

ทัศนคติของพนักงานขนส่งสินค้าของห้างหุ้นส่วนจำกัด ทรัพย์ปาริชาติทรานสปอร์ตที่มีต่อการดำเนินงาน
ด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต

Attitude of Transportation Employees at Sapparichat Transport Limited Partnership

Towards Work Safety Management by Life Saving Rules

บรรจง อินทร์ประสิทธิ์* และนฤนาถ ศราภย์วานิช**

บทคัดย่อ

การค้นคว้าแบบอิสระนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทัศนคติของพนักงานขนส่งสินค้าห้างหุ้นส่วนจำกัด ทรัพย์ปาริชาติทรานสปอร์ต ที่มีต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิตโดยเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามพนักงาน จำนวน 112 ราย และได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และวิเคราะห์ ANOVA มาประกอบในการอภิปราย

จากการศึกษาพบว่าข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชายมีอายุ ระหว่าง 31-40 ปี มีอายุการปฏิบัติงานที่ตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป เส้นทางขนส่งสินค้า ภาคกลาง ประเภทพนักงานเป็น Non-Smart Driver และมีระดับการศึกษาในระดับประถมศึกษา

ทัศนคติด้านความรู้ความเข้าใจต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับความรู้ความเข้าใจมากที่สุด (ร้อยละ 54.5) มาก (ร้อยละ 32.1) ปานกลาง (ร้อยละ 12.5) น้อย (ร้อยละ 0.9) ตามลำดับ โดยพนักงานส่วนใหญ่ตอบถูกน้อยในข้อที่ 4 ในขณะที่ขับรถสามารถรับโทรศัพท์โดยไม่ใช้อุปกรณ์ช่วยไม่เกิน 2 นาที (ร้อยละ 69.6) และข้อที่ 6 ก่อนถอดหรือปลดอุปกรณ์หรือระบบความปลอดภัยออกต้องได้รับอนุญาต (ร้อยละ 64.3) ตามลำดับ

ทัศนคติด้านความรู้สึกต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับความรู้สึกเห็นด้วยอย่างยิ่งมากที่สุด (ร้อยละ 52.8) เห็นด้วย (ร้อยละ 41.8) เฉย ๆ (ร้อยละ 5.4) ตามลำดับ โดยพนักงานส่วนใหญ่เห็นด้วย 3 ลำดับสุดท้าย ในข้อ 4. การปฏิบัติตามขั้นตอนการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากปฏิบัติงานบนที่สูง ทำให้เกิดความยุ่งยากในการทำงาน (\bar{X} = 3.43) รองลงมาคือ ข้อ 10. การปฏิบัติงานด้านต่างๆ จะต้องขอใบอนุญาตทำงาน (Work permit) ที่ได้รับอนุมัติตามลักษณะงานที่กำหนด เป็นเรื่องยุ่งยากและทำให้เกิดความล่าช้าในการทำงาน (\bar{X} = 3.37) ข้อ 6. เมื่อต้องได้รับอนุญาตก่อนถอดหรือปลดอุปกรณ์หรือระบบความปลอดภัยออกทุกครั้งทำให้รู้สึกอึดอัดและทำงานได้ล่าช้า (\bar{X} = 3.21) ตามลำดับ

ทัศนคติด้านความพฤติกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับพฤติกรรมปฏิบัติบ่อยครั้งมากที่สุด (ร้อยละ 77.7) บ่อยครั้ง (ร้อยละ 22.3) ตามลำดับ โดยพนักงานส่วนใหญ่ปฏิบัติตาม เป็น 3 ลำดับสุดท้าย คือข้อ 5. ก่อนถอดหรือปลดอุปกรณ์หรือระบบความปลอดภัยออกต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (\bar{X} = 4.02) ข้อ 4. ในขณะที่ทำงานเกี่ยวข้องกับไฟฟ้าต้องตัดแยกระบบไฟฟ้าและพลังงานโดยการใช้ระบบล๊อคกุญแจและแขวนป้ายเตือน (\bar{X} = 4.00) ข้อ 7. เมื่อต้องปฏิบัติงานในสถานที่อับอากาศต้องได้รับอนุญาตก่อนเข้าทำงานในสถานที่อับอากาศ (Confine Space) (\bar{X} = 3.92) ตามลำดับ

* นักศึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

** รองศาสตราจารย์ ดร. อาจารย์ประจำภาควิชาการบัญชี คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Abstract

The current study aims to find out a delivery staff attitude of Sapparichat transport limited partnership towards occupational safety according to the Life Saving Rules. The data has been collected by a questionnaire from 112 delivery staff of Sapparichat transport. The data were analysed using descriptive statistics including frequency, percentage, and mean. Furthermore, a one-way ANOVA analysis was included in the study.

