที่ส่งเสริมหรือสนับสนุนการรายงานด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะนโยบายเรื่องการรายงานเหตุการณ์ที่ชัดเจนจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.555
25	ท่านคิดว่าวัฒนธรรมความปลอดภัย และวัฒนธรรมการรายงานเหตุการณ์ในองค์กรส่งผลต่อการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย	.540
48	ท่านคิดว่าการประชาสัมพันธ์ที่ดีจากหน่วยผู้รับรายงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.534
58	ท่านคิดว่าระบบการรายงานที่พร้อมใช้งานเสมอทันเวลา จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.517
ค่าความแปรปรวนของตัวแปร (Eigenvalues)		6.689
ค่าร้อยละของความแปรปรวน (Percent of Variance)		10.452
ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance)		21.241

จากตารางที่ 4.18 พบว่า ปัจจัยที่ 2 ซึ่งบรรยายด้วยตัวแปรสำคัญ จำนวน 10 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักตัวแปรในปัจจัย (Factor Loading) อยู่ระหว่าง 0.517-0.662 มีค่าความแปรปรวนของตัวแปร (Eigenvalues) เท่ากับ 6.689 ค่าร้อยละของความแปรปรวน (Percent of Variance) เท่ากับ 10.452 และมีค่าร้อยละของความแปรปรวนสะสม (Cumulative of Variance) เท่ากับ 21.241 แสดงว่าตัวแปรทั้ง 10 ตัวแปร สามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ ได้ร้อยละ 10.452 ซึ่งเมื่อเทียบกับค่าความแปรปรวนของตัวแปรกับปัจจัยอื่น ๆ แล้ว ปัจจัยนี้มีความสำคัญเป็นอันดับที่ 2 พบว่า เป็นตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานด้านความปลอดภัยในองค์กร ดังนั้นผู้วิจัยจึงตั้งชื่อปัจจัยนี้ว่า “ปัจจัยที่ 2 การบริหารงานด้านความปลอดภัยในองค์กร”

ตารางที่ 4.19 ปัจจัยที่ 3

ข้อที่	ข้อความ	ค่าน้ำหนักปัจจัย
43	ท่านคิดว่ากรณีที่หน่วยผู้รับรายงานรับทราบและดำเนินการตอบรับเมื่อมีรายงานเหตุการณ์ความปลอดภัยภาคสมัครใจ จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.760
20	ท่านคิดว่าความต้องการพัฒนาคุณภาพการทำงานให้ดียิ่งขึ้นของตัวผู้รายงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.632
44	ท่านคิดว่ากรณีที่หน่วยผู้รับรายงานรายงานความคืบหน้าของการดำเนินการแก้ไขหรือผลสรุปของรายงานเหตุการณ์ในแง่ของการเปลี่ยนแปลงให้ผู้รายงานทราบจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.614
42	ท่านคิดว่าการปฏิสัมพันธ์ที่ดีภายในหน่วยผู้รายงาน อันประกอบด้วยความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างผู้ปฏิบัติงานและผู้บังคับบัญชา มีความเข้าใจซึ่งกันและกัน มีการสื่อสารที่ดีในหน่วยงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.606
40	ท่านคิดว่าบรรยากาศของความไว้วางใจ (Just Culture) ของระดับหัวหน้างาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.601

ตารางที่ 4.19 ปัจจัยที่ 3 (ต่อ)

ข้อที่	ข้อความ	ค่าน้ำหนักปัจจัย
45	ท่านคิดว่าการที่หน่วยผู้รับรายงานมีความเป็นกลาง สามารถวิเคราะห์ แยกแยะข้อมูลที่ได้รับจากการรายงานอย่างเป็นธรรม และมีการดำเนินการตรวจสอบข้อมูลก่อนพิจารณา จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.585
46	ท่านคิดว่าการที่หน่วยผู้รับรายงานมีศักยภาพในการนำข้อมูลในการรายงานไปใช้เพื่อพัฒนาด้านความปลอดภัย จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.581
29	ท่านคิดว่าการที่ปัญหาได้รับการดำเนินการแก้ไขหรือมีการเปลี่ยนแปลงในองค์กรในทางที่ดีขึ้นจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.571
50	ท่านคิดว่าลักษณะการรายงานที่ไม่ส่งผลกระทบกลับมาที่ผู้รายงาน และกระบวนการภายหลังการรายงานที่ไม่ยุ่งยากสำหรับผู้รายงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.519
ค่าความแปรปรวนของตัวแปร (Eigenvalues)		6.306
ค่าร้อยละของความแปรปรวน (Percent of Variance)		9.853
ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance)		31.094

จากตารางที่ 4.19 พบว่า ปัจจัยที่ 3 ซึ่งบรรยายด้วยตัวแปรสำคัญ จำนวน 9 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักตัวแปรในปัจจัย (Factor Loading) อยู่ระหว่าง 0.519-0.760 มีค่าความแปรปรวนของตัวแปร (Eigenvalues) เท่ากับ 6.306 ค่าร้อยละของความแปรปรวน (Percent of Variance) เท่ากับ 9.853 และมีค่าร้อยละของความแปรปรวนสะสม (Cumulative of Variance) เท่ากับ 31.094 แสดงว่าตัวแปรทั้ง 9 ตัวแปร สามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ได้ร้อยละ 9.853 ซึ่งเมื่อเทียบกับค่าความแปรปรวนของตัวแปรกับปัจจัยอื่น ๆ แล้ว ปัจจัยนี้มีความสำคัญเป็นอันดับที่ 3 พบว่า เป็นตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและการตอบสนองหน่วยผู้รับรายงาน ดังนั้นผู้วิจัยจึงตั้งชื่อปัจจัยนี้ว่า “ปัจจัยที่ 3 การดำเนินงานและการตอบสนองหน่วยผู้รับรายงาน”

ตารางที่ 4.20 ปัจจัยที่ 4

ข้อที่	ข้อความ	ค่าน้ำหนักปัจจัย
62	ท่านคิดว่าแบบฟอร์มการรายงานที่มีคำอธิบายข้อมูลที่จำเป็นอย่างละเอียดชัดเจน โดยมีภาษาที่อ่านแล้วเข้าใจง่าย จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.832
53	ท่านคิดว่าระบบการรายงานเหตุการณ์ที่ไม่จำเป็นต้องระบุหรือเปิดเผยตัวตนผู้รายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.782
52	ท่านคิดว่าการรายงานต้องนำเทคนิคและเทคโนโลยีมารวมประยุกต์ใช้กับการรายงานเหตุการณ์อย่างฉลาด เช่น ระบบการรายงานเหตุการณ์ออนไลน์ จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.670
54	ท่านคิดว่าระบบการรายงานต้องเป็นที่ดึงดูด มีการล่อใจ จูงใจในการใช้งาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.618
51	ท่านคิดว่าการรายงานที่มีแนวทางและขั้นตอนการรายงานเหตุการณ์ที่ชัดเจน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.609
56	ท่านคิดว่าฟอร์มการรายงานต้องมีพื้นที่เพียงพอสำหรับการบรรยายเชิงพรรณนา สามารถแนบรูปได้ จึงจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.595
57	ท่านคิดว่าระบบการรายงานต้องง่ายต่อการใช้งาน สามารถใช้ได้จริง ขั้นตอนการใช้งานเข้าใจง่ายและกระชับ ไม่ซับซ้อน เป็นมิตรกับผู้ใช้งาน (User Friendly) จึงจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.523
60	ท่านคิดว่าระบบการรายงานเหตุการณ์ที่ปลอดภัย มีความน่าเชื่อถือ และได้รับความไว้วางใจจากผู้รายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.510
ค่าความแปรปรวนของตัวแปร (Eigenvalues)		6.028
ค่าร้อยละของความแปรปรวน (Percent of Variance)		9.419
ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance)		40.512

จากตารางที่ 4.20 พบว่า ปัจจัยที่ 4 ซึ่งบรรยายด้วยตัวแปรสำคัญ จำนวน 8 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักตัวแปรในปัจจัย (Factor Loading) อยู่ระหว่าง 0.510-0.832 มีค่าความแปรปรวนของตัวแปร (Eigenvalues) เท่ากับ 6.028 ค่าร้อยละของความแปรปรวน (Percent of Variance) เท่ากับ 9.419 และมีค่าร้อยละของความแปรปรวนสะสม (Cumulative of Variance) เท่ากับ 40.512 แสดงว่าตัวแปรทั้ง 8 ตัวแปร สามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ได้ร้อยละ 9.419 ซึ่งเมื่อเทียบกับค่าความแปรปรวนของตัวแปรกับปัจจัยอื่น ๆ แล้ว ปัจจัยนี้มีความสำคัญเป็นอันดับที่ 4 พบว่า เป็นตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับระบบการรายงานที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นผู้วิจัยจึงตั้งชื่อปัจจัยนี้ว่า “ปัจจัยที่ 4 ระบบการรายงานที่มีประสิทธิภาพ”

ตารางที่ 4.21 ปัจจัยที่ 5

ข้อที่	ข้อความ	ค่าน้ำหนักปัจจัย
7	ท่านคิดว่าความรู้สึกสบายใจที่จะรายงานของผู้รายงานส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.590
13	ท่านคิดว่าความเต็มใจ อันมาจากความต้องการส่วนตัวของผู้รายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.586
4	ท่านคิดว่า การเข้าใจเหตุผล และการทราบข้อดีและข้อเสียของการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.570
10	ท่านคิดว่า การที่ผู้รายงานรู้สึกปลอดภัยจากผลที่จะตามมา นั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.554
59	ท่านคิดว่าระบบการรายงานเหตุการณ์ที่มีการพิทักษ์ข้อมูล และรักษาความลับของรายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.529
11	ท่านคิดว่าความเชื่อของผู้รายงานว่าตนเองสามารถรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยได้ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.526
47	ท่านคิดว่า การปฏิสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยผู้รายงานและผู้รับรายงาน อันประกอบด้วยความสัมพันธ์ที่ดี มีความร่วมมือในการทำงานร่วมกัน และมีการสื่อสารที่ดีระหว่างหน่วยงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	.525

ตารางที่ 4.21 ปัจจัยที่ 5 (ต่อ)

ข้อที่	ข้อความ	ค่าน้ำหนักปัจจัย
	ค่าความแปรปรวนของตัวแปร (Eigenvalues)	5.793
	ค่าร้อยละของความแปรปรวน (Percent of Variance)	9.051
	ค่าร้อยละสะสมของความแปรปรวน (Cumulative Percent of Variance)	49.564

