

Research Article

การศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติ สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน

A STUDY OF RULES AND REGULATIONS FOR AIRSIDE VEHICLE DRIVING-VIOLATION BEHAVIORS AT SUVARNABHUMI AIRPORT

ประภากร ปัตถวี^{1*} วราภรณ์ เต็มแก้ว² และ ธัญญรัตน์ คำเพระ³

^{1, 2, 3}สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

Prapakorn Pattavee^{1*}, Waraporn Temkaew² and Thanyarat Khamphoh³

^{1, 2, 3}Aviation Management Civil Aviation Training Center Thailand

*E-mail: prapakorn.p@airportthai.co.th

Received: 2022-04-20

Revised: 2022-05-23

Accepted: 2022-05-23

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเสนอข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและแก้ไขพฤติกรรมการณ์การฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่ปฏิบัติงานขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน จำนวน 17 คน รวมถึงข้อมูลจากคู่มือหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มาวิเคราะห์ตามแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและแนวคิดด้านปัจจัยมนุษย์ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกิดจากพฤติกรรมการฝ่าฝืนของผู้ขับขี่ยานพาหนะ การฝ่าฝืนที่พบมากที่สุดคือ การฝ่าฝืนเป็นกิจวัตรที่เกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะกระทำจนเคยชิน รองลงมาคือ การฝ่าฝืนตามสถานการณ์ มีสาเหตุมาจากสถานการณ์เฉพาะหน้าระหว่างผู้ขับขี่กับสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงาน ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและแก้ไขพฤติกรรมการณ์การฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน คือ ท่าอากาศยานควรตรวจสอบสิ่งอำนวยความสะดวกและ

อุปกรณ์ภายในเขตการบินในอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน รวมถึงบริษัทสายการบินควรจัดสรรจำนวนบุคลากรในการปฏิบัติงานให้มีความเหมาะสม มีการจัดอบรมแก่พนักงานเพื่อเพิ่มความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในเขตการบิน

คำสำคัญ: พฤติกรรม การฝ่าฝืน ผู้ขับขี่ยานพาหนะ

ABSTRACT

The objective of this independent study is 1) to examine human behaviors that violate the rules and regulations for airside driving at Suvarnabhumi airport. And 2) to find direction for improvement and adjustment on violations of rules and regulations for airside driving at Suvarnabhumi airport by studying 17 informative operators' interviewees who operate their duties in the airside area. And also collecting the data from the rules and regulations for airside driving at Suvarnabhumi airport textbook, to analyze the concept and theory of the accident, human factor ideas about human behavior involved in rules and regulations for airside driving at Suvarnabhumi airport violation, and descriptive lecture in accordance with the goals of independent study. The result of the study revealed that human behavior that violates the rules and regulations for airside driving at Suvarnabhumi airport is caused by human mistakes. The frequent violation is the habit of operators who accept the risk of driving beyond the speed limit. The second type of violation was caused by immediate events between drivers and their working environment.

Keywords: Behavior, Violation, Airside Driving

บทนำ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) มีการให้บริการสายการบินแบบประจำมากถึง 140 สายการบิน ทำการบินเชื่อมต่อไปยัง 64 ประเทศ ด้วยเส้นทางการบินถึง 184 เส้นทาง นอกจากนี้ยังเป็นท่าอากาศยานที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 3 ของโลก โดยมีพื้นที่อาคารผู้โดยสารกว่า 563,000 ตารางเมตร มุ่งเน้นการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวก

ความสะดวกแก่สายการบินและผู้โดยสารได้รับความสะดวกและรวดเร็ว ภายใต้ความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัย มุ่งมั่นพัฒนาระดับคุณภาพให้บริการอย่างต่อเนื่อง โดยที่ผ่านมา ทสภ. มีผู้โดยสารมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้นถึง 62.8 ล้านคนต่อปีโดยมีเที่ยวบินเฉลี่ยวันละประมาณ 1,037 เที่ยวบินหรือประมาณ 378,505 เที่ยวบินต่อปี ส่งผลให้ทสภ. ต้องรองรับจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารเกินกว่าขีดความสามารถในการรองรับที่ได้วางแผนไว้

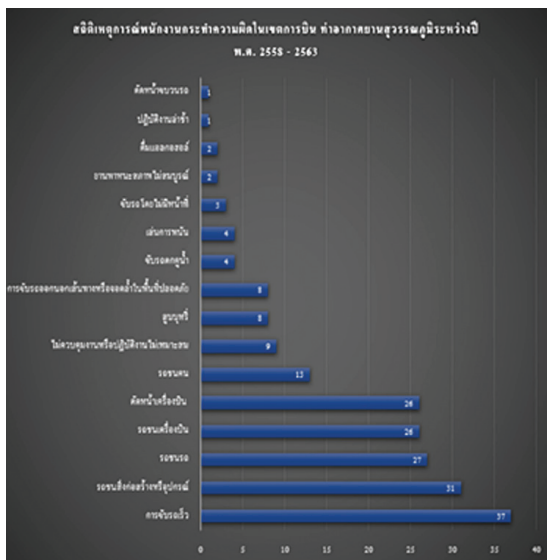
ตั้งแต่ต้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อมาตรฐานการให้บริการ และส่งผลกระทบต่อความพึงพอใจของสิ่งอำนวยความสะดวก ทำให้ ทสภ. ต้องบริหารจัดการภายใต้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด ในปีงบประมาณ 2563 ได้ให้บริการสายการบินแบบประจำ 175 สายการบิน เป็นสายการบินขนส่งผู้โดยสาร ผสมสินค้า 150 สายการบินและขนส่งสินค้า 25 สายการบิน จากสถิติการจราจรทางอากาศ ปี 2558-2562 พบว่ามีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นทุกปี (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). 2563.) ดังตารางที่ 1