The study showed that the majority of the participants were male aged between 31 to 40 years old, have been on the duty for more than five years, the delivery route was in the central region, type of employment was a Non-Smart Driver, graduated with a primary education level.

The overview of the delivery persons' knowledge and understanding in regards to the occupational safety according to the Life Saving Rules showed the highest level of agreement responds rates 54.5%, follows by a high level of understanding responds rates 32.1%, then a moderate level of understanding responds rates 12.5%, and a low level of understanding from one participant responds rates 0.9% respectively. The majority of the samples had least chosen item number four; be able to use a mobile phone without assistive devices for less than two minutes (69.6%), and item number six; permission is required before removing a device or security system (64.3%) respectively.

The attitude regarding feeling towards occupational safety according to the Life Saving Rules; the majority of the participants showed the highest level of strongly agree responds rates 52.8%, follows by the level of agree responds rates 41.8%, feeling undecided responds rates 5.4% respectively. The majority of the samples had least chosen item number four; compliance with procedures for preventing accidents, and from working at heights effecting working difficulty ($\bar{x}= 3.43$), follows by item number ten; work permit requirement when operating with approval according to the type of job, in which can cause complication and delay in work ($\bar{x}= 3.37$), item number six; permission is required before removing or disconnecting devices which can cause discomfort and delay in work ($\bar{x}= 3.21$) respectively.

The behavioural attitude towards occupational safety according to the Life Saving Rules; the majority of the participants showed the most frequent behavioural level responds rates 77.7%, follows by the level of frequent practice behaviour responds rates 22.3%. The majority of the participants showed the behaviour level of not practice regularly; it can be seen from the last three items including item number five, permission required from safety officer when removing or disconnecting the devices ($\bar{x}=4.02$), follows by item number four; during working with electricity; disconnected from the main electrical system, and using a key to lock system or hanging a warning sign are required ($\bar{x}=4.00$), and item number seven; permission is required when working in a confined space ($\bar{x}=3.92$) respectively.

บทนำ

ห้างหุ้นส่วนจำกัดทรัพย์ปาริชาติ ทรานสปอร์ต ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางบกให้กับคู่ธุรกิจคือ บริษัท SCG Logistic จำกัด โดยทำข้อตกลงผ่านสัญญาว่าจ้างให้ทำการขนส่งสินค้า อาทิเช่น ปูนซีเมนต์ กระเบื้อง แร่ลิกไนต์ แร่ยิปซัม เป็นต้น โดยมีนโยบายหลักคือ การมุ่งมั่นให้บริการขนส่งที่ปลอดภัยถูกต้องตรงเวลาและสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าสูงสุด ซึ่งในการดำเนินธุรกิจการขนส่งสินค้าให้ผลการดำเนินงานมีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นจะต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้ 1) หน่วยจัดส่งสินค้า 2) หน่วยกระจายสินค้า 3) หน่วยงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าของบริษัท 4) หน่วยงานด้านความปลอดภัยในการทำงานของบริษัท SCG Logistic จำกัด และ 5) พนักงานขนส่งสินค้า เนื่องจากในช่วงปี 2559-2561 พบว่า มีเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้า มากกว่า 5 ครั้ง ต่อปีโดยจากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าในปี พ.ศ. 2559 มีอุบัติเหตุทั้งสิ้น 5 ครั้ง แบ่งเป็น ระดับความรุนแรงน้อย 2 ครั้ง รุนแรงปานกลาง 2 ครั้ง ระดับรุนแรงรุนแรงมาก 1 ครั้ง พ.ศ. 2560 มีอุบัติเหตุทั้งสิ้น 9 ครั้ง แบ่งเป็น ระดับความรุนแรงน้อย 4 ครั้ง รุนแรงปานกลาง 3 ครั้ง ระดับรุนแรงรุนแรงมาก 2 ครั้ง พ.ศ.2561 มีอุบัติเหตุทั้งสิ้น 5 ครั้ง แบ่งเป็น ระดับความรุนแรงน้อย 3 ครั้ง รุนแรงปานกลาง 1 ครั้ง ระดับรุนแรงรุนแรงมาก 1 ครั้ง ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งได้ส่งผลกระทบต่อบาดเจ็บของพนักงานและมีมูลค่าความเสียหายต่อทรัพย์สิน ซึ่งในระหว่างที่ทำการรักษาอาการบาดเจ็บหรือซ่อมแซมทรัพย์สินจะส่งให้สูญเสียรายได้ไปจำนวนหนึ่ง (นันทิยา อินทร์ประสิทธิ์, สัมภาษณ์, 20 พฤศจิกายน 2563)