จากตารางที่ 4.21 พบว่า ปัจจัยที่ 5 ซึ่งบรรยายด้วยตัวแปรสำคัญ จำนวน 7 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักตัวแปรในปัจจัย (Factor Loading) อยู่ระหว่าง 0.525-0.590 มีค่าความแปรปรวนของตัวแปร (Eigenvalues) เท่ากับ 5.793 ค่าร้อยละของความแปรปรวน (Percent of Variance) เท่ากับ 9.051 และมีค่าร้อยละของความแปรปรวนสะสม (Cumulative of Variance) เท่ากับ 49.564 แสดงว่าตัวแปรทั้ง 7 ตัวแปร สามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ได้ร้อยละ 9.051 ซึ่งเมื่อเทียบกับค่าความแปรปรวนของตัวแปรกับปัจจัยอื่น ๆ แล้ว ปัจจัยนี้มีความสำคัญเป็นอันดับที่ 5 พบว่า เป็นตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับทัศนคติของผู้รายงาน ดังนั้น ผู้วิจัยจึงตั้งชื่อปัจจัยนี้ว่า “ปัจจัยที่ 5 ทัศนคติของผู้รายงาน”

บทที่ 5

สรุปและอภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ตามแนวทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นการวิจัยเชิงผสมผสาน (Mixed methods research) ใช้การเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative method) และเชิงปริมาณ (Quantitative method) มีวัตถุประสงค์เพื่อเพื่อศึกษาปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ เจ้าหน้าที่หน่วยงานนิรภัยการบิน และเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการจากหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนทั้ง 7 หน่วย จำนวน 400 คน

ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยต่างประเทศ รวมถึงการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญเพื่อระบุตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ นำไปพัฒนาเป็นแบบสอบถามแสดงความคิดเห็น (Opinionaire) แล้วจึงนำไปตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา และความเชื่อมั่น สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วย ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสำรวจ (EFA) ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ใช้โปรแกรมสำเร็จรูป

5.1 สรุปผลการศึกษา

5.1.1 ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ

ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ ประกอบด้วย 5 ปัจจัย ได้แก่ 1. จิตสำนึกของผู้รายงาน 2. การบริหารงานด้านความปลอดภัยในองค์กร 3. การดำเนินงาน และการตอบสนองหน่วยผู้รับรายงาน 4. ระบบการรายงานที่มีประสิทธิภาพ 5. ทักษะคติของผู้รายงาน โดยในแต่ละปัจจัยนั้น ได้จัดเรียงลำดับความสำคัญตามค่าน้ำหนักปัจจัย ดังภาพที่ 5.1



ภาพที่ 5.1 ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยภาคสมัครใจ

- ปัจจัยที่ 1 จิตสำนึกของผู้รายงาน หมายถึง ความรัก ความปรารถนาดี จิตสำนึกในเรื่องความห่วงใยต่อองค์กรและเพื่อนร่วมงานของตัวผู้รายงาน ความต้องการที่จะปกป้องตนจากความรู้สึกด้านลบ เช่น ความรู้สึกผิดต่อตนเอง หรือคนรอบข้าง รวมถึงคำบรรยายลักษณะงาน และคุณสมบัติของผู้ปฏิบัติงานที่ชัดเจน ภาระ หน้าที่ ปริมาณ ความรับผิดชอบของผู้รายงาน ความต้องการใช้ความรู้ ความเข้าใจด้านนิรภัย ความสามารถในการรวบรวม และการเข้าถึงข้อมูลข้อเท็จจริงด้านความปลอดภัย การเปิดโอกาสให้พนักงานได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ภาพลักษณ์องค์กร อีกทั้งจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอในการจัดการเกี่ยวกับด้านความปลอดภัยเพื่อการสนับสนุนทรัพยากรและการฝึกอบรม
- ปัจจัยที่ 2 การบริหารงานด้านความปลอดภัยในองค์กร หมายถึง นโยบายองค์กรที่ส่งเสริมหรือสนับสนุนการรายงานด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะนโยบายเรื่องการรายงานเหตุการณ์ที่ชัดเจน และการตั้งวัตถุประสงค์การทำงานและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย และวัฒนธรรมการรายงานเหตุการณ์ในองค์กร อีกทั้งการบริหารจัดการที่ดีในองค์กร เช่น ระเบียบการทำงานที่ไม่ซับซ้อน ควรมีการประชาสัมพันธ์ที่ดีจากหน่วยผู้รับรายงาน และการจัดการฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยอย่างถูกต้อง เพื่อสร้างมุมมอง การตอบสนอง การเล็งเห็นความสำคัญต่อเรื่องการรายงานด้านความปลอดภัย อันเกิด

จากความรู้ ความเข้าใจด้านนิรภัยการบินของผู้บริหารระดับสูง และระบบการรายงานที่พร้อมใช้งานเสมอทันเวลา การแสดงออกถึงเจตนาและความตั้งใจที่จะรายงานของผู้รายงาน

- ปัจจัยที่ 3 การดำเนินงานและการตอบสนองหน่วยผู้รับรายงาน หมายถึง การรับทราบและดำเนินการตอบรับเมื่อมีรายงานเหตุการณ์ความปลอดภัยภาคสมัครใจของหน่วยผู้รับรายงาน จนถึงการรายงานความคืบหน้าของการดำเนินการแก้ไขหรือผลสรุปของรายงาน เหตุการณ์ในแง่ของการเปลี่ยนแปลงให้ผู้รายงานทราบ ความต้องการพัฒนาคุณภาพการทำงานให้ดียิ่งขึ้นของตัวผู้รายงาน ปฏิสัมพันธ์ที่ดีภายในหน่วยผู้รายงาน อันประกอบด้วยความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างผู้ปฏิบัติงานและผู้บังคับบัญชา มีความเข้าใจซึ่งกันและกัน มีการสื่อสารที่ดีในหน่วยงาน การสร้างบรรยากาศของความไว้วางใจ (Just Culture) ของระดับหัวหน้างาน หน่วยผู้รับรายงาน มีความเป็นกลาง สามารถวิเคราะห์ แยกแยะข้อมูลที่ได้รับจากการรายงานอย่างเป็นธรรม และมีการดำเนินการตรวจสอบข้อมูลก่อนพิจารณา ศักยภาพในการนำข้อมูลในการรายงานไปใช้เพื่อพัฒนาด้านความปลอดภัยของหน่วยผู้รับรายงาน ปัญหาได้รับการดำเนินการแก้ไขหรือมีการเปลี่ยนแปลงในองค์กรในทางที่ดีขึ้น การรายงานไม่ส่งผลกระทบกลับมาที่ผู้รายงาน และกระบวนการภายหลังการรายงานที่ไม่ยุ่งยากสำหรับผู้รายงาน

- ปัจจัยที่ 4 ระบบการรายงานที่มีประสิทธิภาพ หมายถึง ระบบการรายงานต้องง่ายต่อการใช้งาน สามารถใช้ได้จริง ขั้นตอนการใช้งานที่เข้าใจง่ายและกระชับ ไม่ซับซ้อน เป็นมิตรกับผู้ใช้งาน (User Friendly) มีแนวทางและขั้นตอนการรายงานเหตุการณ์ที่ชัดเจน แบบฟอร์มการรายงานต้องมีพื้นที่เพียงพอสำหรับการบรรยายเชิงพรรณนา สามารถแนบรูปได้ มีคำอธิบายข้อมูลที่จำเป็นอย่างละเอียดชัดเจน โดยมีภาษาที่อ่านแล้วเข้าใจง่าย เป็นที่ดึงดูด มีการล่อใจ จูงใจในการใช้งาน อาจนำเทคนิคและเทคโนโลยีมาร่วมประยุกต์ใช้กับการรายงานเหตุการณ์อย่างฉลาด เช่น ระบบการรายงานเหตุการณ์ออนไลน์ และเป็นระบบการรายงานเหตุการณ์ที่ปลอดภัย ได้รับความน่าเชื่อถือและได้รับความไว้วางใจจากผู้รายงาน ไม่จำเป็นต้องระบุหรือเปิดเผยตัวตนผู้รายงาน

- ปัจจัยที่ 5 ทศนคติของผู้รายงาน หมายถึง ความรู้สึกสบายใจที่จะรายงานของผู้รายงาน ความเต็มใจอันมาจากความต้องการส่วนตัวของผู้รายงาน การเข้าใจเหตุผล และการทราบข้อดีและข้อเสียของการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย ความรู้สึกปลอดภัยจากผลที่จะตามมา นั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์ การพิทักษ์ข้อมูลและรักษาความลับของรายงาน ความเชื่อของผู้รายงานว่าตนเองสามารถรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยได้ ปฏิสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยผู้รายงานและผู้รับรายงาน อันประกอบด้วยความสัมพันธ์ที่ดี มีความร่วมมือในการทำงานร่วมกัน และมีการสื่อสารที่ดีระหว่างหน่วยงาน

5.2 การอภิปรายผล

ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจทั้ง 5 ปัจจัย เมื่อเรียงลำดับความสำคัญที่มีผลต่อการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ สามารถอภิปรายผลในแต่ละปัจจัยได้ ดังนี้

5.2.1 ปัจจัยด้านจิตสำนึกของผู้รายงาน

มีความสำคัญของปัจจัยลำดับที่ 1 ของปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ มีตัวแปรที่บรรยายปัจจัยนี้ จำนวน 9 ตัวแปรที่แสดงให้เห็นว่าปัจจัยด้านจิตสำนึกของผู้รายงาน ข้อค้นพบดังกล่าวนี้สอดคล้องกับแนวคิดของ สมพงษ์ สิงหะพล (2542) ที่ศึกษารูปแบบพฤติกรรมจิตอาสาหรือจิตสำนึกสาธารณะ ที่ประกอบด้วยจิตสำนึก 3 ด้าน ดังนี้ 1. จิตสำนึกเกี่ยวกับตนเอง เป็นจิตสำนึกเพื่อพัฒนาตนเองให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น สอดคล้องกับภาระ หน้าที่ ปริมาณงานที่ผู้รายงาน ความรับผิดชอบ คำบรรยายลักษณะงาน คุณสมบัติของผู้ปฏิบัติงานที่ชัดเจน และการประเมินผล เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ความสามารถในการรวบรวมและการเข้าถึงข้อมูล ข้อเท็จจริงด้านความปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ ICAO (2018) เรื่ององค์ประกอบของการรายงานด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ ที่กล่าวถึงความสามารถในการรวบรวมข้อมูล

2. จิตสำนึกเกี่ยวกับผู้อื่น เป็นจิตสำนึกของความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกลุ่มคน สอดคล้องกับความรัก ความปรารถนาดี จิตสำนึกในเรื่องความห่วงใยต่อองค์กรและเพื่อนร่วมงานของตัวผู้รายงาน