ตามที่กล่าวไปในข้างต้น เมื่อจำนวนเที่ยวบินที่ทสภ.รองรับตั้งแต่ปี พ.ศ.2558-2562 มีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สายการบินและบริษัทผู้ประกอบการจึงได้มีการจัดสรรพนักงานผู้ปฏิบัติงานในเขตการบินและยานพาหนะ รวมถึงอุปกรณ์บริการภาคพื้นให้มีความเพียงพอ กับปริมาณเที่ยวบินที่รับผิดชอบ โดยเฉลี่ยเครื่องบินจำนวน 1 ลำ เมื่อเข้าจอดรับบริการภาคพื้น ที่หลุมจอดอากาศยานจะมียานพาหนะและอุปกรณ์บริการภาคพื้นเข้ามาให้บริการเพื่อให้ทันต่อเที่ยวบินถัดไป จำนวนยานพาหนะและอุปกรณ์บริการ

ตารางที่ 1 สถิติจำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2558-2562

พ.ศ.	เที่ยวบินรวม	เที่ยวบินเฉลี่ยต่อเดือน	เที่ยวบินเฉลี่ยต่อวัน
2558	317,078	26,423	869
2559	336,352	28,029	922
2560	350,519	29,210	960
2561	369,479	30,790	1,012
2562	380,052	31,671	1,041

ภาคพื้นที่จะเข้ามาให้บริการอากาศยานมีความสัมพันธ์กับจำนวนผู้ปฏิบัติงานขับขียานพาหนะของสายการบินหรือบริษัทผู้ประกอบการในเขตการบิน ซึ่งปริมาณเที่ยวบินจำนวนมากเกินกว่าจำนวนพนักงาน ยานพาหนะและอุปกรณ์บริการภาคพื้นนั้น ส่งผลให้พนักงานผู้ปฏิบัติงานในเขตการบินต้องปฏิบัติงานให้ทันเวลาเพื่อให้อากาศยานได้รับการตรวจสอบและการให้บริการครบถ้วนตามที่กำหนดไว้และสามารถเดินทางไปยังสนามบินปลายทางได้ทันต่อเวลาทำการบิน จากตรวจสอบรายงานสถิติความปลอดภัยในเขตการบิน ทสภ. ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2563 พบว่ามีจำนวนพนักงานผู้กระทำความผิดในเขตการบิน ทสภ. ในหลายเหตุการณ์โดยมีรายละเอียดตามแผนภูมิในภาพที่ 1



ภาพที่ 1 แผนภูมิแสดงสถิติเหตุการณ์พนักงานกระทำความผิดในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2558 - 2563
ที่มา Airside Operations Department, Suvarnabhumi Airport (2021)

จากแผนภูมิในภาพที่ 1 พบว่า มีจำนวนผู้กระทำความผิดในเขตการบินช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2558-2563 จำนวนมาก โดยเฉพาะการกระทำความผิดในลักษณะการขับขียานพาหนะด้วยความเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วที่ ทสภ. กำหนด มีจำนวนถึง 37 ครั้ง รองลงมาคือ การขับขียานพาหนะเฉี่ยวชนสิ่งก่อสร้างหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ในเขตการบิน จำนวน 31 ครั้ง ตามด้วยการขับขียานพาหนะเฉี่ยวชนยานพาหนะ จำนวน 27 ครั้ง นอกจากนี้ยังมีอุบัติเหตุที่ส่งผลรุนแรงทั้งในด้านความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่ออากาศยานและภาพลักษณ์ของท่าอากาศยานหรือสายการบินคือการขับขียานพาหนะชนอากาศยานและการขับขียานพาหนะตัดหน้าอากาศยาน ซึ่งมีจำนวนมากถึง 26 ครั้ง จากข้อมูลเชิงสถิติที่กล่าวไปในข้างต้น งานควบคุมเขตการบิน ส่วนบริการเขตการบิน ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ทสภ. ได้ทำการสอบสวนพนักงานกระทำความผิด เพื่อหาสาเหตุหรือมูลเหตุของพฤติกรรมอันเป็นที่มาของอุบัติเหตุหรือพฤติกรรมที่เชื่อมโยงให้พนักงานผู้ปฏิบัติงานในเขตการบินกระทำการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติการขับขียานพาหนะในเขตการบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ผู้ปฏิบัติงานขับขียานพาหนะในเขตการบินทุกคน ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภายในของ ทอท. ไปจนถึงสายการบินและบริษัทผู้ประกอบการจะต้องเข้ารับการอบรมเพื่อรับทราบหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติบทลงโทษ และแนวทางการพิจารณาโทษ แม้ว่า จะได้รับการอบรมอย่างสม่ำเสมอก็ยังคงมีเหตุการณ์ฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขียานพาหนะในเขตการบินบ่อยครั้ง ดังนั้น ผู้วิจัย

จึงสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขให้ผู้ปฏิบัติงานขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินมีความรับผิดชอบต่อส่วนรวมโดยการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินอย่างเคร่งครัด ส่วนผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามก็ต้องได้รับผลจากการบังคับใช้หลักเกณฑ์การขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ซึ่งหากทุกภาคส่วนที่ปฏิบัติงานในเขตการบิน ทสภ. ร่วมมือร่วมใจกันอย่างจริงจัง ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินอย่างเคร่งครัด ก็จะสามารถลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ในเขตการบิน ทสภ. ซึ่งแน่นอนว่าประโยชน์สุดท้ายก็คือผู้ปฏิบัติงานขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินสามารถปฏิบัติงานร่วมกันได้อย่างปลอดภัยสูงสุด

วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 2) เพื่อเสนอแนะข้อคิดเห็นในการปรับปรุงและแก้ไขพฤติกรรมการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

ทราบถึงลักษณะพฤติกรรมการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และนำข้อมูลดังกล่าวไปวิเคราะห์เพื่อปรับใช้ในการกำหนดแนวทาง

การควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอื่น ๆ ในความรับผิดชอบของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้การขับขี่ยานพาหนะรวมถึงการปฏิบัติงานในเขตการบินมีความปลอดภัยสูงสุด

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษารั้งนี้เป็นการศึกษางานวิจัยเชิงคุณภาพ โดยทำการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องและทำการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตการศึกษา คือ ขอบเขตเนื้อหาที่ใช้ในการวิจัย และขอบเขตด้านเวลา

ทบทวนแนวคิด

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

พฤติกรรมมนุษย์เป็นการตอบสนองต่อสิ่งเร้าหรือการรับเข้าทั้งหลายไม่ว่าจะเป็นภายในหรือภายนอก มีสติหรือไม่มีสติ ชัดเจนหรือแอบแฝง และโดยตั้งใจหรือไม่ตั้งใจซึ่งเป็นที่ลึกลับซับซ้อนและมีตัวแปรหลายตัวที่มีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรมของมนุษย์ โดยต้องอาศัยศาสตร์หลายแขนงมาช่วยอธิบายสำหรับทางชีววิทยาเป็นการศึกษาโดยเน้นทางด้านร่างกายระบบประสาทสมองส่วนต่าง ๆ ด้านจิตวิทยานับทางด้านจิตใจ และด้านสังคมวิทยาเป็นการศึกษาสิ่งแวดล้อมทางสังคม เช่น วัฒนธรรม ค่านิยม สภาพบ้านเมืองที่อยู่อาศัย เป็นต้น นักวิชาการส่วนใหญ่ได้นิยามความหมายของคำว่า พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมหรือการกระทำของมนุษย์ที่แสดงออกมาในลักษณะต่าง ๆ แน่นอนว่าทั้งหมดที่กล่าวมานั้นคือพฤติกรรมแต่จริง ๆ แล้วพฤติกรรมมนุษย์นั้นไม่ได้หมายถึง

แต่สิ่งที่แสดงออกมาในรูปแบบของการปฏิบัติ อย่างเดียว แต่พฤติกรรมยังหมายถึงสิ่งที่อยู่ด้านในจิตใจของคนเราอย่างความคิด ทักษะคติ ความเชื่อ ตลอดจนความรู้สึกก็เป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรมเช่นกัน แบ่งเป็น 2 ประเภทคือ (Sengpracha, 1995)

1) พฤติกรรมที่เป็นมาแต่กำเนิด เป็นพฤติกรรมที่ได้มาจากกรรมพันธุ์ โดยไม่จำเป็นต้องเรียนรู้มาก่อน เช่น พฤติกรรม Reflexes ที่เกิดขึ้นเมื่อมีสิ่งของเข้ามาใกล้ ๆ กับตา ตาก็จะกระพริบเองโดยอัตโนมัติ

2) พฤติกรรมเรียนรู้ จะพบในมนุษย์เป็นส่วนใหญ่ หรือในสัตว์ชั้นสูงซึ่งมีระบบประสาทเจริญดีในสัตว์ชั้นต่ำบางชนิดก็อาจมีพฤติกรรมนี้ได้ โดยพฤติกรรมที่เกิดขึ้นเหล่านั้นและในขณะนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ หลายประการ (Tarapoj, 2000)

1.1 แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (The theory of planned behavior: TPB)

Ajzen (1991) ได้อธิบายแนวคิดทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน คือ การศึกษาทัศนคติและอิทธิพลของทัศนคติที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ทฤษฎีนี้ได้รับความนิยมนอย่างแพร่หลายสำหรับ TPB เป็นทฤษฎีที่เป็นผลจากการพัฒนาเพิ่มเติมมาจาก The theory of reasoned action ทฤษฎีทางจิตวิทยาที่พัฒนามาจากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลของ Ajzen & Fishbein (1975) ทฤษฎีนี้อธิบายว่า การแสดงพฤติกรรมของมนุษย์จะเกิดจากการชี้แนะด้วยความเชื่อ 3 ประการ ได้แก่ ความเชื่อเกี่ยวกับพฤติกรรม ความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง

และความเชื่อเกี่ยวกับความสามารถในการควบคุม ซึ่งความเชื่อแต่ละตัวจะส่งผลต่อตัวแปรต่าง ๆ

2. แนวคิดด้านปัจจัยมนุษย์

2.1 ทฤษฎีปัจจัยมนุษย์

ทฤษฎีปัจจัยมนุษย์เป็นทฤษฎีหนึ่งที่ใช้อธิบายเรื่องการเกิดอุบัติเหตุ มีแนวคิดที่ว่าสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์ ซึ่งปัจจัยที่ทำให้เกิดความผิดพลาดของมนุษย์มี 3 ปัจจัย คือ การรับภาระมากเกินไป การตอบสนองที่ไม่เหมาะสม และการกระทำที่ไม่เหมาะสม

ความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) หมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นซึ่งเกี่ยวข้องกับการกระทำหรือไม่กระทำของผู้ปฏิบัติงาน ส่งผลให้การปฏิบัติงานไม่สำเร็จตามวัตถุประสงค์ โดยลักษณะของความผิดพลาดของมนุษย์ได้แก่ 1) ไม่กระทำเมื่อถึงเวลาต้องกระทำ 2) กระทำเมื่อไม่ต้องการให้กระทำ 3) การกระทำที่ไม่ถูกต้อง 4) การกระทำที่ไม่ทำตามขั้นตอนการทำงาน และ 5) การกระทำที่ล่าช้า

Reason (1997) ได้ศึกษาลักษณะพฤติกรรมของความผิดพลาดของมนุษย์ในการทำงานที่เป็นสาเหตุให้การปฏิบัติงานไม่ประสบความสำเร็จได้ สามารถแบ่งออกเป็น 4 แบบ คือ

1) การพลั้งเผลอ (Slips) คือ ความผิดพลาดเกิดจากความจำของผู้ปฏิบัติงานเสียไปชั่วคราวและไม่ได้ตั้งใจกระทำ แต่สุดท้ายก็กลับมานึกขึ้นได้เองและสามารถปฏิบัติงานได้ เช่น การทำข้ามขั้นตอนการปฏิบัติงาน การจัดลำดับความสำคัญของงานผิดพลาด และการทำผิดจังหวะเวลา

2) การลืม (Lapses) คือ ความผิดพลาดเกิดจากความจำของผู้ปฏิบัติงานเสีย ในสิ่งที่เรียนรู้และไม่สามารถกระทำตามขั้นตอน การปฏิบัติงานได้ โดยไม่ได้ตั้งใจกระทำ และไม่รู้ว่าทำผิดพลาด เช่น ละเลยการกระทำตามแผน และการไม่รู้หน้าที่ของตน

3) การทำผิด (Mistakes) คือ ความผิดพลาดที่เกิดจากความตั้งใจกระทำของผู้ปฏิบัติงานและไม่รู้ว่าเป็นการกระทำที่ไม่ถูกต้อง โดยคิดว่าเป็นการกระทำที่ถูกต้องและเป็นอันตรายมาก การทำผิดสามารถแบ่งได้ 2 ประเภทคือ

3.1 การทำผิดเกิดในขั้นของการใช้กฎเกณฑ์ (Rule Based) คือ การไม่เข้าใจกฎระเบียบวิธีการปฏิบัติงานอื่น ๆ อย่างดีพอ

3.2 การทำผิดเกิดในขั้นความรู้พื้นฐาน (Knowledge Based) คือ การมีความรู้ด้านการบินยังไม่พร้อมหรือขาดความรู้ด้านการบินในส่วนนั้น

4) การฝ่าฝืน (Violation) คือ ความผิดพลาดที่เกิดจากความตั้งใจกระทำของผู้ปฏิบัติงาน โดยผู้ปฏิบัติงานไม่ทำตามกฎเกณฑ์ระเบียบวิธีการปฏิบัติงาน และรู้ว่าทำผิดซึ่งเป็นอันตรายมากกว่าความผิดพลาดชนิดอื่น ๆ การฝ่าฝืนสามารถแบ่งได้ 4 ประเภท คือ

4.1 การฝ่าฝืนเป็นกิจวัตร (Routine Violations) คือ การฝ่าฝืนที่ทำจนเคยชิน เกิดขึ้นบ่อย และการยอมรับความเสี่ยงจนเป็นเรื่องปกติ

4.2 การฝ่าฝืนตามสถานการณ์ (Situational Violations) คือ การฝ่าฝืนตามเหตุการณ์เฉพาะหน้าระหว่างผู้ปฏิบัติงาน

กับสภาพแวดล้อม จากแรงกดดันด้านเวลา ขาดการกำกับดูแล ขาดแคลนเครื่องมือและเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ

4.3 การฝ่าฝืนแบบตื่นตัว (Optimizing Violations) คือ การฝ่าฝืนเพื่อให้งานนั้นน่าสนใจหรือน่าตื่นเต้นเนื่องจากความน่าเบื่อหน่ายของงาน

4.4 การฝ่าฝืนแบบยกเว้น (Exceptional Violations) คือ การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ระเบียบขั้นตอนการปฏิบัติงาน หรือการไม่มีความรู้ความสามารถที่เพียงพอที่จะปฏิบัติงาน

3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ

3.1 สาเหตุของอุบัติเหตุในการทำงาน Heinrich (1920) ได้สรุปถึงสาเหตุของอุบัติเหตุไว้ 3 ประการ ดังนี้

1) เกิดจากคน (Human Causes) มีจำนวนสูงที่สุด คือ ร้อยละ 88 เกิดจากอุบัติเหตุทุกครั้ง ตัวอย่างเช่น การทำงานที่ไม่ถูกต้อง ความพลั้งเผลอ ความประมาท การมีนิสัยชอบเสี่ยงในการทำงาน เป็นต้น

