



วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี

ปีที่ 21 ฉบับที่ 2 เดือนเมษายน ถึง มิถุนายน 2568

บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัย

กรณีการศึกษาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ปฏิบัติหน้าที่

CABIN SAFETY CLIMATE AFFECTING SAFETY BEHAVIOR:

A CASE STUDY OF FLIGHT ATTENDANTS ON DUTY

กฤษณ์ วิทวัสสำราญกุล*, ณัฐฐยา ศรีสุภา, กัลยาณี ประดับพงษา

Krit Witthawassamrankul*, Nattaya Srisupha, Kalayanee Pradubpongsa

หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน

มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต วิทยาเขตร่มเกล้า

Master of Business Administration, Aviation Management,

Aviation Personnel Development Institute, Kasem Bundit University Romklao Campus

*Corresponding Author e-Mail: krit.wit@kbu.ac.th

(Received: 2024, October 28; Revised: 2024, December 19; Accepted: 2024, December 27)

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาระดับบรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน 2) เพื่อศึกษาระดับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และ 3) เพื่อศึกษาบรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยขณะทำการบิน โดยวิธีการวิจัยเชิงปริมาณ กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จำนวน 400 คน ด้วยวิธีการสุ่มแบบสะดวก เครื่องมือในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน ได้แก่ การทดสอบค่าที แบบค่าเฉลี่ยสองกลุ่มแบบเป็นอิสระต่อกัน การทดสอบค่าเอฟ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว และการวิเคราะห์ความถดถอยพหุ แบบการเลือกตัวแปรโดยวิธีนำตัวแปรเข้าทั้งหมด

ผลการวิจัยพบว่า 1) ระดับบรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารด้านการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยมีค่าเฉลี่ยรวมสูงสุดอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X}=4.40$, $SD=0.56$) 2) ระดับพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในช่วงเวลาขณะทำการบินมีค่าเฉลี่ยรวมสูงสุดอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X}=4.44$, $SD=0.58$) และ 3) บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในช่วงเวลาขณะทำการบิน ได้แก่ การปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย และความมุ่งมั่นจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและการสื่อสาร



วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี

ปีที่ 21 ฉบับที่ 2 เดือนเมษายน ถึง มิถุนายน 2568

ภายในหน่วยงานด้านความปลอดภัย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่าบรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่ส่งผลถึงพฤติกรรมความปลอดภัยในช่วงเวลาขณะทำการบิน ได้แก่ การปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย ($p=.00^*$) การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย ($p=.00^*$) ความมุ่งมั่นจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และการสื่อสารภายในหน่วยงานด้านความปลอดภัย ($p=.00^*$) ที่นัยสำคัญทางสถิติระดับ .05

คำสำคัญ: พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน; บรรยากาศความปลอดภัย; พฤติกรรมความปลอดภัย

ABSTRACT

The objectives of this research article were as follows: 1) to examine the safety climate within the in-flight cabin as experienced by flight attendants during operations, 2) to assess the safety behavior of flight attendants while on duty, and 3) to investigate the impact of the in-flight cabin safety climate on the safety behavior of flight attendants during operations. This study employed a quantitative research methodology. The research instrument utilized was a questionnaire, which was distributed to 400 flight attendants through convenience sampling. The statistical analysis involved frequency, percentage, mean, and standard deviation, with hypothesis testing conducted using independent sample t tests, F test, one-way ANOVA, and enter multiple regression analysis.

The findings indicated that: 1) the overall level of safety climate in the in-flight cabin, particularly in terms of safety participation, was rated at the highest level of agreement ($\bar{X}=4.40$, $SD=0.56$); 2) the overall level of safety behavior exhibited by flight attendants during operations was also rated at the highest level of agreement ($\bar{X}=4.44$, $SD=0.58$); and 3) the safety climate in the in-flight cabin significantly influenced safety behaviors during operations, including compliance with rules and regulations, safety participation, commitment to environmental management by flight attendants, and communication within safety units. The results of hypothesis testing revealed that the cabin safety climate significantly affected safety behaviors during flights, including compliance with safety rules and regulations ($p=.00^*$), safety participation ($p=.00^*$), and commitment to environmental management by flight attendants, and communication within safety units ($p=.00^*$), at a statistical significance level of .05.

Keywords: flight attendants; safety climate; safety behavior



บทนำ

การเดินทางเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวันไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว การศึกษาปฏิบัติหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของแต่ละบุคคล สิ่งที่สำคัญที่สุดในการเดินทางคือ การไปถึงจุดหมายปลายทางด้วยความปลอดภัย จากการจัดลำดับการเดินทางที่ปลอดภัยที่สุด พบว่าการเดินทางด้วยเครื่องบินโดยสารมีความปลอดภัยสูงสุด และจะเห็นได้จากข้อมูลสถิติของประเทศสหรัฐอเมริกา ปี ค.ศ.2018 ระบุว่าอัตราการเสียชีวิตบนเครื่องบินนั้นอยู่ที่ 1 ใน 205,552 คน หากเทียบกับอัตราการเสียชีวิตในแบบอื่นจะพบว่าเสียชีวิตจากการขี่จักรยาน 1 ใน 4,050 คน การจมน้ำ 1 ใน 1,086 คน และอุบัติเหตุทางรถยนต์ 1 ใน 102 คน และข้อมูลจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ซึ่งเป็นตัวแทนของ 290 สายการบินทั่วโลก ระบุว่าค่าเฉลี่ยของอุบัติเหตุทางการบินในรอบ 5 ปี ตั้งแต่ปี ค.ศ.2012-2017 คือ 75 ครั้งต่อปี ต่อการบิน 37.30 ล้านเที่ยวบิน ซึ่งประมาณค่าเฉลี่ยของผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางการบินในช่วง 5 ปี (ค.ศ. 2012-2016) เป็นจำนวน 315 คนในแต่ละปี และในปี ค.ศ.2017 มีผู้เสียชีวิตลดลงเหลือเพียง 19 คน (Munro, Online, 2018) และในปี ค.ศ.2019 อัตราการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงของเครื่องบินพาณิชย์ขนาดใหญ่นั้นลดลงเหลือเพียง 0.18 ครั้งต่อ 1 ล้านเที่ยวบินหรือคิดเป็นเฉลี่ยอุบัติเหตุร้ายแรง 1 ครั้งในทุก ๆ 5,580,000 เที่ยวบิน (เดอะสแตนดาร์ดทิม, ออนไลน์, 2563) แม้ว่าการให้บริการสายการบินมีความปลอดภัยก็ยังเป็นสิ่งที่ต้องระวัง โดยเฉพาะด้านบรรยากาศความปลอดภัยการบินซึ่งอาจถูกละเลยได้ในบางสถานการณ์ เช่น สถานการณ์โรคระบาดโควิด-19 หรือการเปลี่ยนแปลงอื่น ๆ ได้แก่ การเกิดใหม่ของสายการบิน (Byrnes, Rhoades, Williams, Arnaud & Schneider, 2022, pp. 181-183)