3. จิตสำนึกเกี่ยวกับสังคมหรือจิตสำนึกสาธารณะ เป็นจิตสำนึกที่ตระหนักถึงความสำคัญในการอยู่ร่วมกัน สอดคล้องกับการคำนึงถึงภาพลักษณ์องค์กร นอกจากนี้ปัจจัยด้านจิตสำนึกสาธารณะของผู้รายงานยังสอดคล้องกับแนวคิดของ Clary, et al. (1992) ที่กล่าวถึง หน้าที่ของความเข้าใจ หมายถึงแรงจูงใจจากความต้องการที่จะได้ใช้ความรู้ ความสามารถหรือทักษะที่มี ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการใช้ความรู้ ความเข้าใจด้านนิรภัยของผู้รายงาน และ หน้าที่ของการปกป้อง ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการที่จะปกป้องตนจากความรู้สึกล้นลบ เช่น ความรู้สึกผิดต่อตนเอง หรือคนรอบข้าง นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ของอาชีพ ซึ่งสอดคล้องกับการประเมินผล การเปิดโอกาสให้พนักงานได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็น และการที่องค์กรจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอในการจัดการเกี่ยวกับด้านความปลอดภัย เพื่อการสนับสนุนทรัพยากรและการฝึกอบรม

5.2.2 ปัจจัยด้านการบริหารงานด้านความปลอดภัยในองค์กร

มีความสำคัญของปัจจัยลำดับที่ 2 ของปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ มีตัวแปรที่บรรยายปัจจัยนี้ จำนวน 10 ตัวแปรที่แสดงให้เห็นว่าปัจจัยด้านการบริหารงานด้านความปลอดภัยในองค์กร ข้อค้นพบดังกล่าวนี้สอดคล้องกับแนวคิดของ ICAO เรื่องระบบการจัดการด้านนิรภัย ในองค์ประกอบที่ 1 ซึ่งกล่าวถึงพันธสัญญาและหน้าที่

ความรับผิดชอบของผู้บริหาร สอดคล้องกับตัวแปรเรื่องนโยบายองค์กรที่ส่งเสริมหรือสนับสนุน การรายงานด้านความปลอดภัย การจัดตั้งวัตถุประสงค์การทำงานและวัตถุประสงค์ด้าน ความปลอดภัยที่ชัดเจน อันส่งผลต่อการบริหารจัดการที่ดีในองค์กร ซึ่งสะท้อนผ่านพฤติกรรมที่ แสดงออกถึงเจตนาและความตั้งใจที่จะรายงานของผู้รายงาน นอกจากนี้วัฒนธรรมความปลอดภัย และวัฒนธรรมการรายงานเหตุการณ์ในองค์กร อีกทั้งองค์ประกอบที่ 4 ซึ่งสอดคล้องกับด้าน การฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยอย่างถูกต้องแก่บุคลากรในองค์กร การเล็งเห็น ความสำคัญต่อเรื่องการรายงานด้านความปลอดภัย ที่เกิดจากความรู้ ความเข้าใจด้านนิรภัยการบิน ของผู้บริหารระดับสูง ทำให้เกิดมุมมองและการตอบสนองของผู้บริหารเรื่องความปลอดภัยจะ ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์ รวมถึงด้านการประชาสัมพันธ์ที่ดีจากหน่วยผู้รับรายงาน เช่น จดหมายข่าวรายเดือน หรือกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดการรายงาน เพื่อช่วยกระตุ้นให้ผู้คนรายงาน เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยเพิ่มขึ้น ยังเป็นตัวแปรที่ส่งผลให้เกิดการรายงานความปลอดภัยด้าน การบินภาคสมัครใจ นอกจากนี้ยังพบตัวแปรที่แสดงให้เห็นว่าปัจจัยการบริหารงานด้าน ความปลอดภัยในองค์กร คือระบบการรายงานที่พร้อมใช้งานเสมอทันเวลาจะส่งผลให้เกิด การรายงานเหตุการณ์ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Sang-il Lee (2015)

5.2.3 ปัจจัยด้านการดำเนินงานและการตอบสนองหน่วยผู้รับรายงาน

มีความสำคัญของปัจจัยลำดับที่ 3 ของปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบิน ภาคสมัครใจ มีตัวแปรที่บรรยายปัจจัยนี้ จำนวน 9 ตัวแปรที่แสดงให้เห็นว่าปัจจัยด้านการ ดำเนินงานและการตอบสนองหน่วยผู้รับรายงาน จากตัวแปรที่บรรยายปัจจัยนี้อาจกล่าวได้ว่า การ ดำเนินงานและการตอบสนองหน่วยผู้รับรายงาน หมายถึง หน่วยผู้รับรายงานรับทราบและ ดำเนินการตอบรับเมื่อมีรายงานเหตุการณ์ และรายงานรายงานความคืบหน้าของการดำเนินการ แก้ไขหรือผลสรุปของรายงานเหตุการณ์ในแง่ของการเปลี่ยนแปลงให้ผู้รายงานทราบ สอดคล้องกับ แนวคิดของ ICAO (2006) เรื่องการลดแรงต่อต้านต่อการรายงานด้านความปลอดภัย และงานวิจัย ของ Evans, S. M., Berry, J., Smith, B., Esterman, A., Selim, P., O'Shaughnessy, J., & DeWit, M. (2006) นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแนวคิดของ FAA (2010) ที่กล่าวถึงลักษณะการรายงานเหตุการณ์ ภาคสมัครใจว่ากำกับดูแลจากหน่วยงานเดียวที่เชี่ยวชาญ โดยมีรูปแบบการรวบรวมข้อมูล การ วิเคราะห์ และการดำเนินการแก้ไข ซึ่งสอดคล้องกับตัวแปรที่ว่าปัญหาได้รับการดำเนินการแก้ไข หรือมีการเปลี่ยนแปลงในองค์กรในทางที่ดีขึ้น และหน่วยผู้รับรายงานมีศักยภาพในการนำข้อมูลใน การรายงานไปใช้เพื่อพัฒนาด้านความปลอดภัย ผู้รับรายงานมีความเป็นกลาง สามารถวิเคราะห์ แยกแยะข้อมูลที่ได้รับจากการรายงานอย่างเป็นธรรม และมีการดำเนินการตรวจสอบข้อมูลก่อน พิจารณา สร้างความไว้วางใจซึ่งกันและกันซึ่งสอดคล้องกับตัวแปรความไว้วางใจ (Just culture)

ของระดับหัวหน้างาน และปฏิสัมพันธ์ที่ดีภายในหน่วยผู้รายงาน อันประกอบด้วยความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างผู้ปฏิบัติงานและผู้บังคับบัญชา มีความเข้าใจซึ่งกันและกัน มีการสื่อสารที่ดีในหน่วยงาน จึงทำให้ผู้รายงานความต้องการพัฒนาคุณภาพการทำงานให้ดียิ่งขึ้น และลักษณะการรายงานนั้นต้องไม่ส่งผลกระทบต่อกลับมาที่ผู้รายงาน และกระบวนการภายหลังการรายงานที่ไม่สร้างความยุ่งยากแก่ผู้รายงาน

5.2.4 ปัจจัยด้านระบบการรายงานที่มีประสิทธิภาพ

มีความสำคัญของปัจจัยลำดับที่ 4 ของปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ มีตัวแปรที่บรรยายปัจจัยนี้ จำนวน 8 ตัวแปรที่แสดงให้เห็นว่าปัจจัยด้านระบบการรายงานที่มีประสิทธิภาพ ข้อค้นพบดังกล่าวนี้สอดคล้องกับแนวคิดของ Sheryl L. Chappell (1996) กล่าวถึง แนวทางการสนับสนุนการรายงานเหตุการณ์ที่เป็นความลับ ซึ่งสอดคล้องกับระบบการรายงานที่ง่ายต่อการใช้งาน เช่น การใช้รูปแบบ "ตึก" ให้เกิดประโยชน์สูงสุด สามารถใช้ได้จริง ขั้นตอนการใช้งานเข้าใจง่ายและกระชับ ไม่ซับซ้อน เป็นมิตรกับผู้ใช้งาน (User friendly) แบบฟอร์มการรายงานต้องมีพื้นที่เพียงพอสำหรับการบรรยายเชิงพรรณนา สามารถแนบรูปได้ มีคำอธิบายข้อมูลที่จำเป็นอย่างละเอียดชัดเจน โดยมีภาษาที่อ่านแล้วเข้าใจง่าย เป็นที่ดึงดูด มีการล่อใจ จูงใจในการใช้งาน และเป็นระบบการรายงานเหตุการณ์ที่ปลอดภัย ได้รับความน่าเชื่อถือและได้รับความไว้วางใจจากผู้รายงาน ไม่จำเป็นต้องระบุหรือเปิดเผยตัวตนผู้รายงาน อีกทั้งการนำเทคนิคและเทคโนโลยีมาร่วมประยุกต์ใช้กับการรายงานเหตุการณ์อย่างฉลาด เช่น ระบบการรายงานเหตุการณ์ออนไลน์ ซึ่งเป็นการประหยัดทรัพยากรในทุก ๆ ด้านแต่ก่อให้เกิดผลผลิตสูงสุด ประหยัดทั้งเวลา แรงงานก่อให้เกิดประสิทธิภาพ สอดคล้องกับคำนิยามที่ ทิรัสมัชญา พิพัฒน์เพ็ญ (2557) ให้คำนิยามคำว่าประสิทธิภาพในเชิงเศรษฐศาสตร์ และการมีแนวทางและขั้นตอนการรายงานเหตุการณ์ที่ชัดเจน ซึ่งสอดคล้องกับวิจัยของ Chen, Y.-F. T. (2010) ที่กล่าวว่าความไม่คุ้นเคยกับขั้นตอนการรายงานและขั้นตอนการรายงานไม่เหมาะสมมีผลต่อประสิทธิภาพของระบบการรายงาน

5.2.5 ปัจจัยด้านทัศนคติของผู้รายงาน

มีความสำคัญของปัจจัยลำดับที่ 5 ของปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ มีตัวแปรที่บรรยายปัจจัยนี้ จำนวน 7 ตัวแปร ข้อค้นพบดังกล่าวนี้สอดคล้องกับทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลของ Fishbein and Ajzen (1975) ที่กล่าวว่าทัศนคติต่อพฤติกรรมเกิดจาก 3 องค์ประกอบ 1. ด้านความคิดและสติปัญญา คือ การตอบสนองของบุคคลสืบเนื่องจากการใช้กระบวนการความคิด ความเชื่อ และความเข้าใจซึ่งสอดคล้องกับการเข้าใจเหตุผล การทราบข้อดีข้อเสียของการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย และความเชื่อของผู้รายงานว่าตนเองสามารถรายงาน

เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยซึ่งมาจากการวิเคราะห์ของผู้รายงาน 2. ด้านความรู้สึกละเอินและอารมณ์ สอดคล้องกับความเต็มใจอันมาจากความต้องการส่วนตัวของผู้รายงาน ความรู้สึกสบายใจ ความรู้สึกปลอดภัยจากผลที่จะตามมานั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์ และ 3. ด้านพฤติกรรม คือ การแสดงออกของบุคคลต่อสิ่งหนึ่งหรือบุคคลสอดคล้องกับการปฏิสัมพันธ์ที่ระหว่างหน่วย ผู้รายงานและผู้รับรายงาน อันประกอบด้วยความสัมพันธ์ที่ดี มีความร่วมมือในการทำงานร่วมกัน และมีการสื่อสารที่ระหว่างหน่วยงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์

นอกจากนี้ผู้วิจัยพิจารณาแนวทางการส่งเสริมการรายงานความปลอดภัยด้านการบิน ภาควิศวกรรม ตามแนวทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ดังนี้

1) การสร้างความรู้เรื่องความปลอดภัยอย่างถูกต้องแก่บุคลากรในองค์กรเป็นสิ่ง สำคัญ และการทราบข้อดี ข้อเสียของการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยส่งผลต่อทัศนคติของ ผู้รายงาน ดังนั้นควรจัดการฝึกอบรมให้บุคลากรทุกคนในองค์กรทุกระดับ ตั้งแต่ระดับผู้บริหาร ระดับผู้จัดการ และระดับปฏิบัติการ โดยพิจารณาองค์ความรู้ของแต่ละระดับที่จำเป็น มีความเหมาะสมในการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งกำหนดวงรอบการทบทวนเนื้อหา เพื่อให้แน่ใจว่าบุคลากรทุกคนมีความรู้เรื่องความปลอดภัยอย่างถูกต้อง รวมถึงการจัดโครงการ อบรม และ การประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยล้วนเป็นสิ่งสำคัญที่เสริมสร้างความตระหนัก ปลุกจิตสำนึกให้แก่คนในองค์กร

2) ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยควรถูกออกแบบมาให้มีความเหมาะสม กับองค์กร สอดคล้องกับลักษณะการดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ระบบการรายงานด้าน ความปลอดภัยที่ใช้บุคคลเป็นสื่อกลางการถ่ายทอดข้อมูล เช่น การรายงานเหตุการณ์ด้าน ความปลอดภัยภาคสมัครใจผ่านบุคลากรในหน่วยงานนิรภัยนั้น ความน่าเชื่อถือเป็นสิ่งสำคัญที่ หน่วยผู้รับรายงานจำเป็นต้องสร้างความมั่นใจแก่ผู้รายงาน รวมถึงระบบการรายงานด้าน ความปลอดภัยที่ใช้กระดาษ หรือเทคโนโลยีกัน ความมั่นใจของผู้ใช้งานเป็นสิ่งสำคัญที่ องค์กรต้องสร้างขึ้น ดังนั้นองค์กรจึงควรให้ความสำคัญกับระบบการรายงานด้านความปลอดภัย และควรจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอเพื่อใช้สำหรับพัฒนาระบบการรายงานด้านความปลอดภัยให้ ตอบสนอง ความต้องการของผู้ใช้งาน

3) หน่วยผู้รับรายงานควรตอบรับทันทีเมื่อได้รับการรายงานความปลอดภัยด้าน การบินภาคสมัครใจแล้วดำเนินการแก้ไขปัญหามาให้เสร็จสมบูรณ์ โดยต้องตรวจสอบข้อมูลให้ ถูกต้องเป็นธรรมเนียม ในระหว่างการดำเนินงานนั้นควรแจ้งความคืบหน้าให้ผู้รายงานทราบเป็นระยะ เพื่อให้ผู้รายงานเหตุการณ์นั้นเห็นถึงการเปลี่ยนแปลง สร้างแรงจูงใจในการรายงานด้านความ ปลอดภัย

5.3 ข้อเสนอแนะทั่วไป

1) ควรกำหนดช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเจนเนอเรชันเพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นด้านปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ เนื่องจากความแตกต่างด้านพฤติกรรม เช่น ประสบการณ์ การใช้เทคโนโลยี

2) ควรศึกษาระดับความคิดเห็นด้านปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจในหน่วยงานกำกับดูแล

3) ควรเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นด้านปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจในมุมมองของเจ้าหน้าที่หน่วยงานนิรภัยการบิน และเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการจากหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน

5.4 การประยุกต์ผลการศึกษา

ปัจจัยการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจที่ได้จากการวิจัยในครั้งนี้เป็นประโยชน์ต่อองค์กรที่ต้องการพัฒนาระบบการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ โดยสามารถประยุกต์ใช้ตัวแปรในแต่ละปัจจัยเป็นแนวทางการส่งเสริมระบบการรายงานด้านความปลอดภัย ภาคสมัครใจ หรือเพื่อใช้สำรวจการดำเนินงานเบื้องต้นเพื่อหาความแตกต่างของระบบที่เป็นอยู่ปัจจุบันในองค์กร

บรรณานุกรม

- กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. คู่มือการดำเนินงานด้าน
นิตยการบิน. [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 4 กุมภาพันธ์ 2563. จาก <http://aviation.mnre.go.th/th/information/more/1383,2553>.
- กองทัพบก, กระทรวงมหาดไทย. ระเบียบกองทัพบกว่าด้วยนิตยการบิน พ.ศ. 2549, 2549.
- กองบินทหารเรือ, กระทรวงมหาดไทย. ระเบียบกองบินทหารเรือว่าด้วยนิตยการบิน
พ.ศ.2519, 2519.
- จินตนา ปานเปีย. พฤติกรรมการตัดสินใจของผู้บริหารสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน สังกัดสำนักงาน เขต
พื้นที่การศึกษาประถมศึกษากาญจนบุรี เขต 4. วิทยานิพนธ์ปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต,
สาขาวิชาการบริหารการศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏกาญจนบุรี, 2557.
- ชาญณรงค์ วงศ์วิชย์. คุณลักษณะอาสาสมัครที่มีผลต่อบทบาทอาสาสมัครสาธารณสุข.
วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559.
- ชุติมา มิ่งมันคง. การศึกษาแรงจูงใจในการเป็นอาสาสมัคร: กรณีศึกษาโรงเรียนสอนคนตาบอด.
วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557.
- ทริศม์ชญา พิพัฒน์เพ็ญ และคณะ. การประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลการปฏิบัติราชการ
ของเทศบาลนครสงขลา. [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 15 มีนาคม 2563. จาก https://www.songkhlacity.go.th/files/com_content/2014-10/20141002_odtydwp.pdf, 2557.
- ดร.พนม กุณาวงค์ และ ภาคย์ ชูชื่น. ระดับการยอมรับของลูกค้านักค้าต่อการประชาสัมพันธ์ของ การ
ประชาสัมพันธ์ภูมิภาคสาขาเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต,
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2557
- นลพรรณ บุญฤทธิ์. ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของบุคลากร องค์การบริหาร
ส่วนจังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการ
สาธารณะ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2558.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- นัยน์ปพร ยุทธนาว่า. ประสิทธิภาพการดำเนินงานของงานการเงิน วิทยาลัยเทคนิคฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา. วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี, 2554.
- ปฏิพล จำลอง. ความสัมพันธ์ระหว่างการมีส่วนร่วมกับการดำเนินงานประกันคุณภาพภายใน สถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 33. วิทยานิพนธ์ปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารการศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์, 2562
- ปวีณรัตน์ สิงห์วิวัฒน์. แรงจูงใจที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ของบุคลากรในสังกัด อาชีวศึกษาจังหวัดลำปาง. วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเนชั่น, 2557.
- พรพิมล แก้วฟูงรัมย์. การศึกษาปัจจัยการยอมรับระบบอีเลิร์นนิ่งของนักศึกษาและอาจารย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่. มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, 2562.
- พิชญา วัฒนรังสรรค์. การเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของพนักงานโรงแรมระดับ 4 ดาว ย่านสยามสแควร์. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, 2558
- ลัดดา รักษารายบรรณ. การพัฒนาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไปในมหาวิทยาลัย บุรพา. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารทั่วไป มหาวิทยาลัยบูรพา, 2557.
- วิรัช สงวนวงศ์วาน. ประสบการณ์ในการบริหารงานบุคลากร. 75-77. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.
- วิรัตน์ คำศรีจันทร์. จิตสำนึกพลเมืองในบริบทสังคมไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาคุษฎีบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหิดล, 2544.
- ศักดิ์ชัย นรัฐทวิ. บทบาทของมหาวิทยาลัยกับการศึกษาเพื่อความเป็นประชาสังคม. *Asaihl Thailand Journal 1*. (พฤศจิกายน 2541): 56-59.
- สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. หลักการบริหาร. กรุงเทพฯ: ศูนย์ตำรา, 2510.
- สมพงษ์ สิงหะพล. ต้องสอนให้เกิดจิตสำนึกใหม่. *วารสารสีมาจารย์ 13(27)*. (มิถุนายน-ตุลาคม 2542): 15-16.
- สาคร สุขศรีวงศ์. การจัดการจากมุมมองนักบริหาร พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ: บริษัท จี.พี.ไอเซเบอร์ พรินท์ จำกัด, 2553.

บรรณานุกรม (ต่อ)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ.2562. [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 23 กุมภาพันธ์ 2563. จาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2019/04/แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ-พ.ศ.-2562.pdf>, 2562.

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ภาคผนวก ก ข้อกำหนด สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ฉบับที่ 22. [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 23 กุมภาพันธ์ 2563. จาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2019/11/ภาคผนวก-ก-ข้อกำหนด-กพท.-ฉบับที่-22.pdf>, 2562.

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ภาคผนวก ข ข้อกำหนด สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ฉบับที่ 22. [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 23 กุมภาพันธ์ 2563. จาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2019/11/ภาคผนวก-ข-ข้อกำหนด-กพท.-ฉบับที่-22.pdf>, 2562.

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ พ.ศ. 2560. [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 20 สิงหาคม 2563. จาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2017/10/ระเบียบ-กพท-ว่าด้วยระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ-พ.ศ.2560.pdf>, 2560

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. รายงานสถานะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ.2561. [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 20 สิงหาคม 2563. จาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2019/05/รายงานสถานะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ.2561-ฉบับปรับปรุง-ณ-วันที่-17-พฤษภาคม-2562.pdf>, 2561

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. รายงานสถานะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ.2562. [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 20 สิงหาคม 2563. จาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2020/06/รายงานสถานะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย-พ.ศ.-2562.pdf>, 2562.