2) เกิดจากความผิดพลาดของเครื่องจักร (Mechanical Failure) มีจำนวนร้อยละ 10 ของการเกิดอุบัติเหตุทุกครั้ง เช่น ส่วนที่เป็นอันตรายของเครื่องจักร ไม่มีเครื่องป้องกันเครื่องจักร เครื่องมือ หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ขาดครบถ้วน รวมถึงการวางผังโรงงานไม่เหมาะสม สภาพแวดล้อม

3) สาเหตุที่เกิดจากดวงชะตา (Acts of God) มีจำนวนร้อยละ 2 เป็นสาเหตุ

ที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาตินอกเหนือการควบคุมได้ เช่น พายุ น้ำท่วม ไฟป่า เป็นต้น

3.2 ทฤษฎีพื้นฐานของการเกิดอุบัติเหตุ

1) ทฤษฎีรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุของกองทัพบกสหรัฐอเมริกา โดย Chimbanrai (1996) ได้อธิบายว่า การบริหารงานความปลอดภัยของกองทัพบกสหรัฐอเมริกาได้พัฒนาขึ้นเนื่องจากได้มีการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ในการป้องกันประเทศ กองทัพบกสหรัฐอเมริกาจึงได้ศึกษาเทคโนโลยีด้านความปลอดภัย ควบคู่กับเทคโนโลยีการผลิต และการใช้ด้วยรูปแบบที่นำเสนอเป็นรูปแบบที่แสดงถึงการเกิดอุบัติเหตุ

2) ทฤษฎีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ (Accident - proneness Theory) โดย Srisuriyavat (1993) อธิบายว่า ทฤษฎีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุเป็นทฤษฎีที่ใช้อธิบายพฤติกรรม การเกิดอุบัติเหตุ โดยคนที่มักจะเกิดอุบัติเหตุเป็นประจำจะมีลักษณะเฉพาะบุคคลที่แตกต่างไปจากบุคคลอื่น อันเป็นผลทำให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย โดยไม่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นข้อจำกัดของทฤษฎีนี้ พบว่าสามารถอธิบายร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากคนที่ได้รับอุบัติเหตุเป็นประจำได้เพียงร้อยละ 15 เท่านั้น อีกร้อยละ 85 ไม่สามารถอธิบายได้

3) ทฤษฎีแห่งเป้าหมาย ความอิสระ และความกระตือรือร้น Srisuriyavat (1993) อธิบายว่า การเกิดอุบัติเหตุเป็นผลมาจากพฤติกรรมการทำงานที่ไม่มีคุณภาพเกิดขึ้นขณะที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพทางจิตใจที่ไม่ได้รับผลตอบแทนทำให้ขาดความกระตือรือร้นในการทำงาน ในทางตรงข้ามถ้ามีสภาพจิตใจที่ดี

เศรษฐกิจดี รู้สึกกระตือรือร้นในการทำงาน ผลที่ตามมาคือ งานมีคุณภาพ และพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยจะไม่เกิดขึ้น การให้รางวัลเพื่อให้มีการเปลี่ยนแปลงทางจิตใจแก่ผู้ที่ทำถูกต้องเกณฑ์ ต้องมีการส่งเสริมและตั้งเป้าหมายไว้ทั้งในระยะสั้น และระยะยาว เปิดโอกาสใหม่ หยิบยกปัญหามาพูดคุยกัน ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างนิสัยกระตือรือร้น และเกิดผลผลิตที่มีคุณภาพ

4) ทฤษฎีการปรับตัว-ความเครียด (The adjustment-stress theory) ทฤษฎีนี้คล้ายกับทฤษฎีแห่งเป้าหมาย ความอิสระและความกระตือรือร้น คือ ความเครียดจากการทำงาน เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ ผู้เชี่ยวชาญพาหนะในเขตการบินที่มีความเครียดแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุมากกว่า คนงานที่ไม่มีความเครียด เป็นทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับธรรมชาติ การปรับตัวต่อภาวะเครียดของมนุษย์ ซึ่งเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไป เช่น อุณหภูมิแสงสว่าง การระบายอากาศในสถานที่ทำงาน การดื่มสุรา และอิทธิพลของโรคต่าง ๆ จากแนวคิดพื้นฐานของการเกิดอุบัติเหตุ สรุปได้ว่า พื้นฐานของการเกิดอุบัติเหตุคนนั้น มีความซับซ้อน และมีหลายปัจจัยมาเกี่ยวข้องทั้งด้านตัวบุคคล ได้แก่ สภาพร่างกาย จิตใจการบริหารจัดการงาน ตลอดจนสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ถ้าผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุสามารถแก้ไขปัญหา หรือสามารถป้องกันที่ต้นเหตุการเกิดอุบัติเหตุได้ อันจะมีผลทำให้ลดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินได้

4. ระบบวิเคราะห์มนุษย์ปัจจัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ (Human Factors Analysis and Classification System for Accident Prevention; HFACS)

HFACS เป็นเครื่องมือด้านนิรภัยที่สามารถระบุ สืบค้น บันทึกลง และวิเคราะห์สาเหตุ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์ ภาพหลังเกิดอุบัติเหตุแล้วแต่ไม่ได้ลงลึกไปถึงเงื่อนไข ขอบเขต หรือสิ่งที่มาบั่นทอนศักยภาพทางจิตใจและทางร่างกายของบุคคลที่ส่งผลให้เกิดความผิดพลาดนั้น Wiegmann & Shappell (1997) อธิบายว่า HFACS อยู่บนพื้นฐานทฤษฎีการวิเคราะห์การป้องกันอุบัติเหตุด้วยระบบของ Reason (1990) นำมาสู่การอธิบายด้วยแผนภาพซึ่งมีขั้นตอนตามลำดับจากขั้นตอนสุดท้ายก่อนการเกิดอุบัติเหตุ คือ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) สภาพเงื่อนไขก่อนเกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Precondition for Unsafe Acts) การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Supervision) และอิทธิพลจากการจัดรูปแบบองค์กร (Organization influences)