ลักษณะการประกอบธุรกิจการบินต้องปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย และตามมาตรฐานการบินทั้งในระดับสากลและระดับประเทศ สายการบินทุกสายการบินจึงต้องให้ความรู้และสื่อสารให้กับผู้ปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทั้งภาคพื้นดิน และผู้ทำการในอากาศ ให้มีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติตามกฎหมายการบิน เพื่อที่จะสามารถปฏิบัติหน้าที่ในการดูแลความปลอดภัยและรักษาความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารได้ตลอดเวลาปกติ และเวลาเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินขึ้น รวมถึงการแสดงเจตจำนงกำหนดให้ความปลอดภัยและการรักษามาตรฐานความปลอดภัยเป็นนโยบายที่สำคัญสูงสุดในการดำเนินงาน โดยหากไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยย่อมส่งผลต่อการบินตามการกำกับดูแลความปลอดภัยของการบิน เช่น การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งเป็นองค์กรการบินที่มีการพัฒนานโยบายความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ได้รับการยอมรับจากชาติสมาชิก ด้านมาตรฐาน การตรวจสอบ ความโปร่งใส ความน่าเชื่อถือจากสมาชิกเนื่องจากมีแบบแผนเป็นอย่างเดียวกัน (ปวริศ อ่อนสุทธิ, 2563, หน้า 41-42)

นอกจากการตรวจสอบโดยองค์กรการบินระหว่างประเทศแล้ว สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ยังดูแลมาตรฐานด้านความปลอดภัยสายการบินในประเทศไทยอีกด้วย ทั้งนี้ในองค์กรสายการบินยังต้องมีการบริหารจัดการ และตรวจสอบจากภายใน ซึ่งทำได้โดยการออกมาในรูปแบบของกฎระเบียบ ข้อบังคับ ขั้นตอนในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้านการบิน ได้แก่ นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน



วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี

ปีที่ 21 ฉบับที่ 2 เดือนเมษายน ถึง มิถุนายน 2568

เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ และผู้เกี่ยวข้อง โดยมีบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่แตกต่างกันที่สอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้และมีการรายงานความปลอดภัยด้วย (ศุภสุตา ซาญประไพ, 2563, หน้า 1-2)

พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินมีความสำคัญต่อการให้บริการและความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร โดยพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน มีบทบาทความรับผิดชอบหน้าที่ในการดูแลให้ความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร ให้ความช่วยเหลือผู้โดยสาร ทั้งในเวลาปกติ และในเวลาเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินเกิดขึ้น รวมถึงปฏิบัติตามขั้นตอนนโยบายความปลอดภัย และกฎการบินอย่างเคร่งครัด การรักษาความปลอดภัยให้ผู้โดยสารนั้น เป็นหน้าที่หลักของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ซึ่งการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพต้องอาศัยบรรยากาศความปลอดภัยที่ดีที่เหมาะสม ได้แก่ การมุ่งเน้นการจัดการด้านความปลอดภัย สภาพแวดล้อมการปฏิบัติหน้าที่ในห้องโดยสาร การปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย และความมุ่งมั่นจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และการสื่อสารภายในหน่วยงานด้านความปลอดภัย (Ji, Liu, Li, Yang & Li, 2019, pp. 80-82) โดยการเรียนรู้ของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในการปฏิบัติหน้าที่ส่งผลถึงพฤติกรรมในการปฏิบัติหน้าที่ด้านความปลอดภัย ส่งผลต่อการจัดการกับความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับการให้บริการบนเครื่องบิน และความเสี่ยงจากอุบัติเหตุอื่น ๆ ด้วย (Lyu, Hon, Chan, Wong & Javed, 2018, pp. 11-12)

ดังนั้นการศึกษาเรื่องบรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร จึงเป็นอีกเครื่องมือหนึ่งที่จะส่งเสริมการปฏิบัติหน้าที่เชิงรุกได้ของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินจึงเป็นสิ่งสำคัญ โดยเฉพาะการศึกษาประเด็นการรับรู้ความปลอดภัยของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานบนเครื่องบินที่ให้บริการ เพราะจะทำให้สายการบินคาดการณ์พฤติกรรมบางอย่างของพนักงานและบริหารจัดการได้ เช่น จัดการการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของพนักงานในขณะปฏิบัติหน้าที่ (unsafe act) ทำให้สายการบินสามารถนำผลที่ได้จากการวัด นำมาพัฒนานโยบายความปลอดภัยและใช้ขับเคลื่อนองค์กรในการป้องกัน และลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การจัดการทบทวนการฝึกอบรม (recurrent training) เนื่องจากการศึกษาระดับบรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารบนเครื่องบินมีความสำคัญต่อการให้บริการบนเครื่องบินโดยตรงดังที่กล่าวมาแล้ว ความปลอดภัยภายในห้องโดยสารยังส่งผลต่อความพึงพอใจ การยอมรับ ความเชื่อมั่น และภาพลักษณ์ของสายการบินอีกด้วย โดยจากการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารสายการบินพิจารณาความปลอดภัยของสายการบินเป็นสิ่งที่ทำให้ตนเชื่อมั่นในการเลือกใช้บริการสายการบิน (Kim & Lee, 2022, pp. 12-13) อย่างไรก็ตามการวิจัยเรื่องความปลอดภัยภายในห้องโดยสารสายการบินในปัจจุบันยังมีการศึกษาจำกัดที่ผู้โดยสารและนักบินเนื่องจากพิจารณาในมุมมองของผู้รับบริการและผู้ให้บริการ (ภัทรฉัตร มณีฉาย, 2564, หน้า 4-5) ดังนั้นเพื่อให้การศึกษาเรื่องบรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารนี้จึงเป็นการศึกษาที่ทำให้การศึกษาเรื่องความปลอดภัยสมบูรณ์ขึ้น โดยงานวิจัยนี้จึงเลือกกลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานต้อนรับ