ห้างหุ้นส่วนจำกัดทรัพย์ปาริชาติทรานสปอร์ต จึงมีข้อตกลงร่วมกันกับบริษัท SCG Logistic จำกัด ที่กำหนดนโยบายที่จะลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้า จึงได้นำเอาทฤษฎีทักซ์ชีวิตมาใช้กับคู่ธุรกิจเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ ในปี พ.ศ. 2561 แต่หลังจากมีการประกาศใช้ทฤษฎีทักซ์ชีวิต พบว่าทำให้เกิดผลกระทบตามมา คือมีทั้งพนักงานที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยกับการบังคับใช้ทฤษฎีทักซ์ชีวิต พนักงานที่เห็นด้วยจะยอมรับและปฏิบัติตามขั้นตอนของความปลอดภัยในการทำงาน ส่วนพนักงานที่ไม่เห็นด้วยจะฝ่าฝืนหรือละเลยการปฏิบัติตามขั้นตอนของความปลอดภัยในการทำงานและมีพนักงานบางส่วนลาออกและเปลี่ยนงานเนื่องจากไม่ยอมรับหรือไม่สามารถปฏิบัติตามทฤษฎีทักซ์ชีวิตได้ ทำให้องค์กรเล็งเห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้นและมีความต้องการจะแก้ไขปัญหาดังกล่าว (ทองใบ อินทร์ประสิทธิ์, สัมภาษณ์, 27 พฤศจิกายน 2563)

ด้วยเหตุนี้ผู้ศึกษาจึงสนใจที่จะศึกษาทัศนคติ ของพนักงานขนส่งสินค้าห้างหุ้นส่วนจำกัด ทรัพย์ปาริชาติทรานสปอร์ต ที่มีต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามทฤษฎีทักซ์ชีวิต โดยการใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติของพนักงานขนส่งสินค้า ภายใต้กรอบแนวคิด องค์ประกอบทัศนคติ 3 ประการ คือ ความเชื่อ (Cognitive) ความรู้สึก (Affective) และแนวโน้มที่จะเกิดพฤติกรรม (Behavioral) (อดุลย์ จาตุรงค์กุล และดลยา จาตุรงค์กุล 2549) เพื่อเป็นข้อมูลแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเป็นแนวทางในการปรับปรุงสร้างจิตสำนึกการรับรู้และการเรียนรู้การมีทัศนคติและแนวโน้มพฤติกรรมของพนักงานขนส่งสินค้าที่ดีต่อทฤษฎีทักซ์ชีวิต

แนวคิดและทฤษฎี

1. ทัศนคติ

ศรีรัฐา ธรรมคุพท์ (2554) ให้ความหมายไว้ว่า ทัศนคติ เป็นลักษณะความเชื่อ ความรู้สึกภายในของบุคคลที่มีต่อบุคคลหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ เป็นส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางตอบสนองของพฤติกรรมที่มีต่อสิ่งนั้น ๆ โดยอาจมีทั้งทางบวกและทางลบ

ทัศนคติประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ประการ คือ ความเชื่อ (Cognitive) ความรู้สึก (Affective) และ แนวโน้มที่จะเกิดพฤติกรรม (Behavioral) ดังต่อไปนี้ (อดุลย์ จาตุรงค์กุล และดลยา จาตุรงค์กุล, 2549)

1) องค์ประกอบของทัศนคติที่เกี่ยวกับความเข้าใจหรือความเชื่อ (Cognitive Component) คือ ความรู้และการรับรู้ของบุคคลที่เกิดขึ้นโดยอาศัยประสบการณ์และข่าวสารนำไปสู่การแสดงออกถึงพฤติกรรม