ระเบียบวิธีวิจัย

1) ค้นคว้าเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎีงานวิจัย รวมถึงผลงานการศึกษาค้นคว้าอิสระต่าง ๆ ที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับ การศึกษาพฤติกรรม การฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คู่มือหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คู่มือและขั้นตอนการปฏิบัติงานควบคุมเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เอกสารการสอบสวนพนักงานกระทำความผิดในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง บทความ

วารสาร งานวิจัย วิทยานิพนธ์ กฎหมาย กฎ ข้อบังคับ คำสั่ง ระเบียบ ค้นคว้าหาข้อมูลทางสื่อสารสนเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2) การสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) จำนวน 17 คน ซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติงานขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3) ทำการสังเคราะห์ วิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกมีความสอดคล้องหรือแตกต่างกันรายการใดเพื่อนำมาสรุปข้อมูลในแต่ละประเด็น

4) สรุปผลการศึกษาให้สอดคล้องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา

สรุปผลการวิจัยและอภิปรายผลการวิจัย

สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยพบว่า

1. พฤติกรรมการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่าพฤติกรรมการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกิดจากพฤติกรรมการฝ่าฝืนของตัวผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งเป็นการกระทำที่อันตรายที่สุด เพราะเป็นความตั้งใจที่จะฝ่าฝืนระเบียบวิธีปฏิบัติงานของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน โดยไม่ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบ หลักเกณฑ์ และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการฝ่าฝืนที่พบมากที่สุดคือ การฝ่าฝืนเป็นกิจวัตร (Routine Violations) เป็นการฝ่าฝืนที่เกิดจาก

ผู้ขับขี่ยานพาหนะกระทำงานเคยชิน เกิดขึ้นบ่อยครั้ง และยอมรับความเสี่ยงในการขับขี่ยานพาหนะ เกินความเร็วที่กำหนดจนเป็นเรื่องปกติ ซึ่งบางครั้งการฝ่าฝืนที่เกิดจากความเคยชินนั้น อาจส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัยที่มีระดับรุนแรง กว่าปกติเกิดขึ้นได้ เช่น การขับขี่ยานพาหนะตัดหน้า อากาศยานที่กำลังทำเข้าหลุมจอดอากาศยาน การขับขี่ยานพาหนะขณะมีเมฆา เป็นต้น การฝ่าฝืน ที่รองลงมาคือ การฝ่าฝืนตามสถานการณ์ (Situation Violations) ผู้ขับขี่ยานพาหนะขับขี่ยานพาหนะ เกินความเร็วที่กำหนดเนื่องจาก เกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้าระหว่างผู้ขับขี่กับ สภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงาน เช่น ทักษะวิสัย ขณะปฏิบัติงานไม่เอื้ออำนวย ความกดดันด้านเวลา เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน เป็นต้น จากพฤติกรรมการณ์การฝ่าฝืนข้างต้นส่งผลให้ผู้ฝ่าฝืน ถูกเจ้าหน้าที่งานควบคุมเขตการบินเรียกขอตรวจสอบ บัตรอนุญาตรักษาความปลอดภัยบุคคลชนิด ถาวร พร้อมทั้งแจ้งความผิดให้ทราบ และแจ้ง ให้ผู้บังคับบัญชาผู้กระทำผิดมาพบที่สำนักงาน ควบคุมเขตการบิน เพื่อทำการสอบสวน ผู้กระทำผิด จะถูกยึดบัตรอนุญาตรักษาความปลอดภัย บุคคลชนิดถาวรทำให้ไม่สามารถเข้ามาทำงาน ในเขตการบินได้โดยเจ้าหน้าที่งานควบคุม เขตการบิน จะแจ้งถึงขั้นตอนหลังโดนยึดบัตรฯ ว่าผู้กระทำผิดจะต้องไปติดต่อขอเข้าอบรมหลักสูตร และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ ในเขตการบินทำอากาศยานสุวรรณภูมิใหม่อีกครั้ง และต้องสอบให้ผ่านตามเกณฑ์ที่กำหนด จะได้รับบัตรอนุญาตรักษา ความปลอดภัยบุคคลชนิดถาวรคืน ทั้งนี้ ผู้กระทำผิด

ยังได้รับการเตือนจากทางบริษัทต้นสังกัดด้วย

2. แนวทางการแก้ไขโดยใช้ระบบ วิเคราะห์มนุษย์ปัจจัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ (Human Factors Analysis and Classification System for Accident Prevention: HFACS) มาวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยพฤติกรรมการณ์การฝ่าฝืน หลักเกณฑ์ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามปัจจัยที่ก่อให้เกิด พฤติกรรมการณ์การฝ่าฝืน เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไข ดังนี้

2.1 การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะขับขี่ด้วยความเร็ว เกินกว่าที่กำหนด และบางรายพบว่ามี การดื่มสุราหรือของมีเมฆาก่อนปฏิบัติงาน ดังนั้นบริษัทสายการบิน และทำอากาศยานควรเพิ่ม มาตรการ หรือบทลงโทษในกรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ มีการฝ่าฝืนหรือกระทำผิดในลักษณะเดิมบ่อยครั้ง

2.2 สภาพที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) พบว่า สาเหตุการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์ และวิธีปฏิบัติเกิดจาก ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีความเครียด จากอาการปวดท้อง และสภาพสัญลักษณ์ เส้นขอบ การจราจรภายในเขตการบินไม่ชัดเจน เลื่อนราง ทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเกิดความสับสน ดังนั้น ทำอากาศยานควรเพิ่มรอบการตรวจสอบ ซ่อมบำรุง การทาสีตีเส้นจราจรภายในเขตการบินให้อยู่ในสภาพ ที่พร้อมใช้งาน รวมถึงจัดสรรสิ่งอำนวยความสะดวก ภายในเขตการบินให้มีจำนวนที่เหมาะสม ผู้ปฏิบัติงาน สามารถเข้าถึงได้ง่าย

2.3 การกำกับดูแล (Unsafe Supervision) พบว่า บริษัทสายการบินจัดสรร จำนวนผู้ปฏิบัติงานไม่เหมาะสม ส่งผลให้ผู้ปฏิบัติงาน

ที่ซับซ้อนงานพาหนะทำงานเกินขีดความสามารถของผู้ปฏิบัติงาน ดังนั้นบริษัทสายการบินควรกำหนดระยะเวลาการทำงานให้มีความชัดเจน มีจำนวนงานที่ไม่เกินสมรรถนะของผู้ปฏิบัติงานซับซ้อนงานพาหนะและจัดสรรจำนวนบุคลากรในการปฏิบัติงานให้มีความเหมาะสม โดยคำนึงถึงความปลอดภัยในการทำงานเป็นสำคัญ

2.4 ด้าน อิทธิพลองค์กร (Organization Influence) พบว่า บริษัทสายการบินขาดการจัดการด้านทรัพยากรบุคคลที่ดีในการปฏิบัติงาน อีกทั้งผู้ซับซ้อนงานพาหนะถูกเร่งจากหน่วยงานทำให้ผู้ซับซ้อนเกิดความกดดันรวมถึงผู้ซับซ้อนงานพาหนะขาดความใส่ใจขณะซับซ้อน ดังนั้นบริษัทสายการบินควรมีการจัดอบรมเพื่อเพิ่มความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น การประเมินความเสี่ยงในสถานการณ์ต่าง ๆ การตระหนักรู้ในสถานการณ์ เน้นย้ำเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ซับซ้อนงานพาหนะภายในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แก่ผู้ปฏิบัติงาน และท่าอากาศยานควรร่วมมือกับบริษัทสายการบินนำระบบการจัดการด้านความปลอดภัยการบินขององค์กรมาปรับใช้เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยภายในองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงการฝ่าฝืนกฎระเบียบ

อภิปรายผลการวิจัย

จากการวิจัยเรื่อง “การศึกษาพฤติกรรม การฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ซับซ้อนงานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ผู้วิจัยสามารถนำผลมาอภิปรายได้ดังนี้ พฤติกรรมฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ซับซ้อนงานพาหนะในเขตการบิน

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า เป็นการกระทำอันไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) ซึ่งเกิดจากการไม่ปฏิบัติตามระเบียบ ข้อกำหนด หลักเกณฑ์ และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ซับซ้อนงานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อตัวผู้ปฏิบัติงาน โดยสาเหตุการกระทำอันไม่ปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานซับซ้อนงานพาหนะ สอดคล้องกับผลการศึกษาของ Chaturapornprakit (2021) เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถผิดกฎหมายจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน และสอดคล้องกับทฤษฎี Swiss Cheese Model ของ Professor J. Reason (1990) คือการฝ่าฝืน เพราะเป็นการตั้งใจที่จะฝ่าฝืนระเบียบวิธีปฏิบัติงาน เป็นการกระทำที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติหน้าที่ซับซ้อนงานพาหนะและบุคคลอื่น แม้ผู้ฝ่าฝืนไม่ได้มีเจตนาที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ Dong (2013) เรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุจราจร: กรณีศึกษาในสี่ตึกของวิทยาลัยนานาชาติ มหาวิทยาลัยบูรพา และ Diaz (2012) เรื่อง การประเมินพฤติกรรมรถละเมิดกฎจราจรและการระบุแหล่งที่มาของอุบัติเหตุในสี่ที่พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการฝ่าฝืนและละเมิดกฎจราจรที่แตกต่างกัน และไม่ได้มีเจตนาที่จะฝ่าฝืนและทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น สาเหตุอีกประการของพฤติกรรมการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ซับซ้อนงานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกิดจากกระบวนการ ขั้นตอน ระบบที่ซ่อนเร้นหรือแอบแฝงอยู่ ซึ่งอาจฝ่าฝืนจากความเคยชินในการปฏิบัติงานเป็นประจำ หรือฝ่าฝืน

เนื่องจากสถานการณ์บังคับ เช่น ทัศนวิสัยขณะปฏิบัติงานไม่เอื้ออำนวยเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ความกดดันด้านเวลา สอดคล้องกับผลการศึกษาของ Khampukka, Yamram and Chomchuen (2012) เรื่อง พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี และ Thiyabutra, Satiennam and Satiennam (2015) เรื่อง การประยุกต์ใช้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงที่พบว่า สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรส่วนใหญ่เกิดจาก ความกดดันด้านเวลาและเร่งรีบ ทั้งนี้ พฤติกรรมการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่เกิดจากสภาพที่ไม่ปลอดภัย พบว่า สาเหตุการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะมีความเครียดจากการปวดท้อง และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ในสภาพที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงาน เช่น ความเลือนรางของสัญลักษณ์หรือป้ายบอกทางเส้นขอบทางจราจรภายในเขตการบินไม่ชัดเจน อีกทั้งผู้ขับขี่ยานพาหนะถูกรบกวนจากพนักงาน ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความกดดัน รวมถึงผู้ขับขี่ยานพาหนะขาดความใส่ใจขณะขับขี่ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Joewono, Vandebona and Susilo (2015) เรื่อง สาเหตุเชิงพฤติกรรมและแบ่งหมวดหมู่ในเรื่องของการละเมิดกฎจราจรและการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ยานพาหนะของชาวอินโดนีเซีย พบว่าความไม่เชี่ยวชาญในด้านเส้นทางและความรู้ด้าน

การจราจร รวมถึงสภาพการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นถนนที่ชำรุดส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะทั่วไป

1.1 ผู้บริหารของบริษัทผู้ประกอบการและสายการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ควรส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กรให้พนักงานทุกคนมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นและกำหนดแผนการฝึกอบรมด้านหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระเบียบวิธีปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยขององค์กร รวมถึงการแลกเปลี่ยนความรู้ขั้นตอนการปฏิบัติงานระหว่างส่วนงานเพื่อให้พนักงานเข้าใจถึงข้อจำกัดในการทำงานของส่วนงานต่าง ๆ และมีความเข้าใจตรงกัน

1.2 ท่าอากาศยานควรให้ความสำคัญในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในเขตการบิน ควรเพิ่มรอบการตรวจสอบ ซ่อมบำรุงการทาสีตีเส้นจราจรภายในเขตการบินไฟส่องสว่างต่าง ๆ

1.3 ท่าอากาศยานควรจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ปฏิบัติงานในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เช่น ห้องน้ำ ให้มีความเพียงพอ ครอบคลุมกับพื้นที่ปฏิบัติงานในเขตการบิน

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งถัดไป

2.1 ควรศึกษาเรื่องการกำกับดูแลความปลอดภัย กรณีผู้ปฏิบัติงานฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อนำผลการศึกษา

ที่ได้มาใช้ในการกำกับดูแลและส่งเสริมความปลอดภัย
ในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.2 ควรทำการศึกษาวิจัยด้าน
การติดตามและประเมินผลหลักสูตรหลักเกณฑ์
และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขต

การบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้ได้ข้อมูล
เชิงลึก และนำมาพัฒนาปรับปรุงหลักสูตรหลักเกณฑ์
และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขต
การบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ดียิ่งขึ้น

REFERENCES

- Ajzen, I. (1991). **The Theory of Planned Behavior**. Organizational Behavior and Human Decision Processes. University of Massachusetts.
- Chimbanrai, B. (1996). **Factors of worker management and workplace environment related to accidents at work: comparison between workplaces Metal stamping with high and low injury frequency rates**. Mahidol University.
- Chaturapornprakit, C. (2021). **Factors influencing the driving behavior causing the traffic rule violation on state highway**. Journal of MCU Nakhondhat, 8(6), 347-362.
- Moyano-Diaz, E.(2002). Evaluation of Traffic Violation Behaviors and the Causal Attribution of Accidents in Chile. **Transportation Research Part F**. (169–175).
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (1975) **Belief, Attitude, Intention, and Behavior: An Introduction to Theory and Research**. Reading, MA: Addison-Wesley.
- Heinrich, H. W. (1920) **Theory of Behavior-based safety**.
- Sengpracha, N. (1995). **Human and society**. Bangkok: Odian Store.
- Khampukka, P., Yamram, U. & Chomchuen, S. (2012). Traffic Laws Violation Behaviors of Motorcyclists in Student of Ubonrajathanee University. **Journal of Management Science, Ubon Ratchathani University**, 1(2), 59-75.
- Reason, J. (1990) **Human Error**. Cambridge University Press.
- Srisuriyavat, R. (1993). **Factors of worker management and workplace environment related to accidents at work: comparison between with high and low injury frequency rates in Metal Forming Factory, Samut Prakan Province**. Retrieved from <https://bit.ly/3x2aaFc> [2020, 14 Oct.]
- Thiyabutra, T., Satiennam, W. & Satiennam, T. (2015). **Application of the Theory of Planned Behavior (TPB) to study the factors effect to motorcyclist's**

intention to run red light. The 20th National Convention on Civil Engineering: (1-11)

Tarapoj, T. (2000). **Human behavior and personal development.**

Joewono, T. B., Vandebona, U. & Susilo, Y. O. (2015) Reasons underlying behaviour of motorcyclists disregarding traffic regulations in urban areas of Indonesia. **Accident Analysis & Prevention.** (272-284).

Wiegmann, D. A. & Shappell, S. A. (1997). **Human Factors Analysis of Postaccident Data: Applying Theoretical Taxonomies of Human Error.** The International Journal of Aviation Psychology, 7(1): 67-81.

Wu Chao Dong. (2013). **Traffic Accident Protection: A Case Study of Chinese Student of International College, Burapha University.** Burapha University.

.....