บนเครื่องซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่บนเครื่องซึ่งถือว่าเป็นช่องว่างเชิงประชากร (population gap) นอกเหนือจาก
กลุ่มประชากรนักบินซึ่งเคยมีการวิจัยมาก่อน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

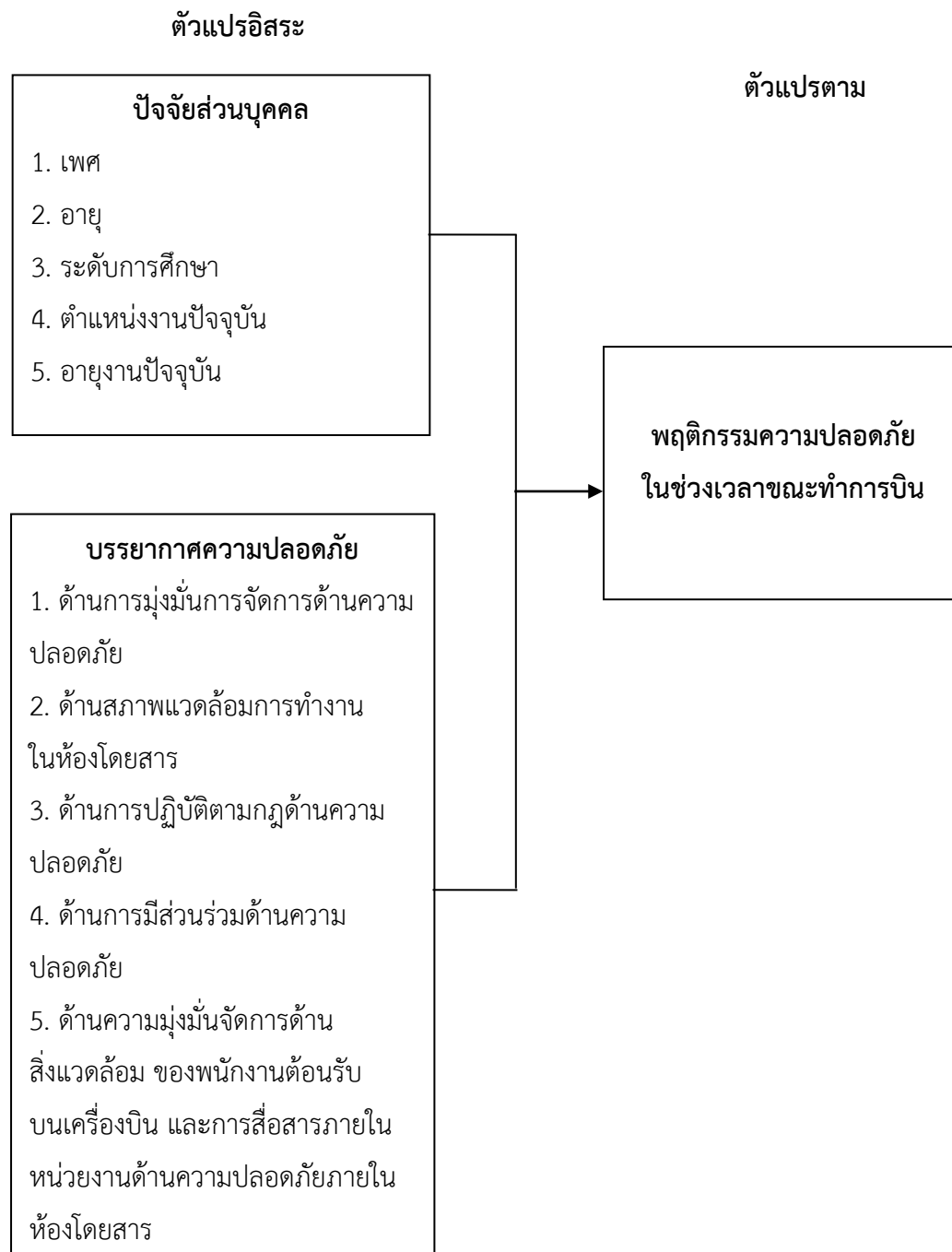
1. เพื่อศึกษาระดับบรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงาน
ต้อนรับบนเครื่องบิน
2. เพื่อศึกษาระดับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานต้อนรับ
บนเครื่องบินในช่วงเวลาทำการบิน (ช่วงเวลาก่อนการขึ้นบิน ช่วงเวลาขณะทำการบิน ช่วงเวลาสิ้นสุดการบิน)
3. เพื่อศึกษาบรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัย
ในช่วงเวลาทำการบิน

สมมติฐานของการวิจัย

1. ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกันส่งผลต่อการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่
แตกต่างกัน
2. บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยภายในห้อง
โดยสารสายการบิน



กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย



วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของสายการบินแห่งหนึ่ง จำนวน 3,421 คน (การบินไทย, ออนไลน์, 2566) กำหนดขนาดตัวอย่างด้วยสูตรการคำนวณขนาดตัวอย่างของทาโรยามาเน (Yamane, 1973, pp. 727-728) ได้ขนาดตัวอย่าง จำนวน 359 คน ด้วยการสุ่มแบบสะดวก ผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น จำนวน 400 คน เพื่อป้องกันความผิดพลาด