2) องค์ประกอบด้านความชอบ อารมณ์และความรู้สึก (Affective Component) อารมณ์ หรือความรู้สึกที่มีต่อสินค้าหรือตราสัญลักษณ์โดยเฉพาะ เป็นองค์ประกอบสำคัญเกี่ยวกับการประเมินสิ่งๆหนึ่งอาจแสดงออกมาในรูปแบบของอารมณ์ เช่นความสุข ความเศร้า ความอาย ความโกรธ เป็นต้น

3) องค์ประกอบด้านความมุ่งหวัง (Conative Component) เกี่ยวข้องกับ องค์ประกอบของการเกิดพฤติกรรม (Behavioral Element) เป็นแนวโน้มที่จะก่อพฤติกรรมโดยอิงจากความเชื่อและความรู้สึก เป็นการแสดงออกว่าจะทำอย่างไร

2. ความปลอดภัยในการทำงาน

Mondy, Noe, and Permeux (2002) ได้อธิบายความหมาย ความปลอดภัยและสุขภาพ (Safety and health) คือ ความปลอดภัย (Safety) เป็นการคุ้มครองพนักงานจากอุบัติเหตุในการทำงาน ส่วนสุขภาพ (Health) เป็นสภาพทางร่างกาย จิตใจ และสังคม ซึ่งการบริหารทรัพยากรมนุษย์ในองค์กรจำเป็นต้องดำเนินการด้านความปลอดภัยในการทำงานแก่พนักงาน

3. กฎพิทักษ์ชีวิต หมายถึง กฎที่สร้างขึ้นมาเพื่อลดและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานในด้านต่าง ๆ ประกอบไปด้วยดังต่อไปนี้

1) ต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันการตกจากที่สูงขณะทำงานที่มีความสูงตั้งแต่ 1.8 เมตรขึ้นไป 2) ต้องตัดแยกระบบไฟฟ้าและพลังงานโดยการใช้ระบบล๊อคกุญแจและแวนป้าย 3) ต้องได้รับอนุญาตก่อนถอดหรือปลดอุปกรณ์หรือระบบความปลอดภัยออก 4) ต้องได้รับอนุญาตก่อนเข้าทำงานในสถานที่อับอากาศ (Confine Space) 5) ต้องมีใบอนุญาตทำงาน (Work permit) ที่ได้รับอนุมัติตามลักษณะงานที่กำหนด 6) ต้องไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือสารเสพติดเมื่อต้องปฏิบัติงาน 7) ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารโดยรถยนต์ 8) ต้องสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่ หรือนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ 9) ต้องไม่ใช่โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์โดยไม่ใช้อุปกรณ์ช่วย และ 10) ต้องไม่จอดรถบนไหล่ทาง

ขอบเขตการศึกษา

1. ขอบเขตเนื้อหา

เนื้อหาในการศึกษานี้เป็นการศึกษาทัศนคติของ พนักงานขนส่งสินค้าทางหุ้นส่วนจำกัด ทรัพย์ปารีชาติทรานสปอร์ต โดยมุ่งศึกษาตามกรอบแนวคิดองค์ประกอบทัศนคติ คือ ความเชื่อ (Cognitive) ความรู้สึก (Affective) และ แนวโน้มที่จะเกิดพฤติกรรม (Behavioral) ที่มีต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎหมายพิทักษ์ชีวิต

2. ขอบเขตประชากร

ประชากรในการศึกษานี้ คือ พนักงานขนส่งสินค้า ทางหุ้นส่วนจำกัด ทรัพย์ปารีชาติ ทรานสปอร์ต ทั้งนี้พนักงานจะต้อง ปฏิบัติงานอย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 3 เดือน จำนวนทั้งหมด 112 คน ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาจากประชากรทั้งหมด (ข้อมูล ณ 31 มกราคม 2564)

3. วิธีการศึกษา

3.1 ข้อมูลและแหล่งข้อมูล

แหล่งข้อมูลหลักของการศึกษานี้ คือ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามซึ่งเก็บข้อมูลจากพนักงานขนส่งสินค้าทางหุ้นส่วนจำกัด ทรัพย์ปารีชาติทรานสปอร์ต

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

แบบสอบถามประกอบไปด้วย 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ เส้นทางที่ขนส่ง ประเภทพนักงาน อายุการปฏิบัติงาน ระดับการศึกษา เป็นต้น