สุจิตต์ วงษ์เทศ. ทานและการอาสาสมัคร. มติชน. (18 มิถุนายน 2550): 3.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- หทัยกาญจน์ สิทธิศักดิ์. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจศึกษาต่อระดับปริญญาเอก หลักสูตรบริหารธุรกิจดุษฎีบัณฑิต ของนักศึกษาปริญญาโท มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร, 2559
- อุทัย หิรัญโต. เทคนิคการบริหาร. กรุงเทพฯ: ทิพย์อักษรการพิมพ์, 2525.
- Chen, Y.-F. T. The Taiwan Civil Aviation Safety Reporting (TACARE) System in Aircraft Maintenance: An Evaluation of the Acceptance of Voluntary Incident Reporting Programs. Daytona Beach, Florida: Embry-Riddle Aeronautical University, 2010
- Clarke, S. Organizational Factors Affecting the Incident Reporting of Train Drivers. Work & Street, An International Journal of Work, Health & Organisations Volume: 12 Issue: 1 (October 1997): 6-16.
- Cochran, W. G. Sampling Techniques. New York: John Wiley & Sons. Inc., 1953.
- Darveau, K. Roadmap to the Implementation of Best Practices in Human Factors Voluntary Reporting for Safety. Master of Science, Human Factors Engineering Tufts University, 2015.
- Evans, S. M., Berry, J., Smith, B., Esterman, A., Selim, P., O'Shaughnessy, J., & DeWit, M. Attitudes and Barriers to Incident Reporting: a Collaborative Hospital Study. Quality and Safety in Health Care Volume: 15 Issue: 1 (February 2006): 39-43.
- Farrow, D. R. FAA Voluntary Safety Programs. Daytona Beach, Florida: Embry-Riddle Aeronautical University, 2010.
- Guldenmund, F. W. (Mis)understanding safety culture and its relationship to safety management. An InJournal of Risk Analysis Volume: 30 Issue: 10 (October 2010): 1466-1480.
- International Civil Aviation Organization. DOC 9859 AN/460 Safety Management Manual (SMM): First Edition. Quebec Canada, 2006.
- International Civil Aviation Organization. DOC 9859 AN/474 Safety Management Manual (SMM): Second Edition. Quebec Canada, 2009.
- International Civil Aviation Organization. DOC 9859 AN/474 Safety Management Manual (SMM): Third Edition. Quebec Canada, 2013.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- International Civil Aviation Organization. DOC 9859 Safety Management Manual (SMM) Third Edition. Quebec Canada, 2013.
- International Civil Aviation Organization. DOC 9859 Safety Management Manual (SMM) Fourth Edition. Quebec Canada, 2018.
- Magda A. Mohammed and Madiha A. Mahmoud. Barriers and Strategies of Workplace Culture for Reporting Medication Errors as Perceived by Nurses: A Comparative Study. IOSR Journal of Nursing and Health Science Volume: 5 Issue: 3 (May-June 2016): 77-89.
- Mahajan, R. Critical Incident Reporting and Learning. British journal of Anaesthesia Volume: 105 Issue: 1 (July 2010): 69-75.
- Mitchell, I., Schuster, A., Smith, K., Pronovost, P., & Wu, A. Patient Safety Incident Reporting: A Qualitative Study of Thoughts and Perceptions of Experts 15 Years After 'To Err is Human'. BMJ quality & safety Volume: 25 Issue: 2 (February 2016): 92-99.
- Muhammad Jausan. Improving the Effectiveness of Safety Reporting Systems in Aviation Organisations. Master of Engineering, School of Engineering Aerospace Engineering & Aviation RMIT University, 2018.
- Probst, T. M., & Estrada, A. X. Accident Under-reporting Among Employees: Testing the Moderating Influence of Psychological Safety Climate and Supervisor Enforcement of Safety Practices. Accident Analysis & Prevention Volume: 42 Issue: 5 (September 2010): 1438-1444.
- Reason, J. Human Error. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1990.
- Sang-il Lee. What Should We Consider for Establishing a National Patient Safety Reporting System?. J Health Tech Assess Volume: 3 Issue: 1 (January 2015): 4-16.
- Sheryl L. Chappell. Confidential Incident Reporting Systems Create Vital Awareness of Safety Problems. Moffett Field, California: National Aeronautics and Space Administration, 1996.
- Stephen P. Robbins. Organizational Behavior. Concepts Controversies and Applications. York: Prentice-Hall, 1998.

บรรณานุกรม (ต่อ)

Van der Schaaf, T., & Kanse, L. Biases in Incident Reporting Databases: An Empirical Study in the Chemical Process Industry. Safety science Volume: 42 Issue 1 (January 2004): 57-67.

Waring, J. J. Beyond Blame: Cultural Barriers to Medical Incident Reporting. Social Science & Medicine Volume: 60 Issue: 9 (May 2005): 1927-1935.









แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง ปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามฉบับนี้ใช้สำหรับสอบถามเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการการบินจากหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนทั้ง 7 หน่วยในอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย อันประกอบด้วย ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์ และผู้ดำเนินการบินทั่วไป

2. แบบสอบถามฉบับนี้จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจและนำเสนอแนวทางการส่งเสริมการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ

3. แบบสอบถามฉบับนี้มี 2 ตอน ดังนี้ คือ

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ ความเห็นของท่านและคำถามปลายเปิด (opened end) เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงข้อเสนอแนะ

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงที่ท่านให้ความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถาม ความคิดเห็นและทัศนะต่างๆ ที่ได้รับจากท่านจะเป็นข้อมูลที่มีประโยชน์อย่างยิ่งต่อการส่งเสริมการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจแก่หน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือนทั้ง 7 หน่วยในอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

(นางสาวศุภสุดา ชาญประไพ)

ตอนที่ 1: ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน หน้าข้อความที่แสดงถึงสถานภาพปัจจุบัน

ของท่าน

1. เพศ

ชาย

หญิง

2. อายุ

ไม่เกิน 30 ปี

31 – 40 ปี

41 – 50 ปี

51 ปีขึ้นไป

3. วุฒิการศึกษาสูงสุด

อนุปริญญา หรือเทียบเท่า

ปริญญาตรี

ปริญญาโท

ปริญญาเอก

4. หน่วยงานของท่านในปัจจุบัน

หน่วยผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ผู้ดำเนินงานสนามบิน

ผู้ให้บริการการเดินอากาศ

สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน

ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม

ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์

ผู้ดำเนินการบินทั่วไป

5. ท่านทำงานในหน่วยงานนิตยการบินหรือไม่

ใช่

ไม่ใช่

6. ประสบการณ์ในการทำงาน

ไม่เกิน 5 ปี

5 - 10 ปี

11-15 ปี

มากกว่า 15 ปี

7. ท่านเคยผ่านการฝึกอบรมด้านนิตยการบินหรือไม่

เคย

ไม่เคย

8. ท่านเคยทำการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจหรือไม่

เคย

ไม่เคย

ตอนที่ 2: ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ

คำชี้แจง แบบสอบถามตอนที่ 2 นี้ เป็นคำถามเกี่ยวกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ โดยขอความกรุณาพิจารณาตามความเห็นของท่านในแต่ละข้อคำถาม แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความเห็นที่เป็นจริงที่สุด โดยพิจารณาตามเกณฑ์ดังนี้ คือ

- 5 หมายถึง การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจอยู่ในระดับมากที่สุด
- 4 หมายถึง การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจอยู่ในระดับมาก
- 3 หมายถึง การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจอยู่ในระดับปานกลาง
- 2 หมายถึง การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจอยู่ในระดับน้อย
- 1 หมายถึง การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจอยู่ในระดับน้อยที่สุด