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถามในการเก็บข้อมูล แบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงานปัจจุบัน และอายุงานในปัจจุบัน เป็นคำถามแบบเลือกตอบ ส่วนที่ 2 บรรยากาศความปลอดภัย ได้แก่ ระดับการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร ด้านการมุ่งมั่นจัดการด้านความปลอดภัยของพนักงานต้อนรับสายการบิน ระดับการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร ด้านสภาพแวดล้อมการปฏิบัติหน้าที่ในห้องโดยสารของพนักงานต้อนรับสายการบิน ระดับการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร ด้านการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยของพนักงานต้อนรับสายการบิน ระดับการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร ด้านการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยของพนักงานต้อนรับสายการบิน ระดับการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร ด้านความมุ่งมั่นจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและการสื่อสารภายในหน่วยงานด้านความปลอดภัยภายในห้องโดยสารของพนักงานต้อนรับสายการบิน และส่วนที่ 3 พฤติกรรมความปลอดภัยในช่วงเวลาทำการบิน ได้แก่ ระดับการรับรู้เรื่องการให้ข้อมูลในช่วงเวลาทำการขึ้นบินเป็น ระดับการรับรู้เรื่องการให้ข้อมูลช่วงเวลาขณะทำการบิน ระดับการรับรู้เรื่องการให้ข้อมูลช่วงเวลานอนหลับพักผ่อน ส่วนที่ 2 และส่วนที่ 3 เป็นคำถามเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ Likert's scale ตั้งแต่ 1-5 (น้อยที่สุดไปมากที่สุด) การตรวจสอบคุณภาพแบบสอบถามด้านความตรงของข้อคำถาม (content validity) และความเชื่อมั่น (reliability) โดยตรวจสอบคุณภาพแบบสอบถามด้านความตรงเชิงเนื้อหาจากผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 คน และได้ค่า IOC มากกว่า .95 และทดลองเก็บข้อมูลกับประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง (tryout) จำนวน 30 คน พบว่าแบบสอบถามมีค่าความเชื่อมั่นในระดับสูงมากถึง .93 จึงนำแบบสอบถามไปใช้กับกลุ่มตัวอย่างจริง

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยเก็บข้อมูลกับพนักงานสายการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 400 คน ระหว่างเดือนพฤษภาคม 2567 โดยแจกและเก็บแบบสอบถาม ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายในวันเดียวกันเพื่อให้ได้อัตราคืนแบบสอบถามครบ

การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยนำข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้มาวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ ดังนี้ 1) สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าความถี่ (frequency) ค่าร้อยละ (percentage) ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) เกณฑ์การแปลผลค่าเฉลี่ย (สรชัย พิศาลบุตร, 2555, หน้า 98-99) ดังนี้ 4.21-5.00 หมายถึงระดับมากที่สุด 3.41-4.20 หมายถึงระดับมาก 2.61-3.40 หมายถึงระดับปานกลาง 1.81-2.60 หมายถึงระดับน้อย 1.00-1.80 หมายถึงระดับน้อยที่สุด และ 2) สถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ การทดสอบค่าที แบบค่าเฉลี่ยสองกลุ่ม



วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี

ปีที่ 21 ฉบับที่ 2 เดือนเมษายน ถึง มิถุนายน 2568

แบบเป็นอิสระต่อกัน (independent samples t test), การทดสอบค่าเอฟ (F test) การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (one-way ANOVA) และการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุ แบบการเลือกตัวแปรโดยวิธีนำตัวแปรเข้าทั้งหมด (enter multiple regression analysis) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

ผลการวิจัย

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	158	39.50
หญิง	242	60.50
รวม	400	100.00
อายุ		
21-30 ปี	60	15.00
31-40 ปี	97	24.30
41-50 ปี	141	35.30
มากกว่า 50 ปีขึ้นไป	102	25.40
รวม	400	100.00
ระดับการศึกษา		
ปริญญาตรี	291	72.70
สูงกว่าปริญญาตรี	109	27.30
รวม	400	100.00
ตำแหน่งงานปัจจุบัน		
หัวหน้าพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	162	40.50
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	238	59.50
รวม	400	100.00
อายุงานปัจจุบัน		
5-10 ปี	83	20.80
11-20 ปี	136	34.00
มากกว่า 20 ปี	181	45.20
รวม	400	100.00



จากตารางที่ 1 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 242 คน คิดเป็นร้อยละ 60.50 มีอายุ 41-50 ปี จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 35.30 มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี จำนวน 291 คน คิดเป็นร้อยละ 72.70 มีตำแหน่งเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จำนวน 238 คน คิดเป็น ร้อยละ 59.50 มีอายุการปฏิบัติหน้าที่มากกว่า 20 ปี จำนวน 181 คน คิดเป็นร้อยละ 45.20

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของบรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารทุกด้าน

บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร	ระดับการรับรู้เรื่องการให้ข้อมูล		
	$\bar{X}$	SD	ระดับ
1. ด้านการมุ่งมั่นการจัดการด้านความปลอดภัย เครื่องบิน และการสื่อสารภายในหน่วยงานด้านความปลอดภัย (ข้อย่อยจำนวน 9 ข้อ)	3.85	0.63	มาก
2. ด้านสภาพแวดล้อมการปฏิบัติหน้าที่ในห้องโดยสาร (ข้อย่อยจำนวน 7 ข้อ)	3.81	0.67	มาก
3. ด้านการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย (ข้อย่อยจำนวน 4 ข้อ)	4.36	0.40	มากที่สุด
4. ด้านการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย (ข้อย่อยจำนวน 3 ข้อ)	4.40	0.56	มากที่สุด
5. ด้านความมุ่งมั่นจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินฯ (ข้อย่อยจำนวน 5 ข้อ)	4.17	0.58	มาก
ค่าเฉลี่ยรวม	4.12	0.35	มาก

จากตารางที่ 2 พบว่าระดับการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารมีค่าเฉลี่ยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.12$, $SD=0.35$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่ามียกระดับการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารในระดับมากที่สุด จำนวน 2 ด้าน ดังนี้ ด้านการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย ($\bar{X}=4.40$, $SD=0.56$) และด้านการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย ($\bar{X}=4.40$, $SD=0.56$) และมีระดับการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารในระดับมาก จำนวน 3 ด้าน ดังนี้ ด้านความมุ่งมั่นจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ($\bar{X}=4.17$, $SD=0.58$) ด้านการมุ่งมั่นการจัดการด้านความปลอดภัย เครื่องบิน และการสื่อสารภายในหน่วยงานด้านความปลอดภัย ($\bar{X}=3.85$, $SD=0.63$) และด้านสภาพแวดล้อมการปฏิบัติหน้าที่ในห้องโดยสาร ($\bar{X}=3.81$, $SD=0.67$)



วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี

ปีที่ 21 ฉบับที่ 2 เดือนเมษายน ถึง มิถุนายน 2568

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงาน
ต้อนรับบนเครื่องบินในทุกช่วงเวลา

ช่วงเวลาทำการบิน	ระดับการรับรู้เรื่องการให้ข้อมูล		
	$\bar{X}$	SD	ระดับ
1. ช่วงเวลาก่อนการขึ้นบิน	4.39	0.55	มากที่สุด
2. ช่วงเวลาขณะทำการบิน (ตั้งแต่ช่วงเครื่องบินต้นถอยหลังจนกระทั่งเครื่องบินร่อนลงพื้นดิน)	4.44	0.58	มากที่สุด
3. ช่วงเวลาสิ้นสุดการบิน	4.31	0.66	มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวม	4.38	0.53	มากที่สุด

จากตารางที่ 3 พบว่าพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในทุกช่วงเวลามีค่าเฉลี่ยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X}=4.38$, $SD=0.53$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่ามีการรับรู้อยู่ในระดับมากที่สุดทุกรายการ เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อย ดังนี้ ช่วงเวลาขณะทำการบิน (ตั้งแต่ช่วงเครื่องบินต้นถอยหลังจนกระทั่งเครื่องบินร่อนลงพื้นดิน) ($\bar{X}=4.44$, $SD=0.58$) ช่วงเวลาก่อนการขึ้นบิน ($\bar{X}=4.39$, $SD=0.55$) และช่วงเวลาสิ้นสุดการบิน ($\bar{X}=4.31$, $SD=0.66$)

ผลการทดสอบสมมติฐาน

ตารางที่ 4 การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับการรับรู้ต่อบรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร

ปัจจัยส่วนบุคคล	t	F	p	ผลการทดสอบ
เพศ	0.83		.41	ไม่แตกต่าง
อายุ		2.98*	.03	แตกต่าง
ระดับการศึกษา	1.36		.18	ไม่แตกต่าง
ตำแหน่งงานปัจจุบัน	-2.70		.28	ไม่แตกต่าง
อายุงานปัจจุบัน		2.37	.10	ไม่แตกต่าง

* $p < .05$

จากตารางที่ 4 พบว่าพนักงานสายการบินที่มีอายุแตกต่างกันมีการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($F=2.98^*$, $p=.03$) สำหรับระดับ



การศึกษา ตำแหน่งงานปัจจุบัน และอายุงานปัจจุบันที่แตกต่างกันมีการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกันที่นัยสำคัญทางสถิติ .05

ตารางที่ 5 บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในช่วงเวลา
ขณะทำการบิน

ตัวแปรอิสระ	B	Beta	t	p
(ค่าคงที่)	0.54		1.88	.06
การมุ่งมั่นจัดการด้านความปลอดภัย	0.00	0.00	0.20	.83
สภาพแวดล้อมการปฏิบัติหน้าที่ในห้องโดยสาร	0.03	0.03	0.95	.34
การปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย	0.36	0.25	5.10*	.00
การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย	0.15	0.15	3.01*	.00
ความมุ่งมั่นจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และการสื่อสารภายในหน่วยงานด้านความปลอดภัย	0.35	0.35	6.95*	.00
Adjust $R^2=0.291$, $F=32.375^*$				

* $p<.05$

จากตารางที่ 5 พบว่าค่าสัมประสิทธิ์ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างบรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในช่วงเวลาขณะทำการบิน (ตั้งแต่ช่วงเครื่องบินขึ้นถึงลงจอดจนกระทั่งเครื่องบินร้อนลงพื้นดิน) ดังนี้

1. การมุ่งมั่นจัดการด้านความปลอดภัย ($p=.83$) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าการมุ่งมั่นจัดการด้านความปลอดภัยไม่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในช่วงเวลาขณะทำการบิน
2. สภาพแวดล้อมการปฏิบัติหน้าที่ในห้องโดยสาร ($p=.34$) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าสภาพแวดล้อมการปฏิบัติหน้าที่ในห้องโดยสารไม่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในช่วงเวลาขณะทำการบิน
3. การปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย ($p=.00^*$) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในช่วงเวลาขณะทำการบิน
4. การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย ($p=.00^*$) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในช่วงเวลาขณะทำการบิน
5. ความมุ่งมั่นจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และการสื่อสารภายในหน่วยงานด้านความปลอดภัย ($p=.00^*$) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าความมุ่งมั่น



วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี

ปีที่ 21 ฉบับที่ 2 เดือนเมษายน ถึง มิถุนายน 2568

จัดการด้านสิ่งแวดล้อมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และการสื่อสารภายในหน่วยงานด้านความปลอดภัย ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในช่วงเวลาขณะทำการบิน

เมื่อพิจารณาค่าน้ำหนักของผลกระทบของตัวแปรอิสระที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัย พบว่า ด้านความมุ่งมั่นจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและการสื่อสารภายในหน่วยงานด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมความปลอดภัย ($\beta=0.35$) รองลงมาการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย ($\beta=0.25$) การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย ($\beta=0.15$) สภาพแวดล้อมการปฏิบัติหน้าที่ในห้องโดยสาร ($\beta=0.03$) และการมุ่งมั่นจัดการด้านความปลอดภัย ($\beta=0.00$) ตามลำดับ นอกจากนี้สัมประสิทธิ์การกำหนด ($R^2=0.291$) พบว่าปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 29.10 ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

อภิปรายผล

สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกันส่งผลต่อการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่แตกต่างกัน

เพศ จากผลการวิจัยพบว่าพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่มีเพศแตกต่างกันส่งผลต่อการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่ไม่แตกต่างกัน ปฏิเสธสมมติฐาน สอดคล้องกับ วาณิชชา โขมพัฒน์ และ ศุภาภาส คำโดนด (2559, หน้า 11) ที่ศึกษาการรับรู้ความเสี่ยงและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของพนักงานปฏิบัติการสายการบินในอุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่มเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าการรับรู้ความเสี่ยงและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยไม่มีความแตกต่างกันในด้านปัจจัยส่วนบุคคล

อายุ จากผลการวิจัยพบว่าพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่มีอายุแตกต่างกันส่งผลต่อการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่แตกต่างกัน ยอมรับสมมติฐาน สอดคล้องกับ จีรวุฒิ จันทร์ฉายแสง (2562, หน้า 6-7) ที่ศึกษาการรับรู้ด้านนิรภัยการบินของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน: กรณีศึกษา บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พบว่ากลุ่มที่มีอายุต่างกันมีการรับรู้ด้านความรู้ที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ด้านนิรภัยการบินในภาวะฉุกเฉินแตกต่างกัน เนื่องจากปัจจัยด้านวุฒิภาวะและประสบการณ์ในการใช้ชีวิตที่มีมากขึ้น

ระดับการศึกษา จากผลการวิจัยพบว่าพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันส่งผลต่อการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่ไม่แตกต่างกัน ปฏิเสธสมมติฐาน สอดคล้องกับ พรนิภา บริบูรณ์สุขศรี และณัฐ จันท์ครบ (2561, หน้า 13) ที่ศึกษาความรู้ทัศนคติ และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสายงานฝ่ายผลิต กรณีศึกษาอุตสาหกรรมการผลิตขวดแก้ว พบว่าทัศนคติที่ดีด้านความปลอดภัยไม่มีความเกี่ยวข้องใด ๆ กับปัจจัยส่วนบุคคล

ตำแหน่งงานปัจจุบัน จากผลการวิจัยพบว่าพนักงานที่มีตำแหน่งงานปัจจุบันแตกต่างกันส่งผลต่อการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่แตกต่างกัน จากข้อค้นพบไม่แตกต่าง ยอมรับสมมติฐาน ซึ่งสอดคล้องกับ อับดุลบาซิล ยาโงะ และฐิติพร ชูสง (2561, หน้า 527-528) ที่ศึกษาองค์ประกอบบรรยากาศ



ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในสายการผลิตอุตสาหกรรมอาหาร จังหวัดสงขลา พบว่าตำแหน่งงานปัจจุบันที่แตกต่างกันส่งผลต่อการรับรู้บรรยากาศความปลอดภัยที่แตกต่างกันเนื่องจากแต่ละงานมีขั้นตอนการปฏิบัติงาน ทัศนคติที่ต้องมีและการปลูกฝังทัศนคติแต่ละตำแหน่งงานที่แตกต่างกัน

อายุงานปัจจุบัน จากผลการศึกษาพบว่าพนักงานที่มีอายุการปฏิบัติหน้าที่แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อบรรยากาศความปลอดภัยในห้องโดยสารที่ไม่แตกต่างกัน สอดคล้องกับ พรนิภา บริบูรณ์สุขศรี และณัฐ จันท์ครบ (2561, หน้า 10) ที่ศึกษาความรู้ทัศนคติและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสายงานฝ่ายผลิต กรณีศึกษาอุตสาหกรรมการผลิตขวดแก้ว พบว่าทัศนคติที่ดีด้านความปลอดภัยไม่มีความเกี่ยวข้องใด ๆ กับปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุการปฏิบัติหน้าที่ โดยในส่วนของความปลอดภัยด้านการบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินต้องได้รับการอบรมก่อนเข้าปฏิบัติหน้าที่และมีการฝึกอบรมทบทวนประจำปี (recurrent training) จึงไม่มีความแตกต่างที่เกิดจากอายุงานของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในด้านความปลอดภัย

สมมติฐานที่ 2 บรรยากาศความปลอดภัยภายในห้องโดยสารที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในช่วงเวลาขณะทำการบิน

ด้านการมุ่งมั่นการจัดการด้านความปลอดภัย พบว่าการรับรู้ด้านการมุ่งมั่นการจัดการด้านความปลอดภัยส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินช่วงเวลาขณะทำการบิน ปฏิเสธสมมติฐาน ไม่สอดคล้องกับ Bosak, Coetsee & Cullinane (2013, pp. 262-263) ที่ศึกษามิติของสภาพแวดล้อมด้านความปลอดภัยเป็นตัวทำนายพฤติกรรมเสี่ยง พบว่าสภาพแวดล้อมด้านความปลอดภัย (ความมุ่งมั่นของผู้บริหาร) ส่งผลต่อพฤติกรรมความเสี่ยงของพนักงานผลิตเคมีภัณฑ์ในแอฟริกาใต้ เนื่องจากพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยเมื่อปฏิบัติหน้าที่ตามข้อกำหนดของงาน

ด้านสภาพแวดล้อมการปฏิบัติหน้าที่ในห้องโดยสาร พบว่าการรับรู้ด้านสภาพแวดล้อมการปฏิบัติหน้าที่ในห้องโดยสารส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานต้อนรับฯ ช่วงเวลาขณะทำการบิน ปฏิเสธสมมติฐาน ไม่สอดคล้องกับ ณัฐรัฐ ไหมะหาด, อัมรินทร์ คงทวีเลิศ, เด่นศักดิ์ ยกยอน และสุธรรม นันทมงคลชัย (2565, หน้า 437-438) ที่ศึกษาความรู้ทางสุขภาพด้านอาชีวอนามัยและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการ: กรณีศึกษาโรงงานอุตสาหกรรมยางแท่งแห่งหนึ่งในประเทศไทย พบว่าความรู้ทางสุขภาพด้านอาชีวอนามัย ด้านการเข้าถึงข้อมูล ถือเป็นองค์ประกอบแรก ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างการรับรู้ ความรอบรู้ และความตระหนักของพนักงานที่จะนำไปสู่การพัฒนาตนเองให้เกิดทักษะด้านอื่น ๆ เพิ่มขึ้นภายในโรงงานอุตสาหกรรมยางแท่ง จึงควรเพิ่มโอกาส และช่องทางในการเข้าถึงข้อมูลด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ตลอดจนข้อมูลด้านสุขภาพ สมุดสุขภาพ ข้อมูลโรคจากการทำงาน โดยการจัดปัจจัยสภาพแวดล้อม ช่องทางการสื่อสารที่เอื้อต่อการเข้าถึงข้อมูลของพนักงาน เช่น บอร์ดภายในโรงงาน รวมถึงช่องทางการเข้าถึงผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เช่น แอปพลิเคชันรวมถึงดิจิทัลแพลตฟอร์มอื่น ๆ ให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีในปัจจุบัน ทั้งนี้การทำงานให้บริการบนเครื่องบินมีความแตกต่างด้านสภาพแวดล้อม โดยช่วงเวลาก่อน



ทำการบินต้องมีการตรวจสอบสภาพแวดล้อมในด้านความปลอดภัยภายในห้องโดยสารก่อนทุกครั้ง หากไม่พร้อมจะไม่สามารถนำเครื่องออก (take-off) ได้ ดังนั้นเมื่อมีการยืนยันก่อนนำเครื่องออกแล้วก็หมายถึงสภาพแวดล้อมทั้งตัวเครื่องและภายในห้องโดยสารมีความพร้อมแล้ว

ด้านการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย พบว่าการรับรู้ด้านการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในช่วงเวลาขณะทำการบิน ยอมรับสมมติฐาน สอดคล้องกับ Lyu, Hon, Chan, Wong & Javed (2018, pp. 10-11) ที่ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสภาพแวดล้อมด้านความปลอดภัย พฤติกรรมด้านความปลอดภัย และผลลัพธ์ด้านความปลอดภัยสำหรับคนงานก่อสร้างชนกลุ่มน้อย พบว่าบรรยากาศความปลอดภัย (safety climate) ด้านการปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยและการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย (safety compliance and safety participation) มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของคนงาน EM construction

ด้านการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย พบว่าการรับรู้ด้านการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในช่วงเวลาขณะทำการบิน ยอมรับสมมติฐาน สอดคล้องกับ นิธิวัฒน์ ฉิมแก้ว, มาเรียม นะมิ และอมัฟล ชูสนุก (2565, หน้า 108-109) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมและการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงบริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด พบว่าการสื่อสารและให้ข้อมูลย้อนกลับ ด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ (path coefficient) 0.362 เช่นเดียวกับ Guttman (2015, pp. 162-163) กล่าวว่าหากบริษัทฯ เปิดโอกาสให้พนักงานขับรถรายงานปัญหา และเปิดใจรับฟังปัญหาด้านความปลอดภัยจะส่งผลถึงพนักงานขับรถจะพยายามขับด้วยความปลอดภัยบนท้องถนนตลอดเวลา ทำให้สามารถสรุปได้ว่าหากบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการสื่อสารและให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานรับทราบมากขึ้นแล้ว ก็จะส่งผลถึงพนักงานทำให้เกิดแรงจูงใจด้านความปลอดภัยที่เพิ่มสูงขึ้นไปด้วย

ด้านความมุ่งมั่นจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และการสื่อสารภายในหน่วยงานด้านความปลอดภัย พบว่าการรับรู้ด้านความมุ่งมั่นจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และการสื่อสารภายในหน่วยงานด้านความปลอดภัยส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในช่วงเวลาขณะทำการบิน ยอมรับสมมติฐาน สอดคล้องกับ ศิริพร ด้านคาธาร, จันจิรา มหาบุญ, มุจลินทร์ อินทรเหมือน, มัตติกา ยงประเดิม และวิทยา ปานประยูร (2561, 39-40) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานก่อสร้าง โครงการก่อสร้างศูนย์การแพทย์แห่งหนึ่งในจังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมความปลอดภัยการปฏิบัติงาน และสภาพแวดล้อมอยู่ในระดับสูง อาจกล่าวได้ว่าพนักงานให้ความสำคัญในด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานทุกครั้ง สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล มีการตรวจเช็คสภาพเครื่องมือ และ



อุปกรณ์ก่อน-หลังการใช้งาน ไม่ใช้อุปกรณ์ที่มีสภาพชำรุด และมีการจัดเก็บสิ่งของ และทำความสะอาดหลังเลิกงาน

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

1. ผู้บริหารควรสนับสนุนให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย โดยผ่านกิจกรรมทางด้านความปลอดภัย เช่น การจัดสัมมนา การจัดประชุม และเปิดโอกาสให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ สามารถแสดงความคิดเห็นเพื่อเสนอแนะ มีส่วนร่วมในการปรับปรุงพัฒนา นอกจากนี้ควรส่งเสริมเพิ่มช่องทางการสื่อสาร ให้พนักงานต้อนรับฯ สามารถติดต่อสื่อสารถึงผู้บริหารได้ เช่น การส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการเขียนรายงานเนื่องจากการเขียนรายงานเป็นแหล่งข้อมูลที่สำคัญในการป้องกัน แก้ไข ทำให้ทราบถึงสิ่งที่ผิดปกติซึ่งอาจจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ และผู้ให้ข้อมูลที่ดีที่สุดคือ ผู้ปฏิบัติหน้าที่หรือพนักงานต้อนรับของสายการบิน

2. การรับรู้ด้านความมุ่งมั่นจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและการสื่อสารภายในหน่วยงานด้านความปลอดภัย ผู้บริหารควรสื่อสารกับผู้ปฏิบัติหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ เช่น เมื่อเกิดอุบัติเหตุ หรืออุบัติการณ์ขึ้น ต้องแจ้งให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินรับทราบถึงเหตุการณ์ สาเหตุอย่างรวดเร็ว เพื่อนำใน ขั้นตอนการปฏิบัติหน้าที่ให้ตระหนักถึง ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

3. การปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยยังส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในช่วงเวลาขณะทำการบิน จึงควรส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจ สร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยการปฏิบัติหน้าที่ตามขั้นตอน (procedure) มีการกระตุ้นเตือนรณรงค์อย่างสม่ำเสมอ เช่น การทำสื่อในรูปแบบต่าง ๆ เช่น poster, clip VDO. bulletin ด้านความปลอดภัยทุกเดือนให้ปฏิบัติตามกฎการบินอย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันและเป็นการปฏิบัติหน้าที่เชิงรุกอีกด้วย

4. การมุ่งมั่นจัดการด้านความปลอดภัยส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัย ในช่วงก่อนทำการบิน การมุ่งมั่นของผู้บริหารในการส่งข่าวสารข้อมูลเชิงนโยบายด้านความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญ ควรเน้นการสื่อสารสองทางที่ต้องมีการตอบสนองของผู้รับสารด้วย เช่น การสั่งให้พนักงานปฏิบัติหน้าที่ด้วยวิธีการต่าง ๆ แล้วคอยติดตามสอบถามความเห็น ทำให้ทราบว่าสิ่งที่สั่งการไปนั้นเหมาะสมหรือไม่ ผู้ปฏิบัติหน้าที่พบปัญหาอะไร และมีความเห็นว่าจะแก้ไขอย่างไร เพื่อให้การแก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาเชิงคุณภาพร่วมด้วยเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก หรืออาจออกแบบให้เป็นการศึกษาด้วยวิธีวิทยาแบบผสม (mixed method)

2. ควรมีการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างในรูปแบบอื่น อาทิ ลูกเรือที่ปฏิบัติหน้าที่ในส่วนของ cockpit พนักงานภาคพื้น



วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี

ปีที่ 21 ฉบับที่ 2 เดือนเมษายน ถึง มิถุนายน 2568

3. ควรมีการศึกษาตัวแปรตามอื่น ๆ เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น เช่น ตัวแปรแรงจูงใจ เพื่อให้สามารถได้ข้อสรุปที่เป็นประโยชน์และเป็นรูปธรรมกับองค์กร

บรรณานุกรม

จิรวุฒิ จันทรฉายแสง. (2562). **การศึกษาการรับรู้ด้านนิรภัยการบินของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน:**

กรณีศึกษา บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน). การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการ, คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ณัฐรัฐ ไหมะหาด, อัมรินทร์ คงทวีเลิศ, เด่นศักดิ์ ยกยอน และสุธรรม นันทมงคลชัย. (2565). ความรอบรู้

ทางสุขภาพด้านอาชีวอนามัย และพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่าย

ปฏิบัติการ: กรณีศึกษาโรงงานอุตสาหกรรมยางแท่งแห่งหนึ่ง ในประเทศไทย. **วารสารกฎหมาย**

และนโยบายสาธารณสุข, 8(3), หน้า 427-442.

เดอะสแตนดาร์ดทีเอ็ม. (2563, 2 มกราคม). **ข้อมูลสถิติเผยจำนวนผู้เสียชีวิตจากเหตุเครื่องบินพาณิชย์ตก**

ทั่วโลกลดลงกว่า 50% ในปี 2019 (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://thestandard.co/major-commercial-plane-crash-deaths-worldwide-fell-by-more-than-50per-in-2019/> [2567,

10 สิงหาคม].

นิริวัฒน์ ฉิมแก้ว, มาเรียม นะมิ และอมัพล ชูสนุก. (2565). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วม และการ

ปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู้ดทีเอ็ม เอ็นเตอร์

ไพรส์ จำกัด. **วารสารรังสิตบัณฑิตศึกษาในกลุ่มธุรกิจและสังคมศาสตร์, 8(1),** หน้า 102-116.

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน). (2566). **แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี 2566**

(แบบ56-1 One Report) (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://ir.thaiairways.com/e-book/#flipbook-df_13002/152/ [2567, 1 เมษายน].

ปวริศ อ่อนสุทธิ. (2563). **การกำกับดูแลความปลอดภัยของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ: กรณีศึกษา**

ICAO กับประเทศไทย. สารนิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

พรนิภา บริบูรณ์สุขศรี และณัฐ จันท์ครบ. (2561). การศึกษาความรู้ทัศนคติและพฤติกรรมด้านความ

ปลอดภัยในการทำงานของพนักงานสายงานฝ่ายผลิต กรณีศึกษาอุตสาหกรรมการผลิตขวดแก้ว.

วารสารมหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์ สายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, 4(2), หน้า 1-15.

ภัทรฉัตร มณีฉาย. (2564). **ความปลอดภัยด้านการบิน: การศึกษาอิทธิพลของการรับรู้บรรยากาศความ**

ปลอดภัยที่มีต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของนักบินในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎี

บัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ, วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.



วาณิชา โขมพัฒน์ และศุภาภาส คำโตนด. (2559). การรับรู้ความเสี่ยง และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของพนักงานปฏิบัติการสายการผลิตในอุตสาหกรรมอาหาร และเครื่องดื่ม เขตกรุงเทพมหานคร.

วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ, 9(33), หน้า 6-13.

ศิริพร ด้านคชาธาร, จันจิรา มหาบุญ, มุจลินทร์ อินทรเหมือน, มัตติกา ยงประเดิม และวิทยา ปานประยูร.

(2561). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้าง

โครงการก่อสร้างศูนย์การแพทย์แห่งหนึ่งในจังหวัดนครศรีธรรมราช. **วารสารความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม, 3(2),** หน้า 34-40.

ศุภสุดา ชาญประไพ. (2563). **ปัจจัยเชิงสำรวจการรายงานความปลอดภัยด้านการบินภาคสมัครใจ**

ตามแนวทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ. วิทยานิพนธ์การจัดการมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการบิน, สถาบันการบินพลเรือน.

สรชัย พิศาลบุตร. (2555). **วิธีวิจัยเชิงปฏิบัติ.** กรุงเทพฯ: วิทยพัฒน์.

อับดุลบาซิล ยาโงะ และฐิติวร ชูสง. (2561). โครงสร้างองค์ประกอบบรรยากาศความปลอดภัยในการทำงาน

ของพนักงานในสายการผลิตอุตสาหกรรมอาหาร. **วารสารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, 26(3),** หน้า 521-531.

Bosak, J., Coetsee, W.J., & Cullinane, S. (2013). Safety climate dimensions as predictors for risk behavior. **Sci Verse Science Direct, 55(6),** pp. 256-264.

Byrnes, K. P., Rhoades, D. L., Williams, M. J., Arnaud, A. U., & Schneider, A. H. (2022). The effect of a safety crisis on safety culture and safety climate: The resilience of a flight training organization during COVID-19. **Transport Policy, 117(3),** pp. 181-191.

Guttman, N. (2015). Persuasive appeals in road safety communication campaigns: theoretical frameworks and practical implications from the analysis of a decade of road safety campaign materials. **Accident Analysis & Prevention, 84(11),** pp. 153-164.

Ji, M., Liu, B., Li, H., Yang, S., & Li, Y. (2019). The effects of safety attitude and safety climate on flight attendants' proactive personality with regard to safety behaviors. **Journal of Air Transport Management, 78(6),** pp. 80-86.

Kim, H., & Lee, N. (2022). The Effects of the in-flight safety information characteristics on the safety behavioral intention of airline passengers. **Sustainability, 14(5),** pp. 1-16.



วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี

ปีที่ 21 ฉบับที่ 2 เดือนเมษายน ถึง มิถุนายน 2568

- Lyu, S., Hon, C.K.H., Chan, A.P.C., Wong, F.K.W., & Javed, A.A. (2018). Relationships among safety climate, safety behavior, and safety outcomes for ethnic minority construction workers. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(3), pp. 1-16.
- Munro, K. (2018). *How safe is flying? Here's what the statistics say* (Online). Available: <http://www.sbs.com.au/language/thai/en/article/how-safe-is-flying-heres-what-the-statistics-say/yxsuf29as> [2024, 15 August 15].
- Yamane T. (1973). *Statistics: An introductory analysis* (3rd ed). New York: Harper & Row.