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของพนักงานขนส่งสินค้า ห้างหุ้นส่วนจำกัด ทรัพย์ปาริชาติทรานสปอร์ต ที่มีต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงาน ตามกฎพิทักษ์ชีวิตโดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วนได้แก่ 1) ด้านความรู้ความเข้าใจ 2) ด้านความรู้สึก 3) ด้านพฤติกรรม

ส่วนที่ 3 ปัญหาและข้อเสนอแนะเป็นคำถามปลายเปิด

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้ศึกษาได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสอบถามจากพนักงานขนส่งสินค้าโดยผู้ศึกษา ได้นำแบบสอบถามแจกและอธิบายให้แก่พนักงานเป็นรายบุคคลและให้พนักงานทำการกรอกข้อมูล และขอรับคืนด้วยตัวเอง จำนวน 112 ฉบับ โดยได้รับแบบสอบถามคืนมาจำนวน 112 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100 ในระหว่าง 6 เดือน ตั้งแต่ มกราคม 2564 ถึง มิถุนายน 2564

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

จากแบบสอบถามจำนวน 112 ชุด เมื่อผ่านการตรวจสอบความถูกต้อง เรียบร้อยแล้ว ได้นำข้อมูลมาหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์ แอลฟา ของครอนบัค (Cronbach's Alpha Coefficient) โดยกำหนดค่าความเชื่อมั่น .80 ปรากฏว่าแบบสอบถามได้ค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ .876 และนำมาทำการวิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics)

ผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 ผลการศึกษาเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการศึกษาพบว่าข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ ระหว่าง 31-40 ปี มี อายุงานที่ตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป เส้นทางขนส่งสินค้า ภาคกลาง ประเภทพนักงาน Non-Smart Driver และมีระดับการศึกษาในระดับ ประถมศึกษา

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต

1. ทัศนคติด้านความรู้ความเข้าใจที่มีต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต

จากการศึกษาทัศนคติของพนักงานขนส่งสินค้า ของห้างหุ้นส่วนจำกัดทรัพย์ปาริชาติทรานสปอร์ต ที่มีต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต มีระดับความรู้ในภาพรวมอยู่ในระดับ มาก พบว่าในข้อที่ 11. ขณะที่ทำงานเกี่ยวข้องกับไฟฟ้าต้องตัดแยกกระบบไฟฟ้าและพลังงานโดยการใช้ระบบล๊อคกุญแจและแขวนป้ายเตือนทุกครั้ง ตอบถูก 111 คน มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 99.1 และข้อ 6. ก่อนถอดหรือปลดอุปกรณ์หรือระบบความปลอดภัยออก ต้องได้รับอนุญาต ตอบถูก 72 คน มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 64.3 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับความรู้ความเข้าใจมากที่สุด จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 54.5 รองลงมา มีระดับความรู้ความเข้าใจมาก จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 32.1 มีระดับความรู้ความเข้าใจปานกลาง จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5 มีระดับความรู้ความเข้าใจน้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.9 ตามลำดับ และไม่มีคนที่มีความรู้ความเข้าใจน้อยที่สุด

เพศ ของพนักงานขนส่งสินค้าที่แตกต่างกันส่งผลต่อความรู้ความเข้าใจต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต พนักงานเพศชายมีค่าเฉลี่ย (\bar{X} = .876) มากกว่าเพศหญิง (\bar{X} = .864) พนักงานที่มีเพศต่างกันจะมีระดับความรู้ความเข้าใจแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < 0.05$)

อายุการปฏิบัติงาน ของพนักงานขนส่งสินค้าส่งผลต่อความรู้ความเข้าใจต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิตพบว่าระดับความรู้ความเข้าใจของพนักงานที่มีอายุการปฏิบัติงาน 5 ปีขึ้นไปมีค่าเฉลี่ย (\bar{X} = .894) มากกว่า อายุการปฏิบัติงาน 1-3 ปี มีค่าเฉลี่ย (\bar{X} = .879) มากกว่า อายุการปฏิบัติงาน ต่ำกว่า 1 ปีมีค่าเฉลี่ย (\bar{X} = .866) มากกว่า อายุการปฏิบัติงาน 3-5 ปีมีค่าเฉลี่ย (\bar{X} = .844) ตามลำดับ เมื่อทดสอบค่าเฉลี่ยรายคู่โดยวิธีการ LSD พบว่าความแตกต่างของทัศนคติด้านความรู้ความเข้าใจที่มีต่อกฎพิทักษ์ชีวิต พบว่า พนักงานที่มีอายุปฏิบัติงานระหว่าง 1-3 ปี และพนักงานที่มีอายุปฏิบัติงาน 3-5 ปี มีระดับความรู้ความเข้าใจที่มีต่อกฎพิทักษ์ชีวิต น้อยกว่า มีค่า Sig < 0.05 พนักงานที่มีอายุปฏิบัติงาน 5 ปีขึ้นไป และพนักงานที่มีอายุปฏิบัติงาน 1-3 ปี มีระดับความรู้ความเข้าใจที่มีต่อกฎพิทักษ์ชีวิตมากกว่า พนักงานที่มีอายุปฏิบัติงาน 3-5 ปี มีค่า Sig < 0.05 ซึ่งแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ($P < 0.05$)

ประเภทพนักงาน ของพนักงานขนส่งสินค้าส่งผลต่อความรู้ความเข้าใจต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต พบว่า พนักงานที่มีประเภทพนักงานแตกต่างกันจะมีระดับความรู้ความเข้าใจแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < 0.05$)

ระดับการศึกษา ของพนักงานขนส่งสินค้าส่งผลต่อความรู้ความเข้าใจต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต พบว่าพนักงานที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีระดับความรู้ความเข้าใจแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ($P < 0.05$)

2. ทัศนคติด้านความรู้สึกที่มีต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต

ผู้ตอบแบบสอบถามมีทัศนคติต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต อยู่ในระดับเห็นด้วย พบว่าข้อ 8. การตีมือเครื่องตีมือสุราเป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุทำให้บาดเจ็บ สูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน มีระดับความรู้สึกเห็นด้วยมากที่สุดที่ (\bar{X} = 4.71) และข้อ 6. เมื่อต้องได้รับอนุญาตก่อนถอดหรือปลดอุปกรณ์หรือระบบความปลอดภัยออกทุกครั้งทำให้รู้สึกอึดอัดและทำงานได้ล่าช้า มีระดับความรู้สึกเห็นด้วยน้อยที่สุดที่ (\bar{X} = 3.12) พบว่ามีระดับความรู้สึกเห็นด้วยอย่างยิ่งมากที่สุด จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 52.8 รองลงมา มีระดับความรู้สึกเห็นด้วย จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 41.8 มีระดับความรู้สึกระดับ เฉย ๆ จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 5.4 ตามลำดับ

เพศ ของพนักงานขนส่งสินค้าส่งผลต่อความรู้สึกที่มีต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต พบว่าพนักงานที่มีเพศแตกต่างกันมีระดับความรู้สึกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ($P < 0.05$)

อายุการปฏิบัติงาน พบว่า ค่าเฉลี่ยของระดับความรู้สึกของพนักงานที่มีอายุการปฏิบัติงาน 5 ปีขึ้นไป (\bar{X} = 4.12) มากกว่า อายุการปฏิบัติงาน 3-5 ปี (\bar{X} = 4.08) มากกว่า อายุการปฏิบัติงาน 1-3 ปี (\bar{X} = 4.04) และมากกว่า อายุการปฏิบัติงานต่ำกว่า 1 ปี (\bar{X} = 3.92) ตามลำดับพบว่าพนักงานที่มีอายุการปฏิบัติงานต่างกันมีระดับความรู้สึกที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < 0.05$)

ประเภทพนักงาน พบว่าค่าเฉลี่ยของระดับความรู้สึกของพนักงานประเภท Smart Driver (\bar{X} = 4.97) มากกว่า พนักงานประเภท Non-Smart Driver (\bar{X} 4.65) พบว่าพนักงานที่มีประเภทพนักงานแตกต่างกันจะมีระดับความรู้สึกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < 0.05$)

3.ทัศนคติต่อพฤติกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต

ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับการปฏิบัติตามการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิตอยู่ในระดับ ปฏิบัติทุกครั้ง พบว่า ข้อ 6. ท่านไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ทั้งก่อนและในระหว่างการปฏิบัติงาน มีค่าเฉลี่ยการปฏิบัติมากที่สุดที่ (\bar{X} =4.95) และข้อ 7. เมื่อต้องปฏิบัติงานในสถานที่ อับอากาศต้องได้รับ อนุญาต ก่อนเข้าทำงานในสถานที่อับอากาศ (Confine Space) มีค่าเฉลี่ยการปฏิบัติน้อยสุดที่ (\bar{X} =3.92) ส่วนใหญ่มีระดับพฤติกรรมปฏิบัติบ่อยครั้งมากที่สุด จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 77.7 รองลงมา มีระดับพฤติกรรมปฏิบัติบ่อยครั้ง จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 22.3 ตามลำดับ

เพศ ของพนักงานขนส่งสินค้าส่งผลกระทบต่อระดับการปฏิบัติตามการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานตามกฎพิทักษ์ชีวิต พบว่าพนักงานที่มีเพศแตกต่างกันจะมีระดับความปลอดภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P<0.05$)

อายุการปฏิบัติงาน พบว่า ระดับการปฏิบัติตามอยู่ในระดับ ปฏิบัติทุกครั้ง พบว่าพนักงานที่มีอายุปฏิบัติงานแตกต่างกันจะมีระดับความปลอดภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P<0.05$)

การอภิปรายผลการศึกษา

ด้านความรู้และความเข้าใจ ที่มีต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยตามกฎพิทักษ์ชีวิต

จากการศึกษามีความรู้ความเข้าใจ พบว่า อยู่ในระดับ มาก ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ณัฐวรารักษ์ ศิริพร (2557) ที่พบว่าพนักงานส่วนใหญ่ของ บริษัท เป๊ปซี่-โคล่า (ไทย) เทรดดิ้ง จำกัด ที่พบว่าพนักงานส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการรักษามาตรฐาน ISO 22000:2005 ในระดับที่เข้าใจมาก คิดเป็นร้อยละ 83.11 นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับผลการศึกษา และของ อภินันท์ ณ บรรพต (2558) มีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อระบบความปลอดภัยอยู่ใน ระดับมากเช่นเดียวกัน

ด้านความรู้สึกที่มีต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยตามกฎพิทักษ์ชีวิต

จากการศึกษาพบว่าความรู้สึก พบ อยู่ในระดับ เห็นด้วย ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ อภินันท์ ณ บรรพต (2558) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้สึกที่ดีมากที่สุดในเรื่อง ของการฝึกซ้อมอพยพหนีไฟเป็นสิ่งจำเป็นและไม่ทำให้เสียเวลาและมีความรู้สึกที่ดีมากที่สุดต่อ ระบบความปลอดภัยที่กำหนดให้ปฏิบัติตามวิธีการทำงานที่ปลอดภัยตามที่บริษัทกำหนดให้เพื่อให้ ลูกจ้างมีจิตสำนึกที่ดี นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับผลการศึกษาของ ณัฐวรารักษ์ ศิริพร (2557) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้สึกเห็นด้วยต่อการ รักษามาตรฐาน ISO 22000:2005

ด้านพฤติกรรมการปฏิบัติตามการดำเนินงานด้านความปลอดภัยตามกฎพิทักษ์ชีวิต

จากการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติตามการดำเนินงานด้านความปลอดภัยตามกฎพิทักษ์ชีวิต พบว่า อยู่ในระดับ ปฏิบัติทุกครั้ง ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของอภินันท์ ณ บรรพต (2558) ที่พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมในระดับ ดีมาก ในเรื่องของการ สวมชุดปฏิบัติงานรัดกุมและเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน และยังสอดคล้องกับ ณัฐวรารักษ์ ศิริพร (2557) ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับพฤติกรรมต่อการรักษามาตรฐาน ISO 22000:2005 ในระดับบ่อยครั้ง

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอการศึกษาครั้งนี้

1) หากองค์กรต้องการให้พนักงานมีความรู้ความเข้าใจในข้อที่ 4 ในขณะที่ขับรถสามารถรับโทรศัพท์โดยไม่ใช้อุปกรณ์ช่วยไม่เกิน 2 นาที ควรเพิ่มระดับความรู้ความเข้าใจในกลุ่มพนักงานเพศชายและกลุ่มพนักงานประเภท Non-Smart Driver ในข้อที่ 6 ก่อนถอดหรือปลดอุปกรณ์หรือระบบความปลอดภัยออกต้องได้รับอนุญาต ควรเพิ่มระดับความรู้ความเข้าใจในกลุ่มพนักงานเพศชาย กลุ่มพนักงานประเภท Smart Driver และกลุ่มพนักงานประเภท Non-Smart Driver ใน 11. ในขณะที่ทำงานเกี่ยวข้องกับไฟฟ้าต้องตัดแยกระบบ ไฟฟ้าและพลังงานโดยการใช้ระบบลือคกุญแจและแขวนป้ายเตือนทุกครั้งควรเพิ่มระดับความรู้ความเข้าใจในกลุ่มพนักงานระดับการศึกษามัธยมปลาย/ปวช.

2) หากองค์กรต้องการให้พนักงานมีความรู้ลึกในข้อที่ 4. การปฏิบัติตามขั้นตอนการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานบนที่สูง ทำให้เกิดความยุ่งยากในการทำงานเพศชายรู้สึกเฉย ๆ เพศหญิงเห็นด้วยอย่างยิ่ง และข้อ

10. การปฏิบัติงานด้านต่าง ๆ จะต้องขอใบอนุญาตทำงาน (Work permit) ที่ได้รับอนุมัติตามลักษณะงานที่กำหนดเป็นเรื่องยุ่งยาก ควรเพิ่มระดับความรู้ลึกในกลุ่มพนักงานเพศชาย และกลุ่มพนักงานที่อายุปฏิบัติงาน 1-3 ปี ในข้อ 11. ในขณะที่ทำงานเกี่ยวข้องกับ ไฟฟ้าต้องตัดแยกระบบไฟฟ้าและพลังงานโดยการใช้ระบบลือคกุญแจและแขวนป้ายเตือนและข้อ

12. การปฏิบัติงานที่ละเอียดความปลอดภัยเพียงเล็กน้อยจะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่ร้ายแรงและไม่ส่งผลเสียที่ร้ายแรงควรส่งเสริมระดับความรู้ลึกให้กลุ่มพนักงานเพศหญิง

ข้อเสนอการศึกษาครั้งต่อไป

1) จากการศึกษาในครั้งนี้ทำให้พบว่าพนักงาน Smart Driver เป็นพนักงานที่มีคุณภาพในการทำงาน ในการศึกษาครั้งต่อไปบริษัทควรศึกษาในเรื่องของแรงจูงใจในการทำงานของพนักงาน Smart Driver เช่น การเพิ่มขึ้นของรายได้ ความก้าวหน้าในการทำงาน หรือ การออกบดทลงโทษและบทปรับเพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันไม่ให้นักงงานเกิดความไม่พึงพอใจ เป็นการรักษาทักษะบุคคลที่มีคุณค่าและเป็นการสร้างแรงจูงใจเพื่อให้พนักงานมีแรงกระตุ้นในการทำงาน

บรรณานุกรม

ณัฐวรารค์ ศิริพร. (2557). *ทัศนคติของพนักงานบริษัท เป๊ปซี่-โคล่า (ไทย) เทรดตติ้ง จำกัด ที่มีต่อมาตรฐาน ISO 22000:2005*.

(การค้นคว้าแบบอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่).

บริษัท SCG Logistic จำกัด. (2560). *กฎทั่วชีวิต*. สืบค้นจาก <https://www.facebook.com/SCG-Logistics-Safety-Network-595632993818857>

พวงรัตน์ ทวีรัตน์. (2540). *วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์* (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: สำนักทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร.

ศรีรุจา ธรรมคุพท์. (2554). *อิทธิพลของความรู้เจตคติที่มีผลต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมรักษาระบบคุณภาพ ISO 22000:2005 ของพนักงานบริษัทในกลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม : กรณีศึกษาบริษัทเนสท์เล่ (ไทย) จำกัด*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิตวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง).

อดุลย์ จาตุรงค์กุล, และดลยา จาตุรงค์กุล. (2549). *พฤติกรรมผู้บริโภค*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

อภิรักษ์ ฌ บรรพต. (2558). *ทัศนคติต่อระบบความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในสถานประกอบการ*

ประเภทธุรกิจค้าปลีก ตำบลแม่เหียะ อำเภอเมืองเชียงใหม่. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่).

Mondy, R. W., Noe, M. R., & Permeux, R. S. (2002). *Human resource management*. Upper Saddle River, N.J.: Prentice Hall.