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ระดับความสำคัญ				
		5	4	3	2	1
1	ท่านคิดว่าทัศนคติหรือมุมมองการใช้ชีวิตโดยให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
2	ท่านคิดว่าประสบการณ์เกี่ยวกับเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย หรืออุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้นในชีวิตของตนเองและคนรอบข้างส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
3	ท่านคิดว่าความตระหนักถึงความสำคัญด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
4	ท่านคิดว่าการเข้าใจเหตุผล และการทราบข้อดีและข้อเสียของการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
5	ท่านคิดว่าลักษณะงานที่ผู้รายงานปฏิบัติอยู่ หรือความรับผิดชอบนั้น จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
6	ท่านคิดว่าพฤติกรรมที่แสดงออกถึงเจตนาและความตั้งใจที่จะรายงานของผู้รายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
7	ท่านคิดว่าความรู้สึกลึบสบายใจที่จะรายงานของผู้รายงานส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ระดับความสำคัญ				
		5	4	3	2	1
8	ท่านคิดว่าความรู้ด้านนิรภัยการบินของผู้รายงาน หรือความสามารถในการระบุปัจจัยอันตรายและประเมินความเสี่ยงด้วยตนเองนั้น ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
9	ท่านคิดว่าความสามารถในการรวบรวมและการเข้าถึงข้อมูล ข้อเท็จจริงด้านความปลอดภัยของตัวผู้รายงานนั้น ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
10	ท่านคิดว่าการที่ผู้รายงานรู้สึกปลอดภัยจากผลที่จะตามมา นั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
11	ท่านคิดว่าความเชื่อของผู้รายงานว่าตนเองสามารถรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยได้ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
12	ท่านคิดว่าการใช้เหตุผลและข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการรายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
13	ท่านคิดว่าความเต็มใจ อันมาจากความต้องการส่วนตัวของผู้รายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
14	ท่านคิดว่าความรู้สึกด้านบวกต่อตนเอง เช่น ความรู้สึกภาคภูมิใจ มีความนับถือตนเอง มีความมั่นใจเมื่อกระทำการรายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
15	ท่านคิดว่า การรายงานเหตุการณ์ เกิดจากการที่ผู้รายงานต้องการที่จะปกป้องตนจากความรู้สึกด้านลบ เช่น ความรู้สึกผิดต่อตนเอง หรือคนรอบข้าง					
16	ท่านคิดว่าความรัก ความปรารถนาดี จิตสำนึกในเรื่องความห่วงใยต่อองค์กรและเพื่อนร่วมงานของตัวผู้รายงานส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
17	ท่านคิดว่าค่านิยมด้านอาสาสมัคร และความรับผิดชอบด้านมนุษยธรรม อันมองเห็นประโยชน์ของส่วนรวมเป็นหลักของผู้รายงานส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ระดับความสำคัญ				
		5	4	3	2	1
18	ท่านคิดว่าคนที่ผู้รายงานต้องการใช้ความรู้ ความเข้าใจด้าน นิรภัยจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
19	ท่านคิดว่ารายงานเหตุการณ์นั้นเกิดจากความคาดหวังของ ผู้รายงานว่าปัญหาจะได้รับการแก้ไขปัญหา และจะเกิด ความปลอดภัย					
20	ท่านคิดว่าความต้องการพัฒนาคุณภาพการทำงานให้ดียิ่งขึ้น ของตัวผู้รายงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
21	ท่านคิดว่าความรู้สึกเชื่อมั่นของผู้รายงานต่อระบบการ รายงานด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดการรายงาน เหตุการณ์					
22	ท่านคิดว่าการทำงานที่องค์กรตั้งวัตถุประสงค์การทำงานและ วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยที่ชัดเจนจะส่งผลให้เกิด การรายงานเหตุการณ์					
23	ท่านคิดว่าความสามารถใช้ยุทธศาสตร์ หรือกลยุทธ์องค์กร ในด้านความปลอดภัยของผู้บริหารจะส่งผลให้เกิดการ รายงานเหตุการณ์					
24	ท่านคิดว่าโครงสร้างองค์กรที่ถูกต้อง โดยแยกหน่วยผู้รับ รายงานเป็นอิสระ จากหน่วยงานอื่น จะส่งผลให้เกิดการ รายงานเหตุการณ์					
25	ท่านคิดว่าวัฒนธรรมความปลอดภัย และวัฒนธรรมการ รายงานเหตุการณ์ในองค์กรส่งผลต่อการรายงานเหตุการณ์ ด้านความปลอดภัย					
26	ท่านคิดว่าการบริหารจัดการที่ดีในองค์กร เช่น ระเบียบการ ทำงานที่ไม่ซับซ้อน มีการจัดการ การวางแผนภายใน องค์กรจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ระดับความสำคัญ				
		5	4	3	2	1
27	ท่านคิดว่านโยบายองค์กรที่ส่งเสริมหรือสนับสนุนการรายงานด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะนโยบายเรื่องกรรายงานเหตุการณ์ที่ชัดเจนจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
28	ท่านคิดว่าการรายงานเหตุการณ์เกิดขึ้นได้จากการที่องค์กรจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอ ในการจัดการเกี่ยวกับด้านความปลอดภัย เพื่อการสนับสนุนทรัพยากรและการฝึกอบรม					
29	ท่านคิดว่าการที่ปัญหาได้รับการดำเนินการแก้ไขหรือมีการเปลี่ยนแปลงในองค์กรในทางที่ดีขึ้นจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
30	ท่านคิดว่าการที่องค์กรไม่มีนโยบายการลงโทษผู้รายงาน และไม่มีบุคคลใดในองค์กรกล่าวโทษผู้รายงาน ยกเว้นบทลงโทษที่สมเหตุสมผล สำหรับผู้ที่ตั้งใจกระทำความผิด จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
31	ท่านคิดว่าการฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยอย่างถูกต้องจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
32	ท่านคิดว่ามุมมองและการตอบสนองของผู้บริหารเรื่องความปลอดภัยจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
33	ท่านคิดว่าการเล็งเห็นความสำคัญต่อเรื่องการรายงานด้านความปลอดภัย ที่เกิดจากความรู้ ความเข้าใจด้านนิรภัยการบินของผู้บริหารระดับสูง จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
34	ท่านคิดว่าภาพลักษณ์องค์กร จะส่งผลให้ต่อการรายงานเหตุการณ์					
35	ท่านคิดว่าภาระ หน้าที่ ปริมาณความรับผิดชอบของผู้รายงานนั้น ส่งผลต่อการรายงานเหตุการณ์					

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ระดับความสำคัญ				
		5	4	3	2	1
36	ท่านคิดว่าคำบรรยายลักษณะงาน และ คุณสมบัติของผู้ปฏิบัติงานที่ชัดเจนจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
37	ท่านคิดว่ากิจกรรมที่ช่วยส่งเสริมด้านความปลอดภัย เพื่อเน้นย้ำความสำคัญของการรายงาน จะส่งเสริมความกล้าให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
38	ท่านคิดว่าการประเมินผล เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
39	ท่านคิดว่าการสร้างขวัญและกำลังใจแก่ผู้รายงานด้วยรางวัล คำชมเชย เป็นแรงจูงใจให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
40	ท่านคิดว่าบรรยากาศของความไวเนื้อเชื่อใจ (Just Culture) ของระดับหัวหน้างาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
41	ท่านคิดว่าการคล้อยตามสิ่งอ้างอิงหรือบุคคลที่มีอิทธิพล เช่น กลุ่มบุคคลหรือเพื่อนในองค์กร ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
42	ท่านคิดว่าการปฏิสัมพันธ์ที่ดีภายในหน่วยผู้รายงาน อันประกอบด้วยความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างผู้ปฏิบัติงานและผู้บังคับบัญชา มีความเข้าใจซึ่งกันและกัน มีการสื่อสารที่ดีในหน่วยงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
43	ท่านคิดว่าการที่หน่วยผู้รับรายงานรับทราบและดำเนินการตอบรับเมื่อมีรายงานเหตุการณ์ความปลอดภัยภาคสมัครใจ จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
44	ท่านคิดว่าการที่หน่วยผู้รับรายงานรายงานความคืบหน้าของการดำเนินการแก้ไขหรือผลสรุปของรายงานเหตุการณ์ ในแง่ของการเปลี่ยนแปลงให้ผู้รายงานทราบจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ระดับความสำคัญ				
		5	4	3	2	1
45	ท่านคิดว่ากรณีที่หน่วยผู้รับรายงานมีความเป็นกลาง สามารถวิเคราะห์ แยกแยะข้อมูลที่ได้รับจากการรายงาน อย่างเป็นธรรม และมีการดำเนินการตรวจสอบข้อมูลก่อน พิจารณา จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
46	ท่านคิดว่ากรณีที่หน่วยผู้รับรายงานมีศักยภาพในการนำ ข้อมูลในการรายงาน ไปใช้เพื่อพัฒนาด้านความปลอดภัย จะ ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
47	ท่านคิดว่าการปฏิสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยผู้รายงานและ ผู้รับรายงาน อันประกอบด้วยความสัมพันธ์ที่ดี มีความ ร่วมมือในการทำงานร่วมกัน และมีการสื่อสารที่ดีระหว่าง หน่วยงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
48	ท่านคิดว่าการประชาสัมพันธ์ที่ดีจากหน่วยผู้รับรายงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
49	ท่านคิดว่าความน่าเชื่อถือของหน่วยผู้รับรายงานและตัว บุคคลในหน่วยผู้รับรายงาน ส่งผลให้เกิดการรายงาน เหตุการณ์					
50	ท่านคิดว่าลักษณะการรายงานที่ไม่ส่งผลกระทบกลับมาที่ ผู้รายงาน และกระบวนการภายหลังการรายงานที่ไม่ยุ่งยาก สำหรับผู้รายงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
51	ท่านคิดว่าการรายงานที่มีแนวทางและขั้นตอนการรายงาน เหตุการณ์ที่ชัดเจน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
52	ท่านคิดว่าการรายงานต้องนำเทคนิคและเทคโนโลยีมาร่วม ประยุกต์ใช้กับการรายงานเหตุการณ์อย่างฉลาด เช่น ระบบ การรายงานเหตุการณ์ออนไลน์ จะส่งผลให้เกิดการรายงาน เหตุการณ์					

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ระดับความสำคัญ				
		5	4	3	2	1
53	ท่านคิดว่าระบบการรายงานเหตุการณ์ที่ไม่จำเป็นต้องระบุหรือเปิดเผยตัวตนผู้รายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
54	ท่านคิดว่าระบบการรายงานต้องเป็นที่ดึงดูด มีการล่อใจ ชูใจในการใช้งาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
55	ท่านคิดว่าระบบการรายงานสามารถเข้าถึงได้ง่าย สะดวก โดยสามารถปรับเปลี่ยนวิธีการรายงานให้เหมาะสม สามารถเลือก รูปแบบ (Platform) การรายงานด้านความปลอดภัยที่หลากหลาย ยืดหยุ่นตามสถานการณ์ จะส่งผลให้เกิดการรายงาน เหตุการณ์					
56	ท่านคิดว่าฟอร์มการรายงานต้องมีพื้นที่เพียงพอสำหรับการบรรยายเชิงพรรณนา สามารถแนบรูปได้ จึงจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
57	ท่านคิดว่าระบบการรายงานต้องง่ายต่อการใช้งาน สามารถใช้ได้จริง ขั้นตอนการใช้งานเข้าใจง่ายและกระชับ ไม่ซับซ้อน เป็นมิตรกับผู้ใช้งาน (User Friendly) จึงจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
58	ท่านคิดว่าระบบการรายงานที่พร้อมใช้งานเสมอทันเวลา จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
59	ท่านคิดว่าระบบการรายงานเหตุการณ์ที่มีการพิทักษ์ข้อมูล และรักษาความลับของรายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงาน เหตุการณ์					
60	ท่านคิดว่าระบบการรายงานเหตุการณ์ที่ปลอดภัย มีความน่าเชื่อถือและได้รับความไว้วางใจจากผู้รายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ระดับความสำคัญ				
		5	4	3	2	1
61	ท่านคิดว่าระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่มีความเหมาะสมกับขนาดและวัฒนธรรมองค์กร จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
62	ท่านคิดว่าแบบฟอร์มการรายงานที่มีคำอธิบายข้อมูลที่จำเป็นอย่างละเอียดชัดเจน โดยมีภาษาที่อ่านแล้วเข้าใจง่าย จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
63	ท่านคิดว่ากระบวนการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยต้องใช้ระบบที่เป็นสื่อกลางระหว่างผู้รับและส่งข้อมูล โดยสามารถตอบกลับรายงานความคืบหน้าของปัญหาแก่ผู้รายงาน แม้ผู้รายงานไม่เปิดเผยตัวตน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					
64	ท่านคิดว่าระบบการรายงานด้านความปลอดภัยต้องแบ่งประเภทเหตุการณ์ให้ครอบคลุม เพื่อกำหนดผู้รับผิดชอบให้ชัดเจน จึงจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์					

ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นอื่น ๆ

.....

.....

.....

.....





แบบตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย

เรื่อง ปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ

คำชี้แจง

ขอให้ท่านตรวจสอบข้อคำถามว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ หรือไม่ และทำเครื่องหมาย / ลงในช่องที่ตรงกับความเห็นของท่าน โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณาดังนี้

ทำเครื่องหมาย /	ในช่อง +1 เมื่อท่านเห็นว่าท่านแน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ
ทำเครื่องหมาย /	ในช่อง 0 เมื่อท่านเห็นว่าท่านไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ
ทำเครื่องหมาย /	ในช่อง -1 เมื่อท่านเห็นว่าท่านแน่ใจว่าข้อคำถามไม่มีความสอดคล้องกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ

ในกรณีที่ท่านมีความเห็น หรือข้อเสนอแนะในการปรับปรุงข้อคำถามแต่ละข้อ โปรดเขียนข้อเสนอแนะของท่านลงในช่องข้อเสนอแนะของท่าน หรืออาจให้ข้อเสนอแนะโดยตรงแก่ผู้ศึกษาจักเป็นพระคุณอย่างยิ่ง

ตอนที่ 1: ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ลงใน หน้าข้อความที่แสดงถึงสถานภาพปัจจุบันของท่าน

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	IOC	ผล
		1	2	3			
1	เพศ <input type="checkbox"/> ชาย <input type="checkbox"/> หญิง	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2	อายุ <input type="checkbox"/> ไม่เกิน 30 ปี <input type="checkbox"/> 31 – 40 ปี <input type="checkbox"/> 41 – 50 ปี <input type="checkbox"/> 51 ปีขึ้นไป	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3	วุฒิการศึกษาสูงสุด <input type="checkbox"/> ต่ำกว่าอนุปริญญา หรือเทียบเท่า <input type="checkbox"/> อนุปริญญา หรือเทียบเท่า <input type="checkbox"/> ปริญญาตรี <input type="checkbox"/> สูงกว่าปริญญาตรี	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
4	หน่วยงานของท่านในปัจจุบัน <input type="checkbox"/> หน่วยผู้ดำเนินการเดินอากาศ <input type="checkbox"/> ผู้ดำเนินงานสนามบิน <input type="checkbox"/> ผู้ให้บริการการเดินอากาศ <input type="checkbox"/> สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน <input type="checkbox"/> ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม <input type="checkbox"/> ผู้ออกแบบและผลิตผลิตภัณฑ์ <input type="checkbox"/> ผู้ดำเนินการบินทั่วไป	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
5	ท่านทำงานในหน่วยงานนิตยการบินหรือไม่ <input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
6	ประสบการณ์ในการทำงาน <input type="checkbox"/> ไม่เกิน 5 ปี <input type="checkbox"/> 5 - 10 ปี <input type="checkbox"/> 11-15 ปี <input type="checkbox"/> มากกว่า 15 ปี	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	IOC	ผล
		1	2	3			
7	ท่านเคยผ่านการฝึกอบรมด้านนิรภัยการบินหรือไม่ <input type="checkbox"/> เคย <input type="checkbox"/> ไม่เคย	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
8	ท่านเคยทำการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจหรือไม่ <input type="checkbox"/> เคย <input type="checkbox"/> ไม่เคย	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ตอนที่ 2: ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ

คำชี้แจง แบบสอบถามตอนที่ 2 นี้ เป็นคำถามเกี่ยวกับปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ โดยขอความกรุณาพิจารณาตามความเห็นของท่านในแต่ละข้อคำถาม แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความเห็นที่เป็นจริงที่สุด โดยพิจารณาตามเกณฑ์ดังนี้ คือ

- 5 หมายถึง การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจอยู่ในระดับมากที่สุด
- 4 หมายถึง การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจอยู่ในระดับมาก
- 3 หมายถึง การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจอยู่ในระดับปานกลาง
- 2 หมายถึง การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจอยู่ในระดับน้อย
- 1 หมายถึง การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจอยู่ในระดับน้อยที่สุด

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	IOC	ผล
		1	2	3			
1	ท่านคิดว่าทัศนคติหรือมุมมองการใช้ชีวิตโดยให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2	ท่านคิดว่าประสบการณ์เกี่ยวกับเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย หรืออุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้นในชีวิตของตนเองและคนรอบข้างส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3	ท่านคิดว่าความตระหนักถึงความสำคัญด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
4	ท่านคิดว่า การเข้าใจเหตุผล และการทราบข้อดี และข้อเสียของการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	0	+1	2	0.67	ใช้ได้
5	ท่านคิดว่าลักษณะงานที่ผู้รายงานปฏิบัติอยู่ หรือ ความรับผิดชอบนั้น จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	IOC	ผล
		1	2	3			
6	ท่านคิดว่าพฤติกรรมที่แสดงออกถึงเจตนาและความตั้งใจที่จะรายงานของผู้รายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
7	ท่านคิดว่าความรู้สึกสบายใจที่จะรายงานของผู้รายงานส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
8	ท่านคิดว่าความรู้ด้านนิรภัยการบินของผู้รายงาน หรือความสามารถในการระบุปัจจัยอันตรายและประเมินความเสี่ยงด้วยตนเองนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
9	ท่านคิดว่าความสามารถในการรวบรวมและการเข้าถึงข้อมูล ข้อเท็จจริงด้านความปลอดภัยของตัวผู้รายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
10	ท่านคิดว่าการที่ผู้รายงานรู้สึกปลอดภัยจากผลที่จะตามมาส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
11	ท่านคิดว่าความเชื่อของผู้รายงานว่าตนเองสามารถรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยได้ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
12	ท่านคิดว่าการใช้เหตุผลและข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการรายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
13	ท่านคิดว่าความเต็มใจ อันมาจากความต้องการส่วนตัวของผู้รายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
14	ท่านคิดว่าความรู้สึกด้านบวกต่อตนเอง เช่น ความรู้สึกภาคภูมิใจ มีความนับถือตนเอง มีความมั่นใจเมื่อกระทำการรายงานนั้นส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	IOC	ผล
		1	2	3			
15	ท่านคิดว่าการรายงานเหตุการณ์ เกิดจากการที่ผู้รายงานต้องการที่จะปกป้องตนจากความรู้สึกด้านลบ เช่น ความรู้สึกผิดต่อตนเอง หรือคนรอบข้าง	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
16	ท่านคิดว่าความรัก ความปรารถนาดี จิตสำนึกในเรื่องความห่วงใยต่อองค์กรและเพื่อนร่วมงานของตัวผู้รายงานส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
17	ท่านคิดว่าค่านิยมด้านอาสาสมัคร และความรับผิดชอบด้านมนุษยธรรม อันมองเห็นประโยชน์ของส่วนรวมเป็นหลักของผู้รายงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
18	ท่านคิดว่าการที่ผู้รายงานต้องการใช้ความรู้ความเข้าใจด้านนิรภัยจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
19	ท่านคิดว่ารายงานเหตุการณ์นั้นเกิดจากความคาดหวังของผู้รายงานว่าปัญหาจะได้รับการแก้ไขปัญหา และจะเกิดความปลอดภัย	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
20	ท่านคิดว่าความต้องการพัฒนาคุณภาพการทำงานให้ดียิ่งขึ้นของตัวผู้รายงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
21	ท่านคิดว่าความรู้สึกเชื่อมั่นของผู้รายงานต่อระบบการรายงานด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
22	ท่านคิดว่าการที่องค์กรตั้งวัตถุประสงค์การทำงานและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยที่ชัดเจนจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	IOC	ผล
		1	2	3			
23	ท่านคิดว่าความสามารถใช้ยุทธศาสตร์ หรือกลยุทธ์องค์กรในด้านความปลอดภัยของผู้บริหาร จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
24	ท่านคิดว่าโครงสร้างองค์กรที่ถูกต้อง โดยแยกหน่วยผู้รับรายงานเป็นอิสระ จากหน่วยงานอื่น จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
25	ท่านคิดว่าวัฒนธรรมความปลอดภัย และวัฒนธรรมการรายงานเหตุการณ์ในองค์กร ส่งผลต่อการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
26	ท่านคิดว่าการบริหารจัดการที่ดีในองค์กร เช่น ระเบียบการทำงานที่ไม่ซับซ้อน มีการจัดการวางแผนภายในองค์กรจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
27	ท่านคิดว่านโยบายองค์กรที่ส่งเสริมหรือสนับสนุนการรายงานด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะนโยบายเรื่องการรายงานเหตุการณ์ที่ชัดเจนจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
28	ท่านคิดว่าการรายงานเหตุการณ์เกิดขึ้นได้จากการที่องค์กรจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอ ในการจัดการเกี่ยวกับด้านความปลอดภัย เพื่อการสนับสนุนทรัพยากรและการฝึกอบรม	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
29	ท่านคิดว่าการที่ปัญหาได้รับการดำเนินการแก้ไขหรือมีการเปลี่ยนแปลงในองค์กรในทางที่ดีขึ้นจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	IOC	ผล
		1	2	3			
30	ท่านคิดว่าการที่องค์กรไม่มีนโยบายการลงโทษผู้รายงาน และไม่มีบุคคลใดในองค์กรกล่าวโทษผู้รายงาน ยกเว้นบทลงโทษที่สมเหตุสมผล สำหรับผู้ที่ตั้งใจกระทำความผิด จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
31	ท่านคิดว่าการฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยอย่างถูกต้องจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
32	ท่านคิดว่ามุมมองและการตอบสนองของผู้บริหารเรื่องความปลอดภัยจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
33	ท่านคิดว่า การเล็งเห็นความสำคัญต่อเรื่องการรายงานด้านความปลอดภัย ที่เกิดจากความรู้ความเข้าใจด้านนิรภัยการบินของผู้บริหารระดับสูง จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
34	ท่านคิดว่าภาพลักษณ์องค์กร จะส่งผลให้ต่อการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
35	ท่านคิดว่าภาระ หน้าที่ ปริมาณความรับผิดชอบของผู้รายงานนั้น ส่งผลต่อการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
36	ท่านคิดว่าคำบรรยายลักษณะงาน และคุณสมบัติของผู้ปฏิบัติงานที่ชัดเจนจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
37	ท่านคิดว่ากิจกรรมที่ช่วยส่งเสริมด้านความปลอดภัย เพื่อเน้นย้ำความสำคัญของการรายงาน จะส่งเสริมความกล้าให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	IOC	ผล
		1	2	3			
38	ท่านคิดว่าการประเมินผล เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	0	2	0.67	ใช้ได้
39	ท่านคิดว่าการสร้างขวัญและกำลังใจแก่ผู้รายงานด้วยรางวัล คำชมเชย เป็นแรงจูงใจให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
40	ท่านคิดว่าบรรยากาศของความไว้วางใจ (Just Culture) ของระดับหัวหน้างาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
41	ท่านคิดว่า การคล้อยตามสิ่งอ้างอิงหรือบุคคลที่มีอิทธิพล เช่น กลุ่มบุคคลหรือเพื่อนในองค์กร ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
42	ท่านคิดว่า การรับรู้ความคาดหวังของสังคมต่อตัวผู้รายงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	-1	1	0.33	ใช้ไม่ได้
43	ท่านคิดว่า การปฏิบัติสัมพันธ์ที่ดีภายในหน่วยผู้รายงาน อันประกอบด้วยความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างผู้ปฏิบัติงานและผู้บังคับบัญชา มีความเข้าใจซึ่งกันและกัน มีการสื่อสารที่ดีในหน่วยงาน ส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
44	ท่านคิดว่า การที่หน่วยผู้รับรายงานรับทราบและดำเนินการตอบรับเมื่อมีรายงานเหตุการณ์ความปลอดภัยภาคสมัครใจ จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
45	ท่านคิดว่า การที่หน่วยผู้รับรายงานรายงานความคืบหน้าของการดำเนินการแก้ไขหรือผลสรุปของรายงานเหตุการณ์ในแง่ของการเปลี่ยนแปลงให้ผู้รายงานทราบจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	IOC	ผล
		1	2	3			
46	ท่านคิดว่ากรณีที่หน่วยผู้รับรายงานมีความเป็นกลาง สามารถวิเคราะห์ แยกแยะข้อมูลที่ได้รับจากการรายงานอย่างเป็นธรรม และมีการดำเนินการตรวจสอบข้อมูลก่อนพิจารณา จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
47	ท่านคิดว่ากรณีที่หน่วยผู้รับรายงานมีศักยภาพในการนำข้อมูลในการรายงาน ไปใช้เพื่อพัฒนาด้านความปลอดภัย จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
48	ท่านคิดว่าการปฏิสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยผู้รายงานและผู้รับรายงาน อันประกอบด้วย ความสัมพันธ์ที่ดี มีความร่วมมือในการทำงานร่วมกัน และมีการสื่อสารที่ดีระหว่างหน่วยงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
49	ท่านคิดว่าการประชาสัมพันธ์ที่ดีจากหน่วยผู้รับรายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
50	ท่านคิดว่าความน่าเชื่อถือของหน่วยผู้รับรายงานและตัวบุคคลในหน่วยผู้รับรายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
51	ท่านคิดว่าลักษณะการรายงานที่ไม่ส่งผลกระทบกลับมาที่ผู้รายงาน และกระบวนการภายหลังการรายงานที่ไม่ยุ่งยากสำหรับผู้รายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
52	ท่านคิดว่ากรรายงานที่มีแนวทางและขั้นตอนการรายงานเหตุการณ์ที่ชัดเจน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	IOC	ผล
		1	2	3			
53	ท่านคิดว่ากรรายงานต้องนำเทคนิคและเทคโนโลยีมาร่วมประยุกต์ใช้กับการรายงานเหตุการณ์อย่างฉลาด เช่น ระบบการรายงานเหตุการณ์ออนไลน์ จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
54	ท่านคิดว่าระบบการรายงานเหตุการณ์ที่ไม่จำเป็นต้องระบุหรือเปิดเผยตัวตนผู้รายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
55	ท่านคิดว่าระบบการรายงานต้องเป็นที่ดึงดูด มีการล่อใจ จูงใจในการใช้งาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
56	ท่านคิดว่าระบบการรายงานสามารถเข้าถึงได้ง่าย สะดวก โดยสามารถปรับเปลี่ยนวิธีการรายงานให้เหมาะสม สามารถเลือก รูปแบบ (Platform) การรายงานด้านความปลอดภัยที่หลากหลาย ยืดหยุ่นตามสถานการณ์ จะส่งผลให้เกิดการรายงาน เหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
57	ท่านคิดว่าฟอร์มการรายงานต้องมีพื้นที่เพียงพอ สำหรับการบรรยายเชิงพรรณนา สามารถแนบรูปได้ จึงจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
58	ท่านคิดว่าระบบการรายงานต้องง่ายต่อการใช้งาน สามารถใช้ได้จริง ขั้นตอนการใช้งานเข้าใจง่ายและกระชับ ไม่ซับซ้อน เป็นมิตรกับผู้ใช้งาน (User Friendly) จึงจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
59	ท่านคิดว่าระบบการรายงานที่พร้อมใช้งานเสมอทันเวลา จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ข้อ	การรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	IOC	ผล
		1	2	3			
60	ท่านคิดว่าระบบการรายงานเหตุการณ์ที่มีการพิทักษ์ข้อมูล และรักษาความลับของรายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
61	ท่านคิดว่าระบบการรายงานเหตุการณ์ที่ปลอดภัย มีความน่าเชื่อถือและได้รับความไว้วางใจจากผู้รายงาน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
62	ท่านคิดว่าระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่มีความเหมาะสมกับขนาดและวัฒนธรรมองค์กร จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
63	ท่านคิดว่าแบบฟอร์มการรายงานที่มีคำอธิบายข้อมูลที่จำเป็นอย่างละเอียดชัดเจน โดยมีภาษาที่อ่านแล้วเข้าใจง่าย จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
64	ท่านคิดว่าการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยต้องใช้ระบบที่เป็นสื่อกลางระหว่างผู้รับและส่งข้อมูล โดยสามารถตอบกลับรายงานความคืบหน้าของปัญหาแก่ผู้รายงาน แม้ผู้รายงานไม่เปิดเผยตัวตน จะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
65	ท่านคิดว่าระบบการรายงานด้านความปลอดภัยต้องแบ่งประเภทเหตุการณ์ให้ครอบคลุม เพื่อกำหนดผู้รับผิดชอบให้ชัดเจน จึงจะส่งผลให้เกิดการรายงานเหตุการณ์	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้



รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ และหนังสือขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญ

ผู้ศึกษาได้ขอผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหาและการใช้ภาษาให้มีความเที่ยงตรงสอดคล้องกับจุดมุ่งหมายของการวิจัย และนำมาปรับปรุงแก้ไขจากผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ดังรายนามต่อไปนี้

- 1) นาวาโท ภควัด พิริยพล รองหัวหน้ากองวิทยาการและนิตยการบิน กองการบินทหารเรือ หัวหน้าปฏิบัติการ ทำอากาศยานนานาชาติ อุตะภา ระยอง-พัทยา
- 2) กัปตัน วรวิทย์ เวชชาวีระ ผู้จัดการส่วน นิตยการบิน สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส
- 3) นายกฤต รุจิจินดาวรรณ เจ้าหน้าที่นิตยการทำอากาศยานอาวุโส ส่วนมาตรฐานและความปลอดภัยทำอากาศยาน ฝ่ายมาตรฐาน ทำอากาศยานและอาชีพอนามัย ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



ที่ สปพ.๔๐๑(๖)/๑๙๐

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน นาวาโท ภควัด พิริยพล รองหัวหน้ากองวิชาการและนรภัยการบิน กองการบินทหารเรือ
หัวหน้าปฏิบัติการ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง-พัทยา

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ

ด้วย นางสาวศุภสุดา ชาญประไพ รหัสนักศึกษา ๖๑๑๓๒๐๐๓๐ นักศึกษาหลักสูตรการจัดการ
มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ “ปัจจัยการรายงานด้าน
ความปลอดภัยภาคสมัครใจ” โดยมี ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะ
ผู้ทรงคุณวุฒิในเรื่องดังกล่าว ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนให้คำปรึกษาและ
ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับเครื่องมือการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับนักศึกษาในการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัย
ต่อไป สำหรับเครื่องมือการวิจัยและเอกสารประกอบการพิจารณารวมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาจะนำ
เรียนด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาให้ความอนุเคราะห์และขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ)

ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ

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

นางสาวศุภสุดา ชาญประไพ โทร. ๐๘๖-๗๗๕-๕๑๗๗

ที่ สบพ.๔๐๑(๖)/๑๙๕



สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน กัปตัน วรวิทย์ เวชชาชีวะ ผู้จัดการส่วนนิรภัยการบิน สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ

ด้วย นางสาวศุภสุดา ขาญประไพ รหัสนักศึกษา ๖๑๑๓๒๐๐๓๐ หลักสูตรการจัดการ
มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ
“ปัจจัยการรายงานด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ” โดยมี ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา
วิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน ใ้ขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะ
ผู้ทรงคุณวุฒิในเรื่องดังกล่าว ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดทั้งให้คำปรึกษาและ
ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับเครื่องมือการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้วิจัยในการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัย
ต่อไป สำหรับเครื่องมือการวิจัยและเอกสารประกอบการพิจารณา รวมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาจะนำ
เรียนด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์และขอขอบคุณล่วงหน้า ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ)

ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ

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

ที่ สปพ.๔๐๑(๖)/๑๙๒



สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๗ ตุลาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน นายกฤต รุจิจินตาวรรณ เจ้าหน้าที่ที่ปรึกษาท่ออากาศยานอาวุโส ส่วนมาตรฐานและความปลอดภัย
ทำอากาศยาน ฝ่ายมาตรฐานทำอากาศยานและอากาศยานพาณิชย์ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ

ด้วย นางสาวศุภสุดา ชาญประไพ รหัสนักศึกษา ๖๑๑๓๒๐๐๐๓๐ นักศึกษาหลักสูตรการจัดการ
มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์หัวข้อ “ปัจจัยการรายงานด้าน
ความปลอดภัยภาคสมัครใจ” โดยมี ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะ
ผู้ทรงคุณวุฒิในเรื่องดังกล่าว ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนให้คำปรึกษาและ
ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับเครื่องมือการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับนักศึกษาในการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัย
ต่อไป สำหรับเครื่องมือการวิจัยและเอกสารประกอบการพิจารณา รวมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาจะนำ
เรียนด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาให้ความอนุเคราะห์และขอขอบคุณล่วงหน้า ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ)

ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ

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

นางสาวศุภสุดา ชาญประไพ โทร. ๐๘๖-๗๗๒๕-๕๑๗๗

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

ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์

นักศึกษา	ศุภสุดา ชาญประไพ	รหัสนักศึกษา 6113200030
สาขาวิชา	การจัดการการบิน	
วัน-เดือน-ปีเกิด	วันที่ 30 กรกฎาคม 2537	
จังหวัดที่เกิด	กรุงเทพมหานคร	
ที่อยู่ปัจจุบัน	99/151 ซอยรามคำแหง 94 แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร 10240	
สถานที่ทำงาน	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
ตำแหน่ง	จนท. ปกท3. งขบ. สบบ. ฝปข. ทสก.	
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี หลักสูตรเทคโนโลยีการบินบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการท่าอากาศยาน สถาบันการบินพลเรือน พ.ศ. 2559	

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี