การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นายธีรโชติ ครัวจัตุรัส

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
แขนงวิชาบริหารธุรกิจ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
พ.ศ. 2552

Perception of Employees towards Aviation Security System of Thai Airways International Public Company Limited at Suvarnabhumi International Airport

Mr. Theerachoti Kruachaturat

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Business Administration
School of Management Science
Sukhothai Thammathirat Open University
2009

หัวข้อวิทยานิพนธ์ การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย
ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ชื่อและนามสกุล นายธีรโชติ ครัวจัตุรัส

แขนงวิชา บริหารธุรกิจ

สาขาวิชา วิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

อาจารย์ที่ปรึกษา 1. รองศาสตราจารย์ ดร.ราณี อิสิชัยกุล
2. รองศาสตราจารย์ ดร.กิ่งพร ทองใบ

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ได้ให้ความเห็นชอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้แล้ว

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์สมชาย หิรัญกิตติ)

..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ราณี อิสิชัยกุล)

..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.กิ่งพร ทองใบ)

คณะกรรมการบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช อนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต แขนงวิชาบริหารธุรกิจ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

..... ประธานกรรมการบัณฑิตศึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร.สุจินต์ วิศวธีรานนท์)

วันที่ 28 เดือน มกราคม พ.ศ. 2553

ชื่อวิทยานิพนธ์ การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผู้วิจัย นายธีรโชติ ครัวจัตุรัส **ปริญญา** บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา (1) รองศาสตราจารย์ ดร.ราณี อิสิชัยกุล (2) รองศาสตราจารย์ ดร.กิ่งพร ทองใบ

ปีการศึกษา 2552

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อศึกษาระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย (3) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ด้านความมั่นคงการบินของพนักงานกับระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย และ (4) เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ ประชากรคือ พนักงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 18,602 คน ใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบเชิงชั้นได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน เครื่องมือในการวิจัยใช้แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ ความแปรปรวนแบบทางเดียว การทดสอบที การทดสอบเอฟ การทดสอบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่และการทดสอบเพียร์สันไค-สแควร์

ผลการวิจัยพบว่า (1) พนักงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีระดับการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยอยู่ในระดับดี (2) ปัจจัยส่วนบุคคลในส่วนของอายุ ตำแหน่งงานและอายุงานมีความสัมพันธ์ต่อการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 (3) ความรู้ด้านความมั่นคงการบินไม่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ (4) ข้อเสนอแนะจากการวิจัยคือ ผู้บริหารของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ควรให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมความรู้ด้านความมั่นคงการบินกับพนักงานที่มีอายุอยู่ระหว่าง 20-30 ปี มีตำแหน่งงานเป็นพนักงานทั่วไป (ระดับ 1-4) หรือที่มีอายุงานน้อยกว่า 5 ปี

คำสำคัญ ระบบรักษาความปลอดภัย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

Thesis title: Perception of Employees towards Aviation Security System of Thai Airways International Public Company Limited at Suvarnabhumi International Airport

Researcher: Mr. Theerachoti Kruachaturat; **Degree:** Master of Business Administration;

Thesis advisors: (1) Dr. Ranee Isichaikul, Associate Professor; (2) Dr. Khingpon Thongbai, Associate Professor **Academic year:** 2009

Abstract

The objectives of this research were: (1) to study the perception level of employees on aviation security system of Thai Airways International Public Company Limited at Suvarnnabhumi International Airport; (2) to study the relationship between personal characteristic factors of employees and the level of employee perception on the security system; (3) to study the relationship between aviation security knowledge of employees and the level of employee perception on the security system; and (4) to recommend improvement of the perception level of employees on aviation security system of Thai Airways International Public Company Limited at Suvarnnabhumi International Airport.

This research was survey research. The population was 18,602 employees of Thai Airways International Public Company Limited at Suvarnnabhumi International Airport. The samples consisted of 400 employees using stratified random sampling. The instrument used for collecting data was a questionnaire. Statistical analysis were percentage, mean, standard deviation, One-Way ANOVA, t-test, F-test, Multiple Comparison and Pearson Chi-Square.

The result of the research revealed as followings: (1) the perception level of the employees on the security system was at the good level; (2) personal characteristic factors of the employees in terms of age, position and year of employment were related to employees perception on the aviation security system with statistical significance at 0.05; (3) aviation security knowledge of the employees was not related to the perception on the aviation security system of Thai Airways International Public Company Limited at Suvarnnabhumi International Airport; and (4) the recommendation was that the management of Thai Airways International Public Company Limited should provide aviation security training courses for employees who were between 20-30 years of age with the position level 1-4 or less than 5 years of employment.

Keywords: Security system, Thai Airways International Public Company Limited

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาและได้รับความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก รองศาสตราจารย์ ดร.ราณี อิสิชัยกุล และรองศาสตราจารย์ ดร.กิ่งพร ทองใบ นอกจากนี้ยังได้รับความกรุณาจากคณาจารย์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราชที่ให้คำปรึกษาแนะนำด้วยความเอาใจใส่ตลอดมา จนงานวิจัยแล้วเสร็จสมบูรณ์ลงได้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ผู้วิจัยขอขอบคุณ คุณปรีชา สุขชัย ที่อนุมัติให้เข้าสมัครเป็นนักศึกษาในระดับบัณฑิตศึกษารวมทั้งเป็นผู้ตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ขอขอบคุณ นาวาอากาศตรี ชัยฤทธิ์ ศรีนวล คุณสมรรถ พุ่มอ่อน ที่อนุมัติหัวข้อในการทำวิจัยและเป็นผู้ตรวจสอบเครื่องมือในการวิจัย ขอขอบคุณ คุณสุรินทร์ รัศมิแพทย์ พันโท จริง ทีเกาะ ที่เป็นผู้ตรวจสอบเครื่องมือในการทำวิจัย ขอขอบคุณ เพื่อนร่วมรุ่น MBA 6 ทุกท่าน และขอขอบคุณเพื่อนพนักงานการบินไทยทุกท่านที่กรุณาตอบแบบสอบถามและให้ความช่วยเหลือมาโดยตลอดจนงานวิจัยแล้วเสร็จสมบูรณ์

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่างานวิจัยฉบับนี้จะเป็นประโยชน์กับการบินไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและสาธารณชนผู้ใช้บริการเดินทางทางอากาศต่อไป

ธีรโชติ ครัวจัตุรัส

ตุลาคม 2552

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย ..... ง

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ ..... จ

กิตติกรรมประกาศ ..... ฉ

สารบัญตาราง ..... ฌ

สารบัญภาพ ..... ฎ

บทที่ 1 บทนำ 1

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา 1

วัตถุประสงค์การวิจัย 2

กรอบแนวคิดการวิจัย 3

สมมติฐานการวิจัย 5

ขอบเขตของการวิจัย 5

นิยามศัพท์เฉพาะ 6

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 6

บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง 8

แนวคิดเรื่องการรับรู้ 8

แนวคิดเรื่องความมั่นคงการบิน 12

การรักษาความปลอดภัยของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 22

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 26

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย 30

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง 30

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย 31

การเก็บรวบรวมข้อมูล 35

การวิเคราะห์ข้อมูล 36

บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล 37

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล 37

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความรู้ด้านความมั่นคงการบิน 40

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย 43

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

ผลการทดสอบสมมุติฐานการวิจัย 47
ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะจากแบบสอบถาม 61
บทที่ 5 สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ 65
สรุปการวิจัย 65
อภิปรายผล 69
ข้อเสนอแนะ 72
บรรณานุกรม 73
ภาคผนวก 77
ก พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 78
ข พระราชบัญญัติความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 80
ค ข้อมูล ประวัติบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 83
ง รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิ 89
จ แบบสอบถามเพื่อการวิจัย 91
ประวัติผู้วิจัย 98

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 3.1 จำนวนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามฝ่ายที่สังกัด 31

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล 37

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความรู้ด้านความมั่นคงการบิน .. 40

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับความรู้ด้านความมั่นคง การบิน 42

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการรับรู้ของพนักงานต่อ ระบบรักษาความปลอดภัย 43

ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการรับรู้ของพนักงานต่อ ระบบรักษาความปลอดภัย 46

ตารางที่ 4.6 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำแนกตามเพศ 48

ตารางที่ 4.7 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำแนกตามอายุ 49

ตารางที่ 4.8 การเปรียบเทียบ การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวม เป็นรายคู่จำแนกตามอายุ 50

ตารางที่ 4.9 การเปรียบเทียบการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน เป็นรายคู่จำแนกตามอายุ 50

ตารางที่ 4.10 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำแนกตามระดับการศึกษา 51

ตารางที่ 4.11 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำแนกตามลักษณะงาน 52

ตารางที่ 4.12 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำแนกตามตำแหน่งงาน 53

ตารางที่ 4.13 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย เป็นรายคู่ จำแนกตามตำแหน่งงาน 54

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 4.14 การเปรียบเทียบการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน เป็นรายคู่ จำแนกตามตำแหน่งงาน 54
ตารางที่ 4.15 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำแนกตามฝ่ายที่สังกัด 55
ตารางที่ 4.16 การเปรียบเทียบการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน เป็นรายคู่ จำแนกตามฝ่ายที่สังกัด 56
ตารางที่ 4.17 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำแนกตามอายุงาน 56
ตารางที่ 4.18 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยเป็นรายคู่ จำแนกตามอายุงาน 57
ตารางที่ 4.19 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน ข้อ 4.2 58
ตารางที่ 4.20 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ด้านความมั่นคงการบินกับการรับรู้ของพนักงาน ต่อระบบรักษาความปลอดภัย 60
ตารางที่ 4.21 ข้อเสนอแนะ จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการรักษา ความปลอดภัยอาคารสำนักงาน 62
ตารางที่ 4.22 ข้อเสนอแนะ จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการรักษา ความปลอดภัยอากาศยาน 64

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 4
ภาพที่ 2.1 กระบวนการของการรับรู้ตามแนวคิดของ Schemerborn และคณะ 10
ภาพที่ 2.2 กระบวนการของการรับรู้ตามแนวคิดของ สุชา จันทน์เอมและ สุรางค์ จันท์เอม 10
ภาพที่ 2.3 การควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน 18
ภาพที่ 2.4 โครงสร้างการจัดแบ่งหน่วยงานความมั่นคงการบินของการบินไทย 23

บทที่ 1
บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ระบบรักษาความปลอดภัย (Security System) เป็นหัวใจสำคัญอย่างหนึ่งในธุรกิจการบิน ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) กำหนดให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบต่อการขนส่งทางอากาศของแต่ละประเทศ ท่าอากาศยาน และสายการบิน ต้องจัดให้มีระบบรักษาความปลอดภัยการบิน ให้มีมาตรฐานเป็นไปตามข้อกำหนด กรมการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยได้กำหนดให้สายการบินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติตามแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของประเทศไทย ตลอดจนสมาคมขนส่งทางอากาศ (International Air Transport Association: IATA) สายการบินพันธมิตร สายการบินลูกค้าก็กำหนดให้สายการบินคู่สัญญาต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านการรักษาความปลอดภัยการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้วยเช่นกัน

การขยายตัวของธุรกิจการบินส่งผลให้หลายประเทศมีการขยายท่าอากาศยาน ย้ายหรือก่อสร้างท่าอากาศแห่งใหม่มากขึ้นรวมทั้งประเทศไทยก็ได้มีการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจการบินของทั้งในและระหว่างประเทศ และได้ย้ายฐานปฏิบัติการบินจากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะสายการบินแห่งชาติ ซึ่งมีฐานปฏิบัติการบินอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จึงได้ย้ายฐานปฏิบัติการบินไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วยเช่นกัน และได้ก่อสร้างอาคารสำนักงาน ณ บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตลอดจนได้ติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัย ภายใต้โครงการระบบรักษาความปลอดภัยอาคารการบินไทย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (THAI Security System at Suvarnabhumi Airport Project) ซึ่งประกอบไปด้วยการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานและการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน เพื่อให้มีระบบรักษาความปลอดภัยการบินที่ทันสมัยให้เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและองค์กรอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ตลอดจน สร้างความมั่นใจให้กับพนักงานและผู้ใช้บริการ

จากสถานการณ์ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก การก่อการร้าย (Terrorism) การก่อวินาศกรรม (Sabotage) การจี้อากาศยาน (Hi-Jack) ได้ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น และหลังจากเกิดเหตุการณ์ที่ผู้ก่อการร้ายใช้เครื่องบินเป็นอาวุธโจมตีอาคารเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ เมือง

นิวยอร์ค ประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 (9/11) ได้ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในความปลอดภัย ในการเดินทางโดยเครื่องบินของสาธารณชน มีผู้มาใช้บริการน้อยลงส่งผลให้ขาดทุนและมีการปรับลดพนักงาน ธุรกิจการบินและธุรกิจการท่องเที่ยวประสบปัญหาขาดทุนจากนักท่องเที่ยวที่ลดลง ท่าอากาศในประเทศไทยต้องมีการปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีรายได้ลดลงจากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงและต้องปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพ โดยการสร้างการรับรู้ระบบรักษาความปลอดภัยของพนักงานเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสารและพนักงาน ตลอดจนหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องต่างๆทั่วโลกต้องมีการปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัยการบินด้วยเช่นกัน

พนักงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความสำคัญต่อความปลอดภัยของอากาศยานและการบินพลเรือน เนื่องจากสามารถเข้าถึงพื้นที่หวงห้ามในท่าอากาศยาน พื้นที่โดยรอบและในอากาศยานขณะเตรียมทำการบิน การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยการบินจึงนำไปสู่แนวทางปฏิบัติที่ถูกต้องทั้งด้านการป้องกันและเมื่อเหตุการณ์การกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมายต่อการบินพลเรือน ซึ่งผลการวิจัยจะเป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินพลเรือน โดยสามารถนำผลการวิจัยไปเสริมสร้างการรับรู้ให้กับพนักงาน และใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.3 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ด้านความมั่นคงการบินกับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.4 เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3. กรอบแนวคิดการวิจัย

การศึกษาวิจัยนี้ เป็นการศึกษาการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปกำหนดกลยุทธ์ในการทำความเข้าใจและทำให้เกิดการยอมรับต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งตัวแปรต่างๆ ที่ใช้ในการวิจัยมีดังนี้

3.1 ตัวแปรอิสระ (Independent Variable)

ลักษณะส่วนบุคคล ประกอบด้วย

3.1.1 เพศ

3.1.2 อายุ

3.1.3 การศึกษา

3.1.4 ลักษณะงาน

3.1.5 ตำแหน่งงาน

3.1.6 ฝ่ายที่สังกัด

3.1.7 อายุงาน

3.2 ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน ประกอบด้วย

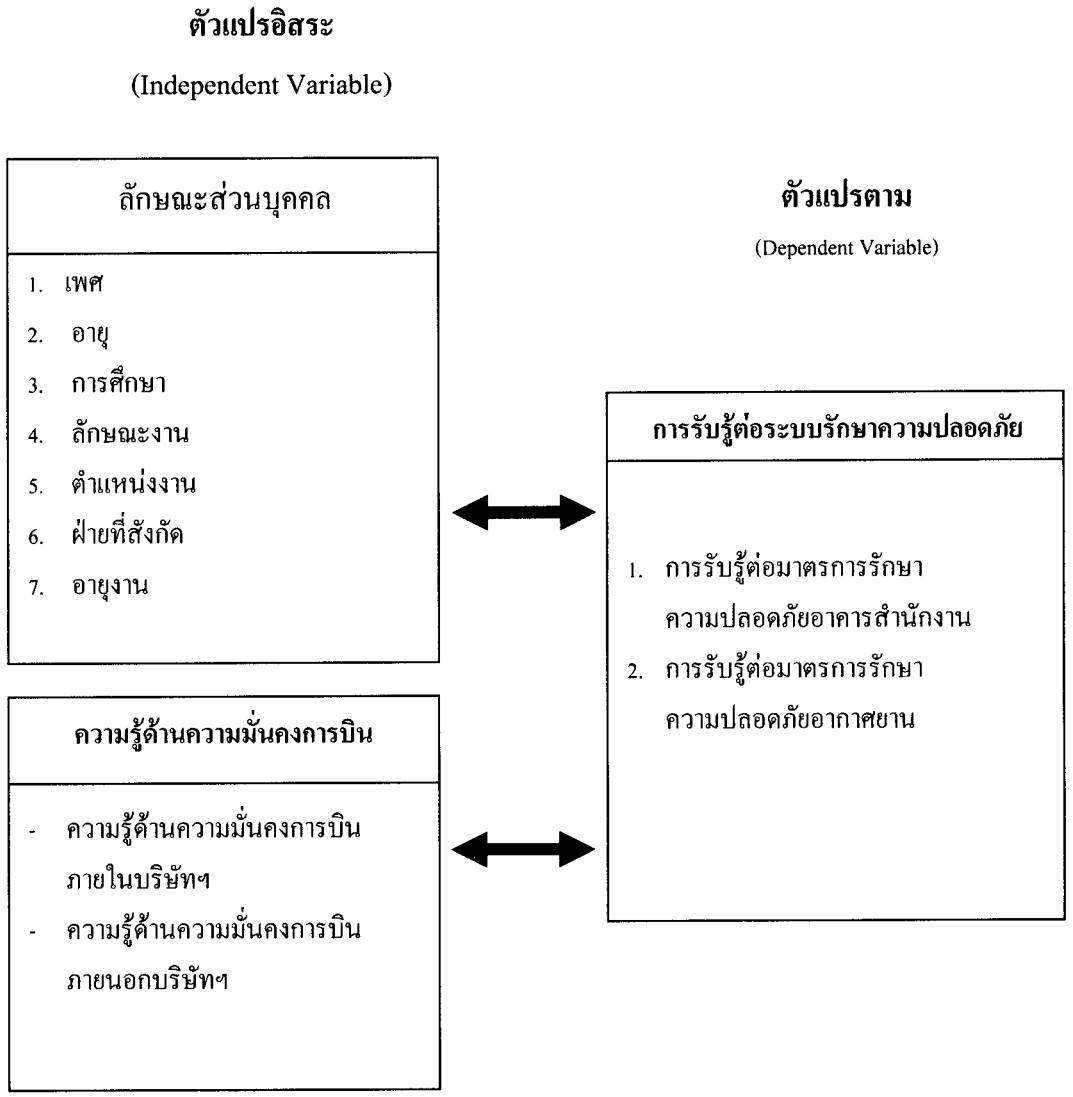
3.2.1 ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในบริษัทฯ

3.2.2 ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายนอกบริษัทฯ

3.3 ตัวแปรตาม (Dependent Variable)

3.3.1 การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน

3.3.2 การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4. สมมติฐานการวิจัย

4.1 ระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อยู่ในระดับดี

4.2 การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แตกต่างกันตามลักษณะส่วนบุคคล

4.3 ความรู้ด้านความมั่นคงการบินมีความสัมพันธ์กับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

5. ขอบเขตของการวิจัย

5.1 ด้านเนื้อหา การวิจัยนี้จะสร้างเครื่องมือในการวิจัยตามกรอบแนวคิดที่กำหนดไว้เกี่ยวกับการรับรู้และความรู้ด้านความมั่นคงการบิน

5.2 ด้านประชากร ทำการศึกษาวิจัยเฉพาะพนักงานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปี 2552 ซึ่งมีพนักงานจำนวน 18,602 คน โดยทำการสุ่มตัวอย่างตามขนาดตัวอย่างที่ระดับความคลาดเคลื่อนไม่เกิน 0.05 จำนวน 400 คน

5.3 ด้านตัวแปร

5.3.1 ตัวแปรอิสระ ที่เป็นปัจจัยส่วนบุคคล ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ การศึกษา ลักษณะงาน ตำแหน่งงาน ฝ่ายที่สังกัดและอายุงาน

5.3.2 ตัวแปรอิสระ ที่เป็นปัจจัยความรู้ด้านความมั่นคงการบิน ซึ่งประกอบด้วย ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในบริษัทฯ และความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายนอกบริษัทฯ

5.3.3 ตัวแปรตาม ซึ่งเป็นการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัย แบ่งเป็นการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน และการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัย อากาศยาน

5.4 ด้านเวลา ระยะเวลาที่ทำการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล ระหว่างวันที่ 1-15 เมษายน 2552 และสรุปวิเคราะห์ผลการวิจัย ระหว่างวันที่ 15-30 เมษายน 2552

6. นิยามศัพท์เฉพาะ

6.1 การรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัย หมายถึง การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งประกอบไปด้วยการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานและระบบรักษาความปลอดภัยอากาศยาน

6.2 พนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หมายถึง พนักงานประจำของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ สำนักงานการบินไทยสุวรรณภูมิและในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ พนักงานสายปฏิบัติการ พนักงานฝ่ายช่าง พนักงานฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น พนักงานฝ่ายครัวการบิน พนักงานฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น พนักงานฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์

6.3 ระบบรักษาความปลอดภัย หมายถึง การผสมผสาน มาตรการ คนและทรัพยากรอื่นๆเข้าด้วยกันโดยมีจุดประสงค์เพื่อคุ้มครองการบินพลเรือนจากการกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมาย แบ่งเป็นการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานและอากาศยาน

6.4 ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน หมายถึง ความรู้ด้านทฤษฎีและการปฏิบัติ เพื่อคุ้มครองการบินพลเรือนจากการกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมาย แบ่งเป็นความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในและภายนอกบริษัทฯ

6.5 ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในบริษัทฯ หมายถึง ความรู้ด้านทฤษฎีและการปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎระเบียบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของบริษัทฯ

6.6 ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายนอกบริษัทฯ หมายถึง ความรู้ด้านทฤษฎีและการปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎระเบียบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่บริษัทฯต้องปฏิบัติตาม เช่น ข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางอากาศ ข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ข้อกำหนดของสมาคมขนส่งทางอากาศ และของแต่ละประเทศที่บริษัทฯ ทำการบิน

7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการวิจัยที่ได้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน ดังนี้

7.1 เพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

7.2 เพื่อให้ได้ข้อมูลซึ่งนำไปสู่ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการรับรู้ของพนักงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

7.3 เพื่อให้ได้ข้อมูลสำหรับผู้สนใจ ที่จะนำไปประยุกต์ใช้ในการวิจัยในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงการบินและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไป

บทที่ 2
วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง "การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ" ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยนำเสนอเป็น 3 เรื่อง ดังนี้

1. แนวคิดเรื่องการรับรู้
2. แนวคิดเรื่องความมั่นคงการบิน
3. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดเรื่องการรับรู้

1.1 ความหมายของการรับรู้

ได้มีผู้ศึกษาเกี่ยวกับการรับรู้และได้ให้ความหมายไว้ ดังนี้

Robbins and Coulter อ้างในวิรัช สงวนวงศ์วาน (2550: 183) กล่าวว่า การรับรู้ คือ กระบวนการที่บุคคลให้ความหมายกับสิ่งที่อยู่รอบตัวโดยรวบรวมและตีความจากประสาทที่ได้รับ

Schermerhorn (2003:84) กล่าวว่า การรับรู้หมายถึงกระบวนการที่บุคคลได้รับ รวบรวมจัดระเบียบและแปลความหมายจากสภาพแวดล้อม

Hansaker และ Phillip (2001: 162) ให้ความหมาย การรับรู้ หมายถึงการคัดเลือก การรวบรวมจัดระบบและตีความหมายของข้อมูลตามความรู้สึก เป็นกระบวนการที่สำคัญจะช่วยให้บุคคลกำหนดสิ่งต่าง ๆ ให้ชัดเจนและจัดเงื่อนไขเพื่อเป็นแนวทางของพฤติกรรมบุคคล

Defleur และ Dennis (1994: 10 - 11) กล่าวว่า การรับรู้เป็นกระบวนทางจิตที่จัดระเบียบ สิ่งเร้าภายนอกที่รับเข้ามาทางประสาทสัมผัสเพื่อให้เกิดความหมาย

สร้อยตระกูล (ติวยานนท์) อรรถมานะ (2545: 59 - 61) กล่าวว่า การรับรู้เป็นกระบวนการที่เริ่มจากสิ่งเร้าภายนอกหรือสิ่งเร้าภายในมากระทบประสาทสัมผัส สิ่งเร้าที่กระทบประสาทสัมผัสได้รับการประมวลผลประกอบด้วยการคัดเลือก การจัดระเบียบและการตีความ

ปรียาพร วงศ์อนุตรโรจน์ (2544: 66) กล่าวว่า การรับรู้ของบุคคลแตกต่างกันไปตามประสบการณ์ที่ได้รับและการประเมินค่าสิ่งที่รับรู้ก็แตกต่างกันไปด้วย การรับรู้ของบุคคลเกิดจาก

การได้เห็นสิ่งต่างๆ ได้รับฟังสรรพสิ่ง ได้กลิ่นและได้สัมผัส เป็นความรู้สึกที่เกิดจากประสาทสัมผัส โดยอาศัยอวัยวะรับสัมผัส บุคคลประเมินค่าจากสิ่งที่รับรู้โดยอาศัยประสบการณ์และภูมิหลังของตน

จากความหมายของการรับรู้ที่กล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่า การรับรู้ หมายถึง การตีความหมายจากสิ่งเร้าต่างๆ ที่มากระทบกับประสาทสัมผัสและเข้าใจความหมายต่อสิ่งนั้น โดยอาศัยสิ่งแวดล้อมและประสบการณ์ การรับรู้ของแต่ละคนจึงอาจแตกต่างกันจากการตีความหมายจากสิ่งเร้านั้นๆที่แตกต่างกัน

วุฒิชัย จำนงค์ (2523) กล่าวว่า สามารถแบ่งกระบวนการของการรับรู้ออกเป็น 5 ขั้นตอนดังนี้

1. สิ่งเร้าหรือสถานการณ์ จะส่งผลให้เกิดกระบวนการของการรับรู้ในขั้นต่อไป
2. การบันทึกปรากฏการณ์ เป็นการบันทึกจากสิ่งเร้า หรือสถานการณ์ภายนอกที่สัมผัสได้โดยประสาทสัมผัสทั้ง 5
3. การตีความหมาย ก่อให้เกิดผลเป็นการรับรู้จากประสาทสัมผัสทั้ง 5 ว่ามีความหมายอย่างไร และตีความอย่างไรจากความหมายนั้น
4. ข่าวสารย้อยกลับ เป็นปฏิบัติการด้านการรับรู้อย่างแท้จริง
5. ปฏิกิริยาตอบโต้ เป็นการแสดงออกซึ่งพฤติกรรมที่เกี่ยวกับการรับรู้ โดยมีแนวโน้ม ที่จะแสดงออกซึ่งพฤติกรรมตอบโต้หรือพฤติกรรมภายนอกออกมาตามความรู้สึกในการรับรู้นั้นๆ

สถิต วงศ์สวรรค์ (2525: 77) ได้กล่าวถึงลำดับขั้นของกระบวนการรับรู้ไว้ว่า การรับรู้จะเกิดขึ้นได้ต้องเป็นไปตามขั้นตอน ดังนี้

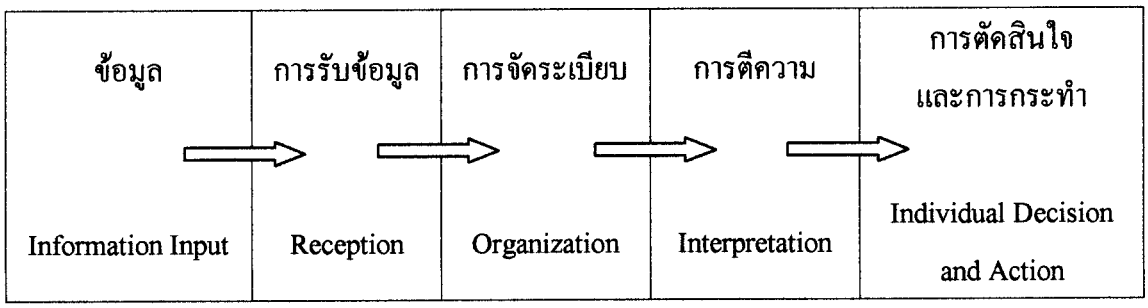
ขั้นที่ 1 สิ่งเร้ามากระทบสัมผัสของอินทรีย์

ขั้นที่ 2 กระแสประสาทสัมผัสวิ่งไปยังระบบประสาทส่วนกลางซึ่งอยู่ที่ศูนย์สมอง

ขั้นที่ 3 สมองแปลความหมายออกมาเป็น ความรู้ ความเข้าใจ โดยอาศัยความรู้เดิม ประสบการณ์เดิม ความจำ เจตคติ ความต้องการ ปทัสถาน บุคลิกภาพ เชาว์ปัญญา

Schemerborn และคณะ (1982) ได้กล่าวถึง กระบวนการรับรู้ว่า เป็นกระบวนการที่คนเรารับข้อมูล จัดระเบียบ การตีความ โดยข้อมูลจะนำไปสู่การตัดสินใจและเกิดความเข้าใจ นำไปสู่การตัดสินใจและการปฏิบัติดังภาพข้างล่าง

Perception Process

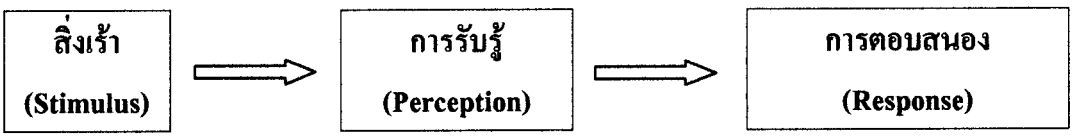


ภาพที่ 2.1 กระบวนการของการรับรู้ตามแนวคิดของ Schemerborn และคณะ

ที่มา : Schemerborn และคณะ(1982)

การรับรู้ของบุคคล เป็นสภาพทางจิตวิทยา เป็นความสนใจของบุคคลในการเลือก ที่จะตอบสนองต่อสิ่งเร้าต่างๆ ที่เกิดขึ้นในสิ่งแวดล้อม เป็นลักษณะในการที่จะนำข้อมูลต่างๆของสิ่งเร้านั้นเข้าสู่กระบวนการรับรู้ โดยผ่านทางประสาทสัมผัสของร่างกาย เมื่อข้อมูลต่างๆ ถูกป้อนเข้าสู่ระบบความคิดแล้ว บุคคลจะเลือกจัดระบบของข้อมูล แล้วกระบวนการจดจำจะแปลความหมายของข้อมูลจะเกิดขึ้นโดยอาศัยคุณสมบัติภายในของตัวบุคคล เป็นตัวกลางในการ กลั่นกรอง การแปลความหมายนั้น ทำให้บุคคลตัดสินและประเมินคุณค่าของผลลัพธ์ที่เกิดจาก กระบวนการดังกล่าว

สุชา จันทน์เอม และ สุรางค์ จันท์เอม (2533: 119) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ไว้ว่า การรับรู้ คือ การตีความหมายจากการรับสัมผัส(Sensation) และในแง่ของพฤติกรรม การรับรู้เป็นกระบวนการที่เกิดแทรกอยู่ระหว่างสิ่งเร้าและการตอบสนองต่อสิ่งเร้า ดังภาพข้างล่าง



ภาพที่ 2.2 กระบวนการของการรับรู้ตามแนวคิดของสุชา จันทน์เอมและสุรางค์ จันท์เอม

ที่มา : สุชา จันทน์เอมและสุรางค์ จันท์เอม (2533: 119)

ที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า การรับรู้เป็นกระบวนการทางความคิดและจิตใจของมนุษย์ที่แสดงออกถึงความรู้สึกนึกคิด ความเข้าใจต่อสิ่งเร้าที่ผ่านเข้ามาทางประสาทสัมผัสทั้ง 5 ได้แก่ การเห็น การได้ยิน การสัมผัส การลิ้มรส และการได้กลิ่น แล้วมีการตีความ หรือแปล

ความหมายของสมองให้ปรากฏออกมาในรูปของปฏิกิริยาตอบสนองต่อสภาพแวดล้อม ในลักษณะต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นปฏิกิริยาภายใน เช่น อารมณ์ ทัศนคติ หรือปฏิกิริยาภายนอก เช่น พฤติกรรม ซึ่งต้องอาศัยความจำ ประสบการณ์ และความรู้เดิมเป็นเครื่องช่วย และกระบวนการการรับรู้นั้นประกอบด้วย 3 ขั้นตอน ได้แก่ การเลือกรับรู้ การจัดระบบ และการแปลความหมาย

1.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้

ได้มีผู้ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้และได้ให้ความหมายไว้ ดังนี้

Robbins and Coulter อ้างในวิรัช สงวนวงศ์วาน (2550: 183) กล่าวว่า การที่คน 2 คนเห็นสิ่งเดียวกันแต่การเกิดการรับรู้แตกต่างกัน อาจเกิดจากปัจจัย 3 อย่าง คือ ตัวผู้รับรู้เอง (Perceiver) สิ่งที่เห็น (Target) และสถานการณ์ (Situation) ดังนี้

1. ผู้รับรู้ (Perceiver) การที่คน 2 คนเห็นสิ่งเดียวกันแต่รับรู้แตกต่างกันอาจเป็นเพราะแต่ละคนมีความแตกต่างกันในด้านต่างๆ เช่น ทัศนคติ บุคลิกภาพ แรงขับเคลื่อน ความสนใจ ประสบการณ์และความคาดหวัง

2. เป้าหมาย (Target) หรือสิ่งที่เห็นอาจทำให้การรับรู้แตกต่างกัน

3. สถานการณ์ (Situation) หรือสิ่งแวดล้อมขณะที่เราเห็นเป้าหมายหากแตกต่างกันก็อาจทำให้การรับรู้แตกต่างกันด้วย เช่น เวลาที่เห็น สถานที่หรือทำเลที่ตั้งที่เห็นและสิ่งแวดล้อมประกอบอื่นๆ

Schermerhorn (2003:85) กล่าวว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้ที่แตกต่างกันของบุคคลประกอบไปด้วยตัวผู้รับรู้ สภาพแวดล้อมและบุคลิกลักษณะของผู้รับรู้ ดังนี้

- ตัวผู้รับรู้ (The Perceiver) ประสบการณ์ แรงจูงใจ ความต้องการ บุคลิกลักษณะ คุณค่าและทัศนคติของบุคคลมีอิทธิพลต่อกระบวนการรับรู้
- การปรับสภาพแวดล้อม (The Setting) สภาพแวดล้อมขององค์การ สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและสภาพแวดล้อมทางสังคมมีอิทธิพลต่อกระบวนการรับรู้
- บุคลิกลักษณะของผู้รับรู้ (The Perceived) การตีความของวัตถุหรือเหตุการณ์ที่พบเห็น การตีความสิ่งที่เห็นบ่อยๆ หรือสิ่งใหม่ๆมีอิทธิพลต่อกระบวนการรับรู้

Defleur and Dennis (1994: 8 -11) กล่าวว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความรับรู้ โดยพิจารณาในบริบทของการสื่อสาร รูปแบบลักษณะของการสื่อสารประกอบด้วย ผู้ส่งสาร สาร และผู้รับสาร การแปรความหมายของข้อมูล วัฒนธรรมมีผลต่อการรับรู้

สร้อยตระกูล (ติวยานนท์) อรรถมานะ (2545: 61 – 62) กล่าวว่า การเลือกที่จะรับรู้ประกอบด้วย 2 ประการได้แก่

1. ปัจจัยความสนใจภายนอก ได้แก่ ลักษณะต่าง ๆ ของสิ่งเร้าอันประกอบด้วย

- ความเข้ม (intensity) ของแสง สี เสียง หรือรส เป็นต้น สิ่งที่มีความเข้มมากย่อมดึงดูดความสนใจได้มาก
- ขนาด (size) สิ่งที่มีขนาดที่ใหญ่จะดึงดูดความสนใจได้มาก
- ความขัดแย้ง (contrast) ของที่มีลักษณะขัดกันและอยู่ด้วยกันจะทำให้คนสนใจมาก
- การทำซ้ำ (repetition) สิ่งเร้าที่เกิดซ้ำๆ จะเรียกร้องความสนใจได้ดีกว่า
- การเคลื่อนไหว (motion) บุคคลจะสนใจสิ่งที่เคลื่อนไหวมากกว่าสิ่งที่อยู่นิ่ง

2. ปัจจัยความสนใจภายใน ได้แก่ แรงจูงใจหรือความต้องการ การเรียนรู้ในอดีต และบุคลิกภาพยกตัวอย่าง เช่น ผู้ที่ต้องการความสำเร็จก็เลือกที่จะรับรู้เฉพาะสิ่งเร้าหรือสถานการณ์ที่จะเอื้ออำนวยต่อการบรรลุต้องการนั้นได้และบุคคลที่มีการเรียนรู้ในอดีตหรือบุคลิกภาพต่างๆ กัน ก็จะให้ความสนใจต่อสิ่งต่างกันในสภาพต่างกัน

2. แนวคิดเรื่องความมั่นคงการบิน

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน ในการวิจัยครั้งนี้จำแนกออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

1. ความมั่นคงการระดับนานาชาติ
2. ความมั่นคงการบินในประเทศไทย
3. การรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความหมายของความปลอดภัย (Security, Safety)

บุคคลทั่วไปมักสับสนและแยกแยะไม่ออกระหว่างคำว่าความปลอดภัยที่มาจากภาษาอังกฤษ จากคำว่า Safety กับ ความปลอดภัยที่มีที่มาจากภาษาอังกฤษจากคำว่า Security โดยในภาษาไทยนั้นได้มีการแปลความหมายคำว่า Safety และ Security ทั้งสองคำข้างต้นว่า "ความปลอดภัย" จึงทำให้เกิดความสับสน เพื่อป้องกันความสับสนในบางหน่วยงานจะให้ความหมายของคำว่า Security ว่า "ความมั่นคง" แทนคำว่า "ความปลอดภัย" แต่อย่างไรก็ตามหน่วยงานภาครัฐในบางหน่วยงานและประชาชนทั่วไปก็ยังคงให้ความหมายของคำว่า Security ว่า "ความปลอดภัย" ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจะใช้ความหมายของคำว่า "ความปลอดภัย" หรือคำว่า "ความมั่นคง" ที่มาจากภาษาอังกฤษจากคำว่า Security ตามการให้คำนิยามจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศดังนี้

"ความปลอดภัย" หรือ "ความมั่นคง" (Security)

ICAO, Annex 17: (2006:11) ได้ให้ความหมายว่า เป็นการผสมผสาน มาตรการ คนและทรัพยากร โดยมีจุดประสงค์เพื่อคุ้มครองการบินพลเรือนจากการกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมาย (Security: Safeguarding civil aviation against acts of unlawful interference. This objective is achieved by a combination of measures and human and material resources.)

"ความปลอดภัย" (Safety)

ICAO, Doc 9859 (2009:14) ได้ให้ความหมายว่า เป็นการลดโอกาสที่จะเกิดความไม่ปลอดภัยของบุคคล ทรัพย์สินให้ต่ำกว่าหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้อย่างต่อเนื่อง โดยผ่านกระบวนการระบุความเสี่ยงและการบริหารความปลอดภัย (Safety: The state in which the possibility of harm to persons or of property damage is reduced to, and maintained at or below, an acceptable level through a continuing process of hazard identification and safety risk management.)

ความเหมือนของความปลอดภัย (Safety) กับ ความมั่นคง (Security)

- ทั้งคู่เป็นกระบวนการในการป้องกันซึ่งเกิดจากการกระทำและผลลัพธ์ ที่เหมือนกัน คือความปลอดภัย

- หากระบบการป้องกันความไม่ปลอดภัยหรือความไม่มั่นคง ซึ่งเกิดจากการกระทำที่ไม่ได้มาตรฐานหรือมีจุดบกพร่อง สิ่งที่ตามมาก็คือ ความไม่ปลอดภัย

ความแตกต่างของ ความไม่ปลอดภัย กับ ความไม่มั่นคง

- ผลของความไม่ปลอดภัย (Unsafe) เกิดจากความไม่ตั้งใจ ความประมาทเลินเล่อ การปฏิบัติงานที่ไม่ได้มาตรฐาน (Unsafe Acts) สภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ดีพอ (Unsafe Condition) และเกิดจากภัยธรรมชาติ

ผลของความไม่มั่นคง (Insecurity) เกิดจากความตั้งใจที่จะกระทำให้เกิดความไม่มั่นคงปลอดภัย เช่น การกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมาย การกระทำของผู้ก่อการร้ายที่จะให้เกิดความไม่มั่นคงปลอดภัย

2.1 ความมั่นคงการบินระดับนานาชาติ

แนวคิดเรื่องความปลอดภัยหรือความมั่นคงการบิน มีความสำคัญต่อธุรกิจการบินเป็นอย่างมาก หากธุรกิจการบินใดๆ ไม่มีระบบรักษาความมั่นคงการบินที่ดีแล้ว ธุรกิจนั้นๆ ย่อมตกอยู่ในความเสี่ยงอย่างหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ และหลังจากเกิดเหตุการณ์ผู้ก่อการร้ายจี้เครื่องบินและใช้เครื่องบินเป็นอาวุธโจมตีอาคารเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ เมืองนิวยอร์ค ประเทศสหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 (9/11) ได้ส่งผลกระทบต่อสาธารณชน ธุรกิจการบิน ธุรกิจท่องเที่ยว และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ทั่วโลกในการดำเนินการงานด้านความมั่นคงการบินนั้น จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงานทั้งจากภาครัฐบาลและเอกชนรวมถึงพนักงานในองค์กรทุกคน

ภัยคุกคามต่อความมั่นคงการบิน มีมานานแล้วตั้งแต่ยุคสงครามเย็นจนถึงปัจจุบัน จากสถานการณ์ความขัดแย้งทางการเมือง เชื้อชาติ ศาสนาและแนวความคิดที่เกิดขึ้นในทุกภูมิภาคของโลกในปัจจุบัน ทำให้โอกาสที่จะเกิดภัยคุกคามต่อความมั่นคงการบินพลเรือนเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งประกอบด้วย การกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมาย (Acts of Unlawful Interference) การจี้อากาศยาน (Hi-Jack) การก่อวินาศกรรม (Sabotage) การโจมตีด้วยอาวุธ (Weapons Attack) การข่มขู่คุกคาม (Threat) และอื่นๆ

จากภัยคุกคามข้างต้น องค์การสหประชาชาติ (United Nation) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Aviation Civil Organization: ICAO) กำหนดให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบต่อการขนส่งทางอากาศของประเทศรัฐภาคี ท่าอากาศยานและสายการบินต้องจัดให้มีการดำเนินการด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security) ให้มีมาตรฐานเป็นไปตามข้อกำหนดสมาคมขนส่งทางอากาศ (IATA) สายการบินพันธมิตรและสายการบินลูกค้าก็กำหนดให้สายการบินคู่สัญญาต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความมั่นคงการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และให้เป็นไปตามข้อกำหนดของประเทศปลายทางที่เครื่องบินลงจอด เช่น สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และออสเตรเลีย

ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยได้ลงนามอนุสัญญาชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2487 และได้เป็นภาคีในอนุสัญญาโตเกียว อนุสัญญาเฮก อนุสัญญามอลทริออล พิธีสารมอลทรีออล โดยมีรายละเอียดของอนุสัญญาต่างๆ โดยย่อดังนี้

อนุสัญญาชิคาโก พ.ศ. 2487 (1944: The Chicago Convention)

เป็นอนุสัญญาจากการประชุมร่วมกันของ 52 ประเทศ ในปี พ.ศ. 2487 เพื่อก่อตั้งองค์การระหว่างประเทศ เพื่อดูแลเรื่องการขนส่งระหว่างประเทศ และได้มีการต่อตั้งองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ในปี พ.ศ. 2488

อนุสัญญาโตเกียว พ.ศ. 2506 (1963: The Tokyo Convention)

เป็นอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน อนุสัญญานี้ให้ใช้ในส่วนความผิดต่อกฎหมายอาญา และการกระทำไม่ว่าจะเป็นความผิดหรือไม่ก็ตาม ซึ่งอาจเป็นหรือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือซึ่งเป็นอันตรายต่อระเบียบ และวินัยอันดีบนอากาศยาน และการให้อำนาจผู้

ควบคุมอากาศยาน คุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือ รักษาระเบียบและวินัยอันดีบนอากาศยาน

อนุสัญญาเฮก พ.ศ. 2513 (1970: The Hague Convention)

เป็นอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยาน (Hi-Jacking) โดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยมีจุดมุ่งหมายเร่งด่วนในการยับยั้งการยึดอากาศยาน (Hi-Jacking) และหามาตรการอันเหมาะสมในการลงโทษผู้กระทำผิด

อนุสัญญามอลตริออล พ.ศ. 2514 (1971: The Montreal Convention)

เป็นอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย ต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน เช่น

(1) กระทำการประทุษร้ายบุคคลใดในอากาศยานที่กำลังบินอยู่ ถ้าการกระทำนั้นอาจเป็นอันตราย ต่อความปลอดภัยของอากาศยานนั้น หรือ

(2) ทำลายอากาศยานในขณะบริการ หรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยานเช่นว่านั้นซึ่งทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินหรือซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ

(3) วางหรือก่อให้เกิดการวางในอากาศยานขณะบริการโดยวิธีใดๆ ซึ่งกลอุปกรณ์หรือวัตถุซึ่งอาจทำลาย อากาศยานนั้น หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน โดยทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบิน หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน จนอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ หรือ

(4) ทำลายหรือทำความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศหรือเข้าแทรกสอด กับปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกนั้น ๆ ถ้าการกระทำเช่นว่านั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่

(5) แจ้งข้อสนเทศซึ่งตนรู้อยู่แล้วว่าเป็นความเท็จซึ่งโดยการนั้นได้เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานที่กำลังบินอยู่

ภาคผนวกที่ 17 (ICAO Annex 17)

เป็นอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันการกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมาย ทำขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2517 และมีการปรับปรุงแก้ไขมาแล้ว 8 ครั้ง โดยครั้งที่ 8 (Eight Edition) ปรับปรุงเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2549

พิธีสารมอลทรีออล พ.ศ. 2531 (1988: The Montreal Protocol)

เป็นพิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยาน ซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพิ่มเติมต่อจากอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปราม

การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พิธีสารฉบับนี้มีผลใช้บังคับสำหรับประเทศไทย เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ. 2539

***2.1.1* ภัยคุกคามต่อการบินพลเรือน** ประกอบด้วย การกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมาย การจี้อากาศยาน, การก่อวินาศกรรม, การโจมตีด้วยอาวุธ และอื่นๆ โดยมีรายละเอียดโดยย่อดังนี้

1) การกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมาย (Acts of Unlawful Interference) เป็นการกระทำหรือความพยายามที่จะกระทำการ ซึ่งทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อการบินพลเรือนและการขนส่งทางอากาศ ต่อไปนี้จะถือว่าเป็นการกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมาย ได้แก่

- การยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยาน โดยผิดกฎหมายระหว่างทำการบิน
- การยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยาน โดยผิดกฎหมายขณะอากาศยานอยู่บนพื้นดิน
- การจับบุคคลใดเป็นตัวประกันขณะอยู่บนอากาศยาน และจับบุคคลเป็นตัวประกันขณะอยู่ที่ท่าอากาศยาน
- การใช้กำลังบุกเข้าไปในอากาศยาน ท่าอากาศยาน หรือพื้นที่ ที่เป็นที่ตั้งของสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการบิน
- การนำอาวุธหรือวัตถุอันตรายหรือวัตถุอื่นใดที่อาจใช้ในการก่ออาชญากรรมขึ้นบนอากาศยาน หรือนำเข้ามาอยู่ในบริเวณท่าอากาศยาน
- การสื่อสารด้วยข้อมูลที่ไม่จริง ซึ่งทำให้เกิดการลดลงของความปลอดภัยของอากาศยานขณะทำการบิน หรือขณะอยู่ที่พื้นดินและเกิดการลดลงของความปลอดภัยของผู้โดยสาร ลูกเรือ พนักงานภาคพื้น สาธารณชน ท่าอากาศยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกการบินพลเรือน

2) การจี้อากาศยาน (Hijack) เป็นการใช้กำลังยึดอากาศยานขณะทำการบินหรือขณะอากาศยานอยู่บนพื้นดิน การใช้อากาศยานเป็นเครื่องมือในการโจมตีเป้าหมาย การทำลายอากาศยานโดยรวมถึงข่มขู่ว่าจะใช้กำลัง การทำให้เชื่อในสิ่งที่ไม่เป็นความจริง การสมคบกันกระทำความผิด ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นการละเมิดการควบคุมโดยใช้กฎหมาย

3) การก่อวินาศกรรม (Sabotage) เป็นการกระทำโดยมีเจตนาในการทำลายหรือสร้างความเสียหายต่ออากาศยาน ท่าอากาศยานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกทางการบินอื่นๆ ด้วยจุดประสงค์ทางการเมืองหรือจุดประสงค์ในการก่ออาชญากรรม

4) การโจมตีด้วยอาวุธ (Weapons Attack) การใช้อาวุธต่างๆ เพื่อโจมตีอากาศยานขณะนำอากาศยานวิ่งขึ้น (Take-off) ขณะทำการบิน ขณะนำอากาศยานร่อนลง (Landing) หรือขณะอยู่บนพื้นดิน

***2.1.2* แรงจูงใจในการก่อเหตุคุกคามต่อการบินพลเรือน** ได้แก่

1) สามารถสร้างผลกระทบต่อรัฐบาล และสาธารณะชน

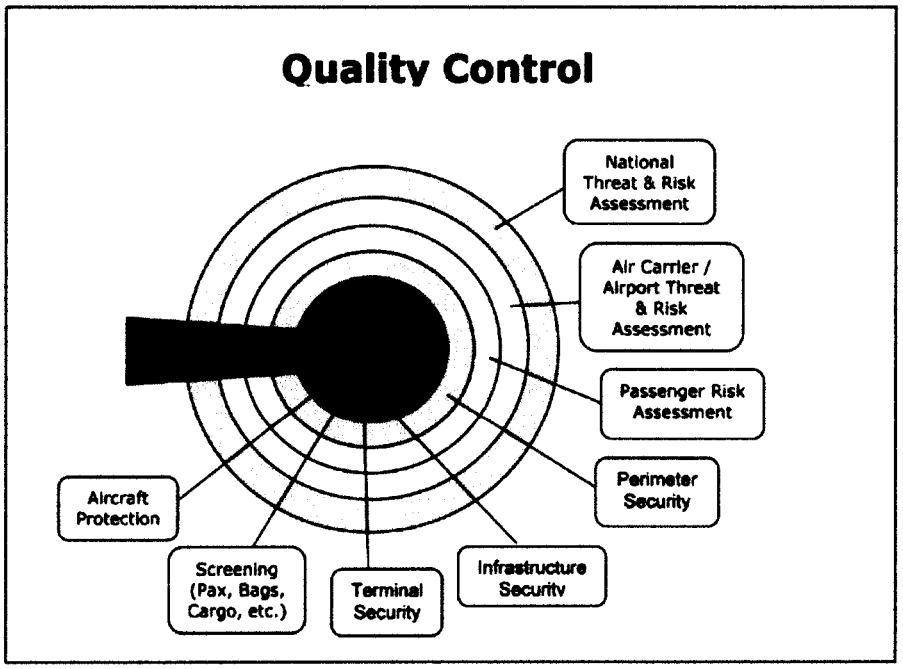
2) ได้รับความสนใจจากสื่อมวลชน และสาธารณะชน

3) สามารถสร้างความเสียหาย หรือความสูญเสียได้มาก

4) มีโอกาสในการหลบหนีได้สูง ยากต่อการจับกุม

***2.1.3* การควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน**

การควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ระดับนานาชาติ ได้มีการดำเนินการตั้งแต่ การประเมินความเสี่ยงและภัยคุกคามของประเทศ การประเมินความเสี่ยงและภัยคุกคามของท่าอากาศยานและสายการบิน การประเมินความเสี่ยงของผู้โดยสาร แนวรั้วการรักษาความปลอดภัย สาธารณูปโภคพื้นฐานด้านการรักษาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสาร การตรวจสอบสินค้า ผู้โดยสารและสัมภาระ การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน และการเตรียมแผนฉุกเฉิน



ภาพที่ 2.3 การควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

ที่มา : IATA, Security Manual (2007)

2.2 ความมั่นคงการบินในประเทศไทย

จากการที่ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยได้ลงนามอนุสัญญาชิคาโก เป็นภาคีในอนุสัญญาโตเกียว อนุสัญญาเฮก อนุสัญญามอลทริออล พิธีสารมอลทรีออล จากอนุสัญญาต่างๆ เหล่านี้ ประเทศไทยจึงได้ออกกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงการบิน เช่น "พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497" "พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521" รวมทั้ง "แผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของประเทศไทย" และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดโดยย่อดังนี้

2.2.1 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 71 ตอนที่ 58 หน้า 1249 ลงวันที่ 14 กันยายน 2497 ประกอบด้วย 84 มาตรา 9 หมวด เนื่องจากได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว มีบทบัญญัติไม่เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) และมาตรฐานสากลของประเทศต่างๆ จึงได้

มีการแก้ไข เพิ่มเติมพระราชบัญญัติฯ มาอย่างต่อเนื่องรวมแล้ว 11 ครั้ง โดยครั้งที่ 11 เมื่อ ปี พ.ศ. 2551 เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา มาตรฐานสากล และขยายโอกาสทางด้านอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย

***2.2.2* พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521**

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 95 ตอนที่ 87 เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2521 มีที่มาจากการที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำ ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2506 เข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งทำ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2513 และการให้ภาคยานุวัติ ต่อพิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำรุนแรง อันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยานซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศเพิ่มเติมต่อจากอนุสัญญาว่าด้วย การปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ทำที่นครมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2514 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2531

พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ประกอบด้วย 19 มาตรา มีการแก้ไข เพิ่มเติมพระราชบัญญัติฯ ครั้งที่ 1 เมื่อปี พ.ศ. 2538

***2.2.3* แผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของประเทศไทย**

แผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของประเทศไทย ได้ถูกจัดทำขึ้นโดยกรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม และมีการปรับปรุงเมื่อ พ.ศ. 2548 เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศ และวิธีปฏิบัติที่แนะนำของภาคผนวกที่ 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก) และบทบัญญัติเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินของภาคผนวกอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มีฐานกฎหมายในการนำแผนฯ ปฏิบัติจริงจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และ ระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 แผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ เพื่อปกป้องความปลอดภัย ความสม่ำเสมอ และความมีประสิทธิภาพ ของการบินพลเรือนในประเทศไทย จากการกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมาย

1. การจัดแบ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบในแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือนแห่งชาติของประเทศไทย ประกอบด้วย

1.1 ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน (Chairman of the Civil Aviation Board) ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน คือ ผู้มีอำนาจเหมาะสมของการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย ได้มอบอำนาจให้แก่อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ ในฐานะผู้แทนคณะกรรมการการบินพลเรือน ในการดำเนินการตามความรับผิดชอบของรัฐที่เป็นงาน

ประจำในแต่ละวัน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน โดยดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

1.2 กรมการขนส่งทางอากาศ (Department of civil aviation) ผู้อำนวยการกองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ มีความรับผิดชอบโดยตรงต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศในการจัดทำและพัฒนาแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของประเทศไทย และนำแผนแม่บทฯ ไปปฏิบัติจริงตลอดจนดูแลแผนแม่บทฯ ให้อยู่ในสภาพดีมีความทันสมัยอยู่เสมอ

1.3 ผู้ดำเนินการท่าอากาศยาน (Airports) ผู้บริหารท่าอากาศยานแต่ละท่าอากาศยานในประเทศไทยมีความรับผิดชอบในการจัดทำมาตรการรักษาความปลอดภัย เพื่อป้องกันการกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมายที่ท่าอากาศยาน และนำมาตรการรักษาความปลอดภัยดังกล่าวไปปฏิบัติจริง

1.4 ผู้ดำเนินการอากาศยาน (Aircraft operators) ผู้ดำเนินการอากาศยานที่ให้บริการจากประเทศไทย จะต้องปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินที่เหมาะสมที่ผู้ดำเนินการอากาศยานนั้นๆจัดทำขึ้นและจะต้องส่งแผนรักษาความปลอดภัยให้อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศทำการอนุมัติ โดยจะต้องปฏิบัติให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของประเทศไทย

1.5 ผู้เช่าพื้นที่ท่าอากาศยาน (Airport Tenants) พื้นที่เช่าท่าอากาศยานที่ตั้งอยู่บนเส้นแบ่งเขตระหว่างแลนด์ไซด์และแอร์ไซด์ (Landside airside boundary) ผู้เช่าจะต้องรับผิดชอบในการควบคุมการเข้าออกพื้นที่เช่าของตน โดยปฏิบัติให้สอดคล้องกับบทบัญญัติและข้อกำหนดที่มีรายละเอียดอยู่ในแผนการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้อง

1.6 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Royal Thai Police) มีความรับผิดชอบในการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อปฏิบัติหน้าที่ และทำกิจกรรมต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องการบินพลเรือนจากการกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมายในประเทศไทย

1.7 หน่วยงานด้านทหาร (Military) หน่วยที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการก่อการร้ายของทหารบกและทหารอากาศ จะต้องถูกจัดให้มีพร้อมสำหรับการตอบสนองต่อเหตุการณ์แทรกแซงที่ผิดกฎหมาย ซึ่งจะต้องดำเนินการตามแผนเผชิญเหตุที่เกี่ยวข้อง โดยศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากลจะเป็นผู้ประสานงานในการจัดวางกำลังของหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้าน การก่อการร้ายของทหารบกและทหารอากาศ

1.8 หน่วยงานอื่นๆ (Other) หน่วยงานของรัฐบาลอื่นๆ และหน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่ตามกฎหมายและปฏิบัติหน้าที่ ณ ท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยที่อยู่ในแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของประเทศไทย

2. การควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย กรมการขนส่งทางอากาศ ได้จัดทำและพัฒนาแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินแห่งชาติ โดยกำหนดให้ท่าอากาศยาน สายการบิน ผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศ จะต้องจัดทำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบิน ซึ่งประกอบไปด้วยการสำรวจ การตรวจสอบแบบอินสเปคชั่น การออดิท การทดสอบและการฝึกซ้อม โดยมีรายละเอียดโดยย่อดังนี้

2.1 การสำรวจ (Security Surveys) หมายถึง การค้นหาเพื่อระบุว่าจุดใดบ้างที่เป็นจุดอ่อนที่อาจชักชวนให้คนร้ายก่อการกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมายที่มีผลต่อการบินพลเรือน รวมถึงการจี้เครื่องบิน การก่อวินาศกรรม การโจมตีของผู้ก่อการร้ายและสถานการณ์ฉุกเฉินอื่นๆ ผลการสำรวจจะต้องนำมาให้คำแนะนำในการนำมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินเชิงป้องกัน หรือนำมาพัฒนาเพื่อจัดการกับภัยคุกคามที่มีอยู่ในขณะนั้น

2.2 การตรวจสอบแบบอินสเปคชั่น (Security Inspection) หมายถึง การตรวจประเมินการปฏิบัติตามข้อกำหนดของมาตรการรักษาความมั่นคงการบินต่างๆ เป็นการตรวจที่ใช้เวลาในการดำเนินการระยะสั้นๆ ผลการตรวจแบบอินสเปคชั่นตลอดจนข้อแนะนำในการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด จะรายงานให้ผู้บังคับบัญชาของหน่วยงานที่ถูกตรวจทราบและถือเป็นเอกสารลับ

2.3 การออดิท (Security Audits) หมายถึง การตรวจประเมินการปฏิบัติตามข้อกำหนดของมาตรการรักษาความมั่นคงการบินต่างๆ ผลการตรวจประเมินฯ และข้อเท็จจริงที่ตรวจพบ รวมถึงการไม่ทำตามข้อกำหนดของมาตรการรักษาความปลอดภัยตลอดจนข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงแก้ไขระบบความมั่นคงการบิน จะต้องจัดทำเป็นรายงานและถือเป็นเอกสารลับ

2.4 การทดสอบ (Security Tests) หมายถึง การทดสอบมาตรการความมั่นคงการบินกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยไม่แจ้งให้ทราบล่วงหน้า ผู้ทำการทดสอบต้องจัดทำรายงานสรุปข้อบกพร่องที่ค้นพบและการดำเนินการแก้ไข

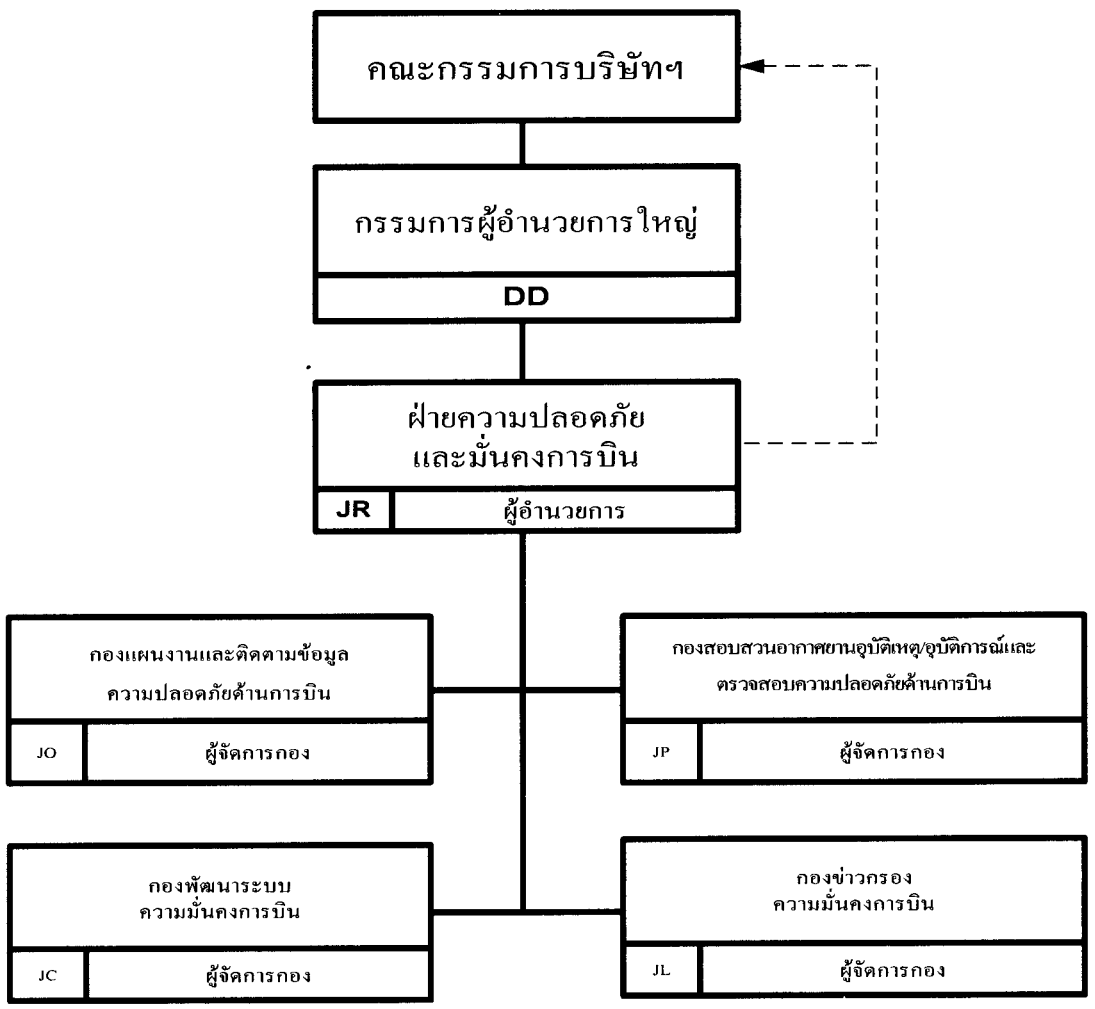
2.5 การฝึกซ้อม (Security Exercise) หมายถึง การฝึกซ้อมตามแผนเผชิญเหตุด้านความมั่นคงการบิน โดยฝึกซ้อมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

2.3 การรักษาความปลอดภัยของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำคู่มือดำเนินการความมั่นคงการบิน (THAI Security Procedure: TSP) เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และ วิธีปฏิบัติที่แนะนำของภาคผนวกที่ 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO, Annex 17: Security) แผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของประเทศไทย และบทบัญญัติเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินของภาคผนวกอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น IATA, AAPA, TSA, DOTARs, FAA, AEA, ECAC โดยคู่มือดำเนินการ ความมั่นคงการบินของการบินไทยได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย มีการจัดแบ่งหน่วยงานและผู้รับผิดชอบงานความมั่นคงการบิน ประกอบไปด้วย กรรมการผู้อำนวย การใหญ่ (DD) ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัยและมั่นคงการบิน (JR) กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง (DT) กรรมการผู้จัดการฝ่ายครัวการบิน (DC) กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น (DK) กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (D2) กรรมการผู้จัดการฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (FZ) และพนักงานทุกคน (THAI Personnel) ต่างมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามโครงสร้างต่อไปนี้

โครงสร้างการจัดแบ่งหน่วยงานความมั่นคงการบิน

(Corporate Aviation Security Organization)



ภาพที่ 2.4 โครงสร้างการจัดแบ่งหน่วยงานความมั่นคงการบินของการบินไทย

ที่มา : THAI Security Procedure: TSP (2008)

อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบต่อการดำเนินงานความมั่นคงการบินของหน่วยงานและผู้บริหาร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

1. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (DD /The President of THAI) มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย ให้การสนับสนุนทรัพยากรต่างๆ เพื่อส่งเสริมให้งานด้านความมั่นคงการบินเป็นไปตามข้อกำหนดของแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและเป็นไปตามแผนดำเนินการความมั่นคงการบินของบริษัทฯ

2. ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัยและมั่นคงการบิน (JR /The Director of Corporate Aviation Safety and Security Assurance Department) รายงานตรงต่อผู้อำนวยการใหญ่ มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- จัดทำคู่มือดำเนินการรักษาความมั่นคงการบินของการบินไทย (Thai Security Procedure) ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของประเทศไทย คู่มือความมั่นคงการบินการบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) คู่มือความมั่นคงการบินของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และบทบัญญัติเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินของภาคผนวกอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามนโยบายและแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ตลอดจนดูแลรักษาแผนดำเนินการรักษาความมั่นคงการบินของบริษัทฯ ให้ทันสมัยอยู่เสมอ
- นำแผนดำเนินการความมั่นคงการบินของบริษัทฯ ไปปฏิบัติจริงโดยให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของประเทศไทยและบทบัญญัติเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินของภาคผนวกอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ประสานและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกับหน่วยงานความมั่นคงการบินที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ เช่น สำนักงานข่าวกรองแห่งชาติ หน่วยงานความมั่นคงภาครัฐ และหน่วยงานอื่นๆ เช่น ICAO, IATA, AAPA, TSA, DOTARs, FAA, AEA, ECAC
- วางแผน กำหนดเป้าหมายในการทำงาน กำหนดนโยบาย เพื่อบริหารงานในด้านความปลอดภัยและมั่นคงการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานข้อกำหนด และระเบียบขององค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยและมั่นคงการบินและบริหารงานร่วมกับฝ่ายต่างๆเพื่อ พัฒนามาตรฐานความปลอดภัยด้านการบิน การซ่อมบำรุง อากาศยานรวมถึงกระบวนการทำงานหรือกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและมีผลกระทบต่อความปลอดภัยด้านการบินและอากาศยาน

- ควบคุม ดูแล และบริหารงานศูนย์ประสานงานความมั่นคงการบิน รวมทั้งประสานงานกับ Authority และตัวแทนด้านความมั่นคงการบินเพื่อวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยง ในทุกกิจกรรม

- ดำเนินการสอบสวน (Corporate Investigation) ทั้งภายในและภายนอกที่เกี่ยวกับความมั่นคงการบิน (Aviation Security)

- กำกับดูแลรับผิดชอบให้บริษัทฯ มีการจัดทำคู่มือความปลอดภัยด้านความมั่นคงการบินและด้านการสอบสวนฯ พร้อมทั้งให้มีการทบทวนปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่เสมอ เป็นที่สอดคล้องกับ IOSA

3. กรรมการผู้จัดการฝ่ายครัวการบิน (DC /The Managing Director of Catering Department) มีหน้าที่และความรับผิดชอบในมาตรการรักษาความมั่นคงการบินกับทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับฝ่ายครัวการบิน

4. กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง (DT /The Managing Director of Technical Department) มีหน้าที่และความรับผิดชอบในมาตรการรักษาความมั่นคงการบินกับทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับฝ่ายช่าง

5. กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น (DK /The Managing Director of Ground Customer Services Department) มีหน้าที่และความรับผิดชอบในมาตรการรักษาความมั่นคงการบินกับทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับฝ่ายบริการลูกค้าภาพื้น

6. กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (D2 /The Managing Director of Ground Support Equipment Services Department) มีหน้าที่และความรับผิดชอบในมาตรการรักษาความมั่นคงการบินกับทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

7. กรรมการผู้จัดการฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (FZ /The Managing Director of Cargo and Mail Commercial Department) มีหน้าที่ และความรับผิดชอบในมาตรการรักษาความมั่นคงการบินกับทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์

8. พนักงาน (THAI Personnel) มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามมาตรการรักษาความมั่นคงการบินของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด โดยจะต้องผ่านการอบรมทางด้านความมั่นคงการบิน ตามลักษณะงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้แน่ใจว่าจะสามารถให้การสนับการการป้องกันการกระทำหรือความพยายามที่จะกระทำการซึ่งทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อการบินพลเรือนและ การขนส่งทางอากาศ

ระบบการรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (THAI Security System at Suvarnabhumi Airport) อาคารสำนักงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบไปด้วยหน่วยงานฝ่ายครัวการบิน (DC) ฝ่ายฝ่ายช่าง (DT) ฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (D2) ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น (DK) ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (FZ) และศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center) โดยมีระบบรักษาความปลอดภัย ประกอบไปด้วยการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานและการรักษาความปลอดภัยอากาศยานดังนี้

1. การรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน มีมาตรการควบคุมการเข้า-ออกอาคารสำนักงานและบริเวณสำนักงานและเขตหวงห้ามโดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ทันสมัย (Security Equipment) มีระบบการตรวจสอบบุคคล สัมภาระ และยานพาหนะ ที่เข้า / ออกอาคารสำนักงานและบริเวณสำนักงานตลอดเวลา

2. การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน มีมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยานที่เข้มงวด ตั้งแต่เครื่องบินบินลงจอด ขณะซ่อมบำรุง ขณะให้บริการผู้โดยสารและสัมภาระจนกระทั่งเครื่องบินออกทำการบิน

3. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ปรีชา สุขชัย (2548: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้โดยสารชาวไทยในการใช้ข้อมูลชีวมิติบ่งชี้บุคคลเพื่อการเดินทางออกนอกประเทศ จากกลุ่มตัวอย่าง 412 คน ที่ครอบครองหนังสือเดินทางที่ออกให้โดยกระทรวงการต่างประเทศ ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ ตามเที่ยวบิน วันเวลา ชั้นที่นั่งและทวีปที่เดินทางไปด้วยการใช้ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลด้าน เพศ การศึกษา ศาสนา ชั้นที่นั่งบนเครื่องบินและทวีปที่เดินทางไป พบว่า (1) กลุ่มตัวอย่างรับรู้ถึงการบ่งชี้ทั่วไป แต่ไม่รับรู้เรื่องราวเกี่ยวกับชีวมิติ อีกทั้งไม่รับรู้ข่าวสารชีวิมติบ่งชี้บุคคลเพื่อการเดินทางออกนอกประเทศทั้งจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกระทรวงการต่างประเทศ (2) กลุ่มตัวอย่างรับรู้ว่าข้อมูลชีวมิติจะทำให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางจากการก่อการร้าย ส่วนผลการวิจัยด้านทัศนคติที่มีต่อการนำข้อมูลชีวมิติไปใช้งานพบว่า (1) กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติระดับเห็นด้วยอย่างมากต่อการใช้ข้อมูลใบหน้าและลายพิมพ์นิ้วมือ (2) กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติในระดับเห็นด้วยอย่างมากที่ว่าชีวมิติจะป้องกันการก่อนินาศกรรมและการจี้เครื่องบิน ทำให้เกิดความรวดเร็ว แม่นยำและสะดวกสบายในด้านพิธีการที่ท่าอากาศยานและ (3) กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติระดับเห็นด้วยมากที่สุดว่า ข้อมูลชีวมิติใน e-passport ไม่ขัดต่อสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคล

พิมพ์จันทร์ เทียมเศวต (2544: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย ของพนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยศึกษาการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยาน ศึกษาเปรียบเทียบการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายของพนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยานที่มีปัจจัยส่วนบุคคลและความรู้ลักษณะในการทำงานต่างกัน และทำการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายกับการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยาน โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นพนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ จำนวน 264 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยโปรแกรมทางสถิติที่ใช้คือ t-test, F-test และ Pearson Product Moment Correlation Coefficient พบว่า (1) พนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยานมีการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายอยู่ในระดับดี และมีการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยอยู่ในระดับดี (2) พนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยานที่มีปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ลักษณะงาน อายุงานในบริษัทฯ และทัศนคติต่อ การนิเทศงานต่างกัน มีการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายไม่แตกต่างกัน แต่พนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยานที่มีประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุและมีความรู้ลักษณะในการทำงานต่างกัน มีการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และ .001 ตามลำดับ 3) การรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายมีความสัมพันธ์ทางบวกกับการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ .273

สมศักดิ์ สุขสุลาภ (2546: บทคัดย่อ) ศึกษาวิจัยเรื่องการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตราย และการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงานฮอทไลน์การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค พบว่า ลักษณะปัญหาการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยคือ ปัญหาการจัดการฝึกอบรมโดยมุ่งให้การฝึกอบรมมีประสิทธิภาพและสามารถนำไปปฏิบัติงานโดยปราศจากอุบัติเหตุ ปัญหาการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยถูกจัดอยู่ในกลุ่มของปัญหาที่ยาก ซึ่งวิธีการแก้ปัญหาในปัจจุบันยังไม่สามารถหาวิธีแก้ที่มีประสิทธิภาพในการหาคำตอบที่ดีที่สุดในเวลาอันรวดเร็ว จึงต้องอาศัยเครื่องมือตรวจจับความผิดพลาดสำหรับการแก้ปัญหาเข้ามาช่วย โดยในงานวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาวิธีการแก้ปัญหา โดยอาศัยเครื่องมือตรวจจับความผิดพลาดของผู้เข้ารับการฝึกอบรมเข้ามาวิเคราะห์ผล เพื่อหาทางแก้ไข โดยนำมาทดลองใช้กับข้อมูลตัวอย่างจากพนักงานฮอทไลน์ กองมาตรฐานความปลอดภัย การ

ไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ซึ่งสามารถช่วยให้ประสิทธิภาพในการฝึกอบรมสูงขึ้นนำไปสู่การปฏิบัติงานที่ปราศจากอุบัติเหตุ

บัญชา เข็มทอง (2546: บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานส่วนผลิต บริษัท เฟื่องฟูอนันต์ จำกัด เพื่อศึกษาการรับรู้การบริหารความปลอดภัย พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน และเปรียบเทียบการรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน จำแนกตามคุณลักษณะส่วนบุคคลของพนักงาน ใช้การศึกษาเชิงสำรวจจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นพนักงานส่วนผลิต บริษัท เฟื่องฟูอนันต์ จำกัด จำนวน 124 คน โดยใช้แบบสอบถามเก็บรวบรวมข้อมูล ค่าความ เชื่อมั่น = .86 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลคือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานค่า t–test, F–test และดำเนินการเปรียบเทียบรายคู่โดยวิธีเชฟเฟ (Scheffe Method) ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 60.5 มีอายุระหว่าง 31 – 45 ปี ร้อยละ 45.2 จบการศึกษาในระดับประถมศึกษา ร้อยละ 42.7 ปฏิบัติงานอยู่ในแผนกบรรจุสุรา ร้อยละ 80.6 มีอายุการทำงานน้อยกว่า 5 ปี ร้อยละ 55.6 และเคยได้รับการ อบรมเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ร้อยละ 66.1 พนักงานมีการรับรู้การบริหารความปลอดภัย อยู่ในระดับปานกลางและมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานอยู่ในระดับดี โดยพบว่าพนักงานรับรู้ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัทมากที่สุดและ จากการเปรียบเทียบการรับรู้การบริหารความปลอดภัย จำแนกตามคุณลักษณะส่วนบุคคลของพนักงาน พบว่า พนักงานที่มีเพศระดับการศึกษาและประสบการณ์การอบรมที่แตกต่างกัน มีการรับรู้การบริหารความปลอดภัยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 สำหรับพนักงานที่มีอายุและอายุการทำงานแตกต่างกัน มีการรับรู้การบริหารความปลอดภัยไม่แตก ต่างกัน ส่วนการเปรียบเทียบพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานจำแนกตามคุณลักษณะ ส่วนบุคคลของพนักงานพบว่าพนักงานที่มีเพศ และอายุ การทำงานแตกต่างกัน มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 สำหรับพนักงานที่มีอายุ ระดับการศึกษาและประสบการณ์การอบรมแตกต่างกัน มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานไม่แตกต่างกัน

ธนพงศ์ มุ่งหน้าที่ (2550: บทคัดย่อ) ศึกษาวิจัยเรื่องการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของคนงานก่อสร้างสถานีบริการน้ำมัน พบว่าการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของคนงานเป็นสิ่งที่สำคัญในการก่อสร้างสถานีบริการน้ำมัน การศึกษาครั้งนี้ได้ทำการสัมภาษณ์และทดสอบความรู้คนงานก่อสร้างสถานีบริการน้ำมัน ที่ปฏิบัติงานอยู่ในโครงการก่อสร้างสถานีบริการน้ำมัน จำนวน 70 คน เพื่อประเมินการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของคนงาน ผล

การศึกษาพบว่า คนงานก่อสร้างสถานีบริการน้ำมันมีความรู้เรื่อง ลักษณะความปลอดภัยในการทำงาน และมีการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายด้านเคมีและ ด้านจิตวิทยาสังคมอยู่ในระดับดี ส่วนด้านกายภาพอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนการปฏิบัติอย่าง ปลอดภัยในเรื่องทั่วไปและสถานที่ทำงาน เรื่องสถานที่อับอากาศและเรื่องการขุดเจาะพบว่า คนงานมีการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยอยู่ในระดับดี ส่วนในเรื่องระบบไฟฟ้า เครื่องจักร อุปกรณ์ และในเรื่องเกี่ยวกับนั่งร้านอยู่ในระดับปานกลางและจากผลการศึกษายังพบว่าคนงานก่อสร้าง สถานีบริการน้ำมันที่มีความรู้ลักษณะด้านความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้สภาพการ ทำงานที่เป็นอันตรายอยู่ในระดับสูงก็จะมีแนวโน้มว่าจะมีการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยอยู่ในระดับสูงตามไปด้วย ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ได้นำเสนอคู่มือการฝึกอบรมเพื่อเสริมสร้างความรู้ ลักษณะและการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายแก่คนงานก่อสร้างสถานีบริการน้ำมัน เพื่อให้มีการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยสูงสุด

Paul M. Borowsky (2009: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์ด้านจิตวิทยาของนักบินสายการบิน อเมริกัน แอร์ไลน์ ต่อการรักษาความปลอดภัยสายการบินและความสัมพันธ์ในการรับรู้ต่อภัยคุกคามจากการก่อการร้าย โดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักบินของสายการบิน อเมริกัน แอร์ไลน์ จำนวน 50 ชุด ผลการวิจัยพบว่า นักบินของสายการบิน อเมริกัน แอร์ไลน์ มีความตระหนักรู้และให้ความสนใจต่อนโยบายด้านการรักษาความปลอดภัยการบินในปัจจุบันของสหรัฐอเมริกา

บทที่ 3
วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ โดยมีวิธีดำเนินการวิจัย ดังต่อไปนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การเก็บรวบรมข้อมูล
4. การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากร (Population) การวิจัยนี้ทำการศึกษาจากพนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 18,602 คน

1.2 กลุ่มตัวอย่าง (Sampling Method) สำหรับวิธีเลือกกลุ่มตัวอย่าง ขนาดของตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของประชากรที่ใช้ในการศึกษาจะได้รับการคัดเลือกตัวอย่างสุ่มแบบเชิงชั้น (Stratified Random Sampling) ขนาดของกลุ่มตัวอย่างกำหนดที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 95% และให้ มีค่าความ คลาดเคลื่อนที่ระดับ 0.05 จะได้จำนวนตัวอย่างของพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งสิ้นจำนวน 400 คน ซึ่งประมาณการด้วยวิธีของทาโร่ ยามาเน (Taro Yamane) ดังนี้

เมื่อ $n = \frac{N}{1+N(e)^2}$

โดย n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนประชากร

e = ค่าความคลาดเคลื่อน

แทนค่า $n = \frac{18,602}{1+18,602\ (0.05)^2}$

= 399 คน

กลุ่มตัวอย่างพนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 18,602 คน แยกตามฝ่ายต่างๆ ตามตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 จำนวนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามฝ่ายที่สังกัด

ชื่อฝ่ายหน่วยงานที่สังกัด	จำนวนประชากร (คน)	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (คน)
ฝ่ายปฏิบัติการ (DO)	7,920	170
ฝ่ายช่าง (DT)	1,730	37
ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น (DK)	3,201	69
ฝ่ายครัวการบิน (DC)	1,667	36
ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (FZ)	1,557	34
ฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (D2)	2,527	54
รวม	**18,602**	**400**

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

2.1 แบบสอบถาม

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) โดยจะวางแนวคำถามตามข้อสมมติฐานที่ตั้งไว้ และตามประเด็นในกรอบความคิดของการวิจัย ซึ่งจะแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับลักษณะทางประชากรศาสตร์และข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ลักษณะงาน ตำแหน่งงาน ฝ่ายที่สังกัด อายุงาน

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความรู้ด้านความมั่นคงการบิน จำนวน 16 ข้อ แบ่งออกเป็น

2.1 ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในบริษัทฯ จำนวน 8 ข้อ การให้คะแนน ข้อที่ตอบว่าทราบได้ 1 คะแนน ข้อที่ตอบว่าไม่ทราบ ได้ 0 คะแนน เมื่อได้คะแนนแล้ว ผู้วิจัยจะทำการรวบรวมคะแนนที่พนักงานตอบคิดเป็นคะแนนรวมแล้วแบ่งระดับความรู้ออกเป็น 3 ระดับ

$$\text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด- คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

$$= \frac{8 - 0}{3}$$

$$= 2.66$$

กำหนดระดับความรู้ตามระดับคะแนนดังนี้

มีความรู้ในระดับดี ช่วงคะแนน 5.34 – 8.00

มีความรู้ในระดับปานกลาง ช่วงคะแนน 2.67 – 5.33

มีความรู้ในระดับน้อย ช่วงคะแนน 0.00 – 2.66

2.2 ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายนอกบริษัทฯ จำนวน 8 ข้อ การให้คะแนน ข้อที่ตอบว่าทราบได้ 1 คะแนน ข้อที่ตอบว่าไม่ทราบ ได้ 0 คะแนน เมื่อได้คะแนนแล้ว ผู้วิจัยจะทำการรวบรวมคะแนนที่พนักงานตอบคิดเป็นคะแนนรวมแล้วแบ่งระดับความรู้ออกเป็น 3 ระดับ

$$\text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด- คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

$$= \frac{8 - 0}{3}$$

$$= 2.66$$

กำหนดระดับความรู้ตามระดับคะแนนดังนี้

มีความรู้ในระดับดี ช่วงคะแนน 5.34 – 8.00

มีความรู้ในระดับปานกลาง ช่วงคะแนน 2.67 – 5.33

มีความรู้น้อย ช่วงคะแนน 0.00 – 2.66

2.3 ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน (ภาพรวม) จำนวน 16 ข้อ การให้คะแนน ข้อที่ตอบว่าทราบได้ 1 คะแนน ข้อที่ตอบว่าไม่ทราบ ได้ 0 คะแนน เมื่อได้คะแนนแล้ว ผู้วิจัยจะทำการรวบรวมคะแนนที่พนักงานตอบคิดเป็นคะแนนรวมแล้วแบ่งระดับความรู้ออกเป็น 3 ระดับ

$$\text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด- คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

$$= \frac{16 - 0}{3}$$

$$= 5.33$$

กำหนดระดับความรู้ตามระดับคะแนนดังนี้

มีความรู้ในระดับดี ช่วงคะแนน 10.68 – 16.00

มีความรู้ในระดับปานกลาง ช่วงคะแนน 5.34 – 10.67

มีความรู้น้อย ช่วงคะแนน 0.00 – 5.33

ตอนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำนวน 20 ข้อ แบ่งออกเป็น

3.1 การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน จำนวน 10 ข้อ การให้คะแนน ข้อที่ตอบว่าทราบได้ 1 คะแนน ข้อที่ตอบว่าไม่ทราบ ได้ 0 คะแนน เมื่อได้คะแนนแล้ว ผู้วิจัยจะทำการรวบรวมคะแนนที่พนักงานตอบคิดเป็นคะแนนรวม แล้วแบ่งระดับการรับรู้ออกเป็น 3 ระดับ

$$\text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด- คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

$$= \frac{10 - 0}{3}$$

$$= 3.33$$

กำหนดระดับความรู้ตามระดับคะแนนดังนี้

มีการรับรู้ในระดับดี ช่วงคะแนน 6.68 – 10.00

มีการรับรู้ในระดับปานกลาง ช่วงคะแนน 3.34 – 6.67

มีการรับรู้น้อย ช่วงคะแนน 0.00 – 3.33

3. 2 การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน จำนวน 10 ข้อ การให้คะแนน ข้อที่ตอบว่าทราบได้ 1 คะแนน ข้อที่ตอบว่าไม่ทราบ ได้ 0 คะแนน เมื่อได้คะแนนแล้ว

ผู้วิจัยจะทำการรวบรวมคะแนนที่พนักงานตอบคิดเป็นคะแนนรวมแล้วแบ่งระดับความรู้ออกเป็น 3 ระดับ

$$\text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด- คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

$$= \frac{10 - 0}{3}$$

$$= 3.33$$

กำหนดระดับความรู้ตามระดับคะแนนดังนี้

มีการรับรู้ในระดับดี ช่วงคะแนน 6.68 – 10.00

มีการรับรู้ในระดับปานกลาง ช่วงคะแนน 3.34 – 6.67

มีการรับรู้น้อย ช่วงคะแนน 0.00 – 3.33

3. 3 การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย (ภาพรวม) จำนวน 20 ข้อ การให้คะแนน ข้อที่ตอบว่าทราบได้ 1 คะแนน ข้อที่ตอบว่าไม่ทราบ ได้ 0 คะแนน เมื่อได้คะแนนแล้ว ผู้วิจัยจะทำการรวบรวมคะแนนที่พนักงานตอบคิดเป็นคะแนนรวม แล้วแบ่งระดับการรับรู้ออกเป็น 3 ระดับ

$$\text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด- คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

$$= \frac{20 - 0}{3}$$

$$= 6.66$$

กำหนดระดับความรู้ตามระดับคะแนนดังนี้

มีการรับรู้ในระดับดี ช่วงคะแนน 13.34 – 20.00

มีการรับรู้ในระดับปานกลาง ช่วงคะแนน 6.67 – 13.33

มีการรับรู้น้อย ช่วงคะแนน 0.00 – 6.66

ตอนที่ 4 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อเสนอแนะที่ผู้ให้ตอบแบบสอบถามให้ข้อมูลแบบอิสระเพื่อปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งออกเป็นข้อเสนอแนะในการปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน

4.1 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

4.1.1 การทดสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Validity) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้น ให้อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 ท่าน พิจารณาความสอดคล้องและความครอบคลุมของเนื้อหา ความชัดเจนของคำถาม ความสมบูรณ์ทางด้านวิชาการ หลังจากนั้นนำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจแก้ไขแล้วไปหาค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามและวัตถุประสงค์ (Item-Objective Congruence Index: IOC) ได้ค่าเท่ากับ 0.95 ซึ่งถือว่าแบบสอบถามที่ใช้เป็นเครื่องมือนั้น มีความสอดคล้อง สามารถวัดได้ตรงกับตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

4.1.2 การทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try out) พนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่มีลักษณะคล้ายกลุ่มตัวอย่างที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 30 ชุด แล้วนำมาวิเคราะห์ข้อมูลหาความสัมพันธ์ หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยใช้สูตร KR-20 ที่ใช้ทดสอบเฉพาะแบบสอบวัดที่มีระดับการวัด Dichotomous Scale จากการคำนวณของโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ ได้ค่า KR-20 เท่ากับ 0.794 หรือ 79% คุณภาพของแบบสอบถามอยู่ในเกณฑ์ที่มีความน่าเชื่อถือ ซึ่งเกณฑ์ที่ยอมรับได้ในการใช้เก็บรวบรวมข้อมูลนั้นควรมีค่าความเชื่อมั่นไม่ต่ำกว่า 0.600 หรือ 60% ขึ้นไป

3. การเก็บรวมรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยทำหนังสือขออนุมัติแจกแบบสอบถาม จากผู้บังคับบัญชาและหน่วยงานเกี่ยวข้อง หลังจากได้รับอนุมัติแล้ว จึงแจกแบบสอบถามตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างโดยแยกตามหน่วยงานฝ่ายต่างๆ ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้วิธีสุ่มเลือกตัวอย่าง กลุ่มเป้าหมายกระจายไปตามตัวแปรอิสระ รวมทั้งสิ้นจำนวน 400 คน การเก็บรวบรวมข้อมูลในการทำการทำวิจัยครั้งนี้ ดำเนินการระหว่างวันที่ 1-15 เมษายน 2552

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 การลงรหัสข้อมูล

เมื่อรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามแล้ว นำมาตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามโดยจัดทำรหัส และลงรหัส (Coding) ตรวจสอบความถูกต้องในการลงรหัสแล้วจึงนำไปประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ

4.2 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

4.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป ความรู้ด้านความมั่นคงการบินและการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic) เพื่อบรรยายลักษณะของข้อมูล สถิติที่ใช้คือความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percents)

4.2.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำแนกตามปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล โดยใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบการรับรู้ สถิติที่ใช้คือ

4.2.2.1 ทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับผลต่างของค่าเฉลี่ยของประชากร 2 กลุ่มที่เป็นอิสระกัน โดยใช้สถิติทดสอบ t

4.2.2.2 ทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของประชากรตั้งแต่ 2 กลุ่มขึ้นไป โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-Way ANOVA) สถิติทดสอบ F และเมื่อมีค่าเฉลี่ยของประชากรอย่างน้อย 2 ประชากรแตกต่างกัน ทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย 2 ประชากร ครั้งละคู่ โดยใช้การเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparisons) ด้วยวิธีของ Tukey's Multiple Comparison

4.2.3 การวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้สถิติทดสอบ Pearson Chi-Square

สำหรับค่านัยสำคัญทางสถิติที่ใช้ในการทดสอบ กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05

บทที่ 4
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล เรื่องการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นพนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 400 คน นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลในรูปแบบของตารางและการบรรยายประกอบ โดยเรียงลำดับผลการวิจัยดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความรู้ด้านความมั่นคงการบิน

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย

ตอนที่ 4 ผลการทดสอบสมมุติฐานการวิจัย

ตอนที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะ

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล

การวิจัยนี้ทำการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างพนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 400 คน โดยวิเคราะห์หาค่าความถี่และร้อยละของลักษณะส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ลักษณะงาน ตำแหน่งงาน ฝ่ายที่สังกัด และ อายุงาน ดังรายละเอียดตามตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (N=400)	ร้อยละ (100.0)
1. เพศ		
ชาย	213	53.25
หญิง	187	46.75
รวม	400	100.00

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (N=400)	ร้อยละ (100.0)
2. อายุ		
20 – 30 ปี	80	20.00
31 – 40 ปี	146	36.50
41 – 50 ปี	126	31.50
51 – 60 ปี	48	12.00
รวม	400	100.00
3. ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	47	11.75
ปริญญาตรี หรือเทียบเท่า	300	75.00
สูงกว่าปริญญาตรี	53	13.25
รวม	400	100.00
4. ลักษณะงาน		
สายปฏิบัติงานในสำนักงาน (Office Work)	141	35.25
สายปฏิบัติการ (Operations)	259	64.75
รวม	400	100.00
5. ตำแหน่งงาน		
พนักงานทั่วไป (ระดับ 1-4)	196	49.00
พนักงานระดับหัวหน้างาน (ระดับ 5-7)	178	44.50
พนักงานระดับผู้จัดการแผนกหรือเทียบเท่า (ระดับ 8)	16	4.00
พนักงานระดับผู้จัดการกองหรือเทียบเท่า (ระดับ 9)	8	2.00
พนักงานระดับสูงกว่าผู้จัดการกองขึ้นไป (ระดับ 10 ขึ้นไป)	2	0.50
รวม	400	100.00
6. ฝ่ายที่สังกัด		
DO	170	42.50
DT	37	9.25
DK	69	17.25
DC	36	9.00
FZ	34	8.50
D2	54	13.50
รวม	400	100.00

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (N=400)	ร้อยละ (100.0)
7. อายุงาน		
น้อยกว่า 5 ปี	118	29.50
6 – 10 ปี	55	13.75
11 – 15 ปี	75	18.75
16 – 20 ปี	95	23.75
21 – 25 ปี	23	5.75
มากกว่า 25 ปี	34	8.50
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างพนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 400 คน จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล ดังนี้

1. เพศ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 213 คน คิดเป็นร้อยละ 53.25 เพศหญิง จำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 46.75

2. อายุ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 31-40 ปี จำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 36.50 รองลงมามีอายุระหว่าง 41-50 ปี จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 31.50 อายุระหว่าง 20-30 ปี จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 20.00 และมีอายุระหว่าง 51-60 ปี จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 12.00

3. ระดับการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี หรือเทียบเท่า จำนวน 300 คน คิดเป็นร้อยละ 75.00 รองลงมามีระดับการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 13.25 และมีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 11.75

4. ลักษณะงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นพนักงานสายปฏิบัติการ (Operations) จำนวน 259 คน คิดเป็นร้อยละ 64.75 และสายสายปฏิบัติงานในสำนักงาน (Office Work) จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 35.25

5. ตำแหน่งงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นพนักงานทั่วไป (ระดับ 1-4) จำนวน 196 คน คิดเป็นร้อยละ 49.00 รองลงมาเป็นพนักงานระดับหัวหน้างาน (ระดับ 5-7) จำนวน 178 คน คิดเป็น ร้อยละ 44.5 พนักงานระดับผู้จัดการแผนกหรือเทียบเท่า (ระดับ 8) จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.00 พนักงานระดับผู้จัดการกองหรือเทียบเท่า (ระดับ 9) จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.00 พนักงานระดับ สูงกว่าผู้จัดการกองขึ้นไป (ระดับ 10 ขึ้นไป) จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.20

6. ฝ่ายที่สังกัด พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นพนักงานสังกัดสายบริการลูกค้า (DO) จำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 42.50 รองลงมาสังกัดฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น (DK) จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 17.25 ฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (D2) จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 13.50 ฝ่ายช่าง (DT) จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 9.25 ฝ่ายครัวการบิน (DC) จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9.00 ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (FZ) จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 8.50

7. อายุงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีอายุงานน้อยกว่า 5 ปี จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 29.50 รองลงมามีอายุงานอยู่ระหว่าง 16-20 ปี จำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 23.75 อายุงานอยู่ระหว่าง 11-15 ปี จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 18.75 อายุงานอยู่ระหว่าง 6-10 ปี จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 13.75 อายุงานมากกว่า 25 ปี จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 8.50 และมีอายุงานอยู่ระหว่าง 21-25 ปี จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 5.75

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความรู้ด้านความมั่นคงการบิน

โดยวิเคราะห์หาค่าความถี่และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในและภายนอกบริษัทฯ ดังรายละเอียดตามตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความรู้ด้านความมั่นคงการบิน

ข้อ	รายการ	คำตอบ	
		ทราบ	ไม่ทราบ
ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในบริษัทฯ			
1.	ความหมายของคำว่า "ความมั่นคงการบิน" (Aviation Security)	297 (74.25)	103 (25.75)
2.	บริษัทฯ มีคู่มือดำเนินการด้านความมั่นคงการบิน (Thai Security Procedures : TSP)	260 (65.00)	140 (35.00)
3.	บริษัทฯ มีหลักสูตรฝึกอบรมด้านความมั่นคงการบิน สำหรับพนักงานตามลักษณะงานและความจำเป็นของพนักงานแต่ละหน่วยงาน	290 (72.50)	110 (27.50)
4.	พนักงานทุกคนจะต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความมั่นคงการบินเบื้องต้น	242 (60.50)	158 (39.50)
5.	ความรู้ด้านความมั่นคงการบินของท่านและพนักงานอื่นๆ มีผลต่อความมั่นคงการบินของบริษัทฯ	332 (83.00)	68 (17.00)
6.	วิธีการและการกระทำของผู้ก่อการร้ายที่มีผลต่อความมั่นคงการบินของบริษัทฯ	321 (80.25)	79 (19.75)
7.	ขั้นตอนและวิธีปฏิบัติเมื่อประสบเหตุที่มีผลต่อความมั่นคงการบินของบริษัทฯ	256 (64.00)	144 (36.00)
8.	ความร่วมมือจากพนักงานทุกคน ตั้งแต่ระดับล่าง จนถึงผู้บริหารสูงสุด มีความสำคัญต่อความมั่นคงการบินของบริษัทฯ	342 (85.50)	58 (14.50)

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ข้อ	รายการ	คำตอบ	
		ทราบ	ไม่ทราบ
ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายนอกบริษัทฯ			
9.	องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีข้อกำหนดให้ประเทศที่เป็นรัฐภาคี รวมทั้งประเทศไทยต้องปฏิบัติตามภาคผนวกที่ 17: ความมั่นคง (Annex 17: Security)	198 (49.50)	202 (50.50)
10.	ประเทศไทยมีแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ	202 (50.50)	198 (49.50)
11.	บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของไทย และข้อกำหนดของแต่ละประเทศที่บริษัทฯ ทำการบิน	260 (65.00)	140 (35.00)
12.	ประเทศไทยมีพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521	222 (55.50)	178 (44.50)
13.	ภัยคุกคามจากการก่อการร้ายในปัจจุบัน ที่มีผลต่อธุรกิจการบิน	381 (95.25)	19 (4.75)
14.	แรงจูงใจในการก่อเหตุคุกคามต่อการบินพลเรือนของผู้ก่อการร้าย	278 (69.50)	122 (30.50)
15.	วิธีการและการกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมายต่อการบินพลเรือนของผู้ก่อการร้าย	229 (57.25)	171 (42.75)
16.	เมื่อเข้าไปปฏิบัติงานในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พนักงานต้องปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของบริษัทฯ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	388 (97.00)	12 (3.00)

จากตารางที่ 4.2 พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในบริษัทฯ มากที่สุดในประเด็นที่ 8 ความร่วมมือจากพนักงานทุกคน ตั้งแต่ระดับล่างจนถึงผู้บริหารสูงสุดมีความสำคัญต่อความมั่นคงการบินของบริษัทฯ จำนวน 342 คน คิดเป็นร้อยละ 85.50 รองลงมาคือ ประเด็นที่ 6 วิธีการและการกระทำของผู้ก่อการร้ายที่มีผลต่อความมั่นคงการบินของบริษัทฯ จำนวน 332 คน คิดเป็นร้อยละ 80.25 สำหรับประเด็นที่มีความรู้น้อยที่สุดคือประเด็นที่ 4 พนักงานทุกคนจะต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความมั่นคงการบินเบื้องต้น จำนวน 242 คน คิดเป็นร้อยละ 60.50 และพนักงานกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายนอกบริษัทฯ มากที่สุดในประเด็นที่ 16 เมื่อเข้าไปปฏิบัติงานในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พนักงานต้องปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของบริษัทฯ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 388 คน คิดเป็นร้อยละ 97.00 รองลงมาคือ ประเด็นที่ 13 ภัยคุกคามจากการก่อการร้ายในปัจจุบัน ที่มีผลต่อธุรกิจการบิน จำนวน 381 คน คิดเป็นร้อยละ 95.25 สำหรับประเด็นที่มีความรู้น้อยที่สุดคือ ประเด็นที่ 9 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีข้อกำหนดให้ประเทศที่เป็นรัฐภาคี รวมทั้ง

ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามภาคผนวกที่ 17: ความมั่นคง (Annex 17: Security) จำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 49.50

เมื่อพิจารณาความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในและภายนอกบริษัทฯ โดยการให้คะแนนข้อที่ตอบว่าทราบได้ 1 คะแนน ข้อที่ตอบว่าไม่ทราบ ได้ 0 คะแนน เมื่อได้คะแนนแล้วแบ่งระดับความรู้ออกเป็น 3 ระดับ ตามสูตร

$$\text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด- คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

กำหนดระดับความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในและภายนอกบริษัทฯ ตามระดับคะแนนดังนี้

มีความรู้ในระดับดี ช่วงคะแนน 5.34 – 8.00

มีความรู้ในระดับปานกลาง ช่วงคะแนน 2.67 – 5.33

มีความรู้น้อย ช่วงคะแนน 0.00 – 2.66

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังรายละเอียดตามตารางที่ 4.3 และตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับความรู้ด้านความมั่นคงการบิน

ระดับความรู้ด้านความมั่นคงการบิน	จำนวน (N=400)	ร้อยละ (100.0)
1. ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในบริษัทฯ		
มีความรู้ระดับดี	252	63.00
มีความรู้ระดับปานกลาง	105	26.25
มีความรู้น้อย	43	10.75
รวม	400	100.00
2. ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายนอกบริษัทฯ		
มีความรู้ระดับดี	210	52.50
มีความรู้ระดับปานกลาง	144	36.00
มีความรู้น้อย	46	11.50
รวม	400	100.00
3. ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน (ภาพรวม)		
มีความรู้ระดับดี	249	62.25
มีความรู้ระดับปานกลาง	115	28.75
มีความรู้น้อย	36	9.00
รวม	400	100.00

จากตาราง 4.3 พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในบริษัทฯ ระดับดี จำนวน 252 คน คิดเป็นร้อยละ 63.00 มีความรู้ระดับปานกลาง จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 26.25 มีความรู้น้อย จำนวน 43 คน ร้อยละ 10.75 และความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายนอกบริษัทฯ ระดับดี จำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 52.50 มีความรู้ระดับปานกลาง จำนวน 144 คน คิดเป็นร้อยละ 36.00 มีความรู้น้อย จำนวน 46 คน ร้อยละ 11.50

เมื่อพิจารณาความรู้ด้านความมั่นคงการบินในภาพรวม โดยพิจารณาจากคะแนนที่ได้รับ ซึ่งได้กำหนดให้ 10.68-16.00 คะแนน หมายถึง มีความรู้ในระดับดี 5.34-10.67 คะแนน หมายถึงมีความรู้ ในระดับปานกลาง 0.00 – 5.33 คะแนน หมายถึงมีความรู้น้อย พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีความรู้ระดับในระดับดี จำนวน 249 คน คิดเป็นร้อยละ 62.25 มีความรู้ระดับในปานกลาง จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 28.75 และมีความรู้น้อย จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9.00

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย

โดยวิเคราะห์หาค่าความถี่และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานและอากาศยาน ดังรายละเอียดตามตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย

ข้อ	รายการ	คำตอบ	
		ทราบ	ไม่ทราบ
การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน			
1.	บริษัทฯ มีระบบรักษาความปลอดภัย อาคารการบินไทย ณ สำนักงานสุวรรณภูมิ (Thai Security System at Suvarnabhumi Airport: TSSS)	388 (97.00)	12 (3.00)
2.	บริษัทฯ ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Close Circuit Television: CCTV) ในการตรวจสอบ การเข้า / ออก อาคารสำนักงานของพนักงานและบุคคลภายนอก	393 (98.25)	7 (7.75)
3.	ทราบหน่วยงานรักษาความปลอดภัยของบริษัทฯ ในส่วนที่ท่านปฏิบัติงานหรือผ่านเข้า / ออกเป็นประจำ	359 (89.75)	41 (10.25)
4.	พนักงานจะต้องให้ความร่วมมือแก่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในการตรวจค้นร่างกายและสัมภาระ	386 (96.50)	14 (3.50)
5.	พนักงานจะต้องติดบัตรประจำตัวพนักงาน (ID Card) ตลอดเวลาที่อยู่ในบริเวณพื้นที่บริษัทฯ	395 (98.75)	5 (1.25)

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ข้อ	รายการ	คำตอบ	
		ทราบ	ไม่ทราบ
6.	ห้ามพกพาอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน เข้ามาในเขตพื้นที่ครอบครอง หรือพื้นที่ของบริษัทฯ	375 (93.75)	25 (6.25)
7.	เมื่อพบเห็น หรือตรวจพบสิ่งผิดปกติ บุคคลต้องสงสัย ต้องแจ้งหัวหน้างาน หรือ หน่วยงานรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ทันที	389 (97.25)	11 (2.75)
8.	ยานพาหนะของพนักงานจะต้องติด Sticker ที่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงานของท่านออกให้ ไว้กระจกหน้ารถหรือบริเวณที่เห็นได้ชัดเจน เมื่อเข้ามาในพื้นที่ของบริษัทฯ	385 (96.25)	15 (3.75)
9.	พนักงานสามารถเข้า /ออกพื้นที่อาคารสำนักงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบและตามความจำเป็น	383 (95.75)	17 (4.25)
10.	การไม่ปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานของบริษัทฯ ถือเป็นความผิด	367 (91.75)	33 (8.25)
การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน			
11.	บริษัทฯ มีการจัดจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) เฝ้าอากาศยานในเที่ยวบินที่มีความเสี่ยงภัย	291 (72.75)	109 (27.25)
12.	ในเที่ยวบินที่มีความเสี่ยงภัยและมีการจัดจ้าง รปภ. เฝ้าอากาศยาน พนักงานจะต้องผ่านการตรวจสอบ จาก รปภ. ก่อนเข้าให้บริการอากาศยาน	321 (80.25)	79 (19.75)
13.	ห้ามพนักงานที่ไม่ได้รับมอบหมายหรือไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานหรือบนอากาศยาน	379 (94.75)	21 (5.25)
14.	พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดอากาศยานหรือบนอากาศยาน จะต้องติดบัตรประจำตัวพนักงาน (ID Card) หรือบัตรผ่านเข้า / ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Ramp Pass) ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน	391 (97.75)	9 (2.25)
15.	พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณอากาศยานหรือบนอากาศยาน ต้องใช้ความระมัดระวังและตรวจสอบสิ่งแปลกปลอมในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานทั้งภายในและภายนอก อากาศยาน	377 (94.25)	23 (5.75)
16.	พนักงานที่ขับขี่ยานพาหนะหรืออุปกรณ์ให้บริการอากาศยาน ต้องตรวจสอบสิ่งแปลกปลอมที่อาจซุกซ่อนอยู่ในยานพาหนะหรืออุปกรณ์ ก่อนเข้าให้บริการอากาศยาน	361 (90.25)	39 (9.75)

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ข้อ	รายการ	คำตอบ	
		ทราบ	ไม่ทราบ
17.	อาหารและเครื่องดื่มที่นำไปให้บริการผู้โดยสารและลูกเรือในเที่ยวบิน ต้องผ่านการตรวจสอบทุกขั้นตอน ก่อนการระวางบรรทุกบนอากาศยาน	355 (88.75)	45 (11.25)
18.	เครื่องอุปโภคบริโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในเที่ยวบิน ต้องผ่านการตรวจสอบทุกขั้นตอน ก่อนการระวางบรรทุกบนอากาศยาน	359 (89.75)	41 (10.25)
19.	อะไหล่เครื่องบิน อุปกรณ์การซ่อมบำรุง ต้องผ่านการตรวจสอบ ทุกขั้นตอนก่อนการระวางบรรทุกบนอากาศยาน	353 (88.25)	47 (11.75)
20.	สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ต้องผ่านการตรวจสอบทุกขั้นตอน ก่อนการระวางบรรทุกบนอากาศยาน	363 (90.75)	37 (9.25)

จากตารางที่ 4.4 พบว่า การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานมากที่สุดในประเด็นที่ 5 พนักงานจะต้องติดบัตรประจำตัวพนักงาน (ID Card) ตลอดเวลาที่อยู่ในบริเวณพื้นที่บริษัทฯ จำนวน 395 คน คิดเป็นร้อยละ 98.75 รองลงมาคือประเด็นที่ 2 บริษัทฯ ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Close Circuit Television: CCTV) ในการตรวจสอบ การเข้า / ออกอาคารสำนักงานของพนักงานและบุคคลภายนอก จำนวน 393 คน คิดเป็นร้อยละ 98.25 สำหรับประเด็นที่มีความรู้น้อยที่สุดคือประเด็น ที่ 3 ทราบหน่วยงานรักษาความปลอดภัยของบริษัทฯ ในส่วนที่ท่านปฏิบัติงานหรือผ่านเข้า / ออกเป็นประจำ จำนวน 359 คน คิดเป็นร้อยละ 89.75

จากตารางที่ 4.4 พบว่า การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยานมากที่สุดในประเด็นที่ 14 พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดอากาศยานหรือบนอากาศยาน จะต้องติดบัตรประจำตัวพนักงาน (ID Card) หรือบัตรผ่านเข้า / ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Ramp Pass) ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน จำนวน 391 คน คิดเป็นร้อยละ 97.75 รองลงมาคือ ประเด็นที่ 13 ห้ามพนักงานที่ไม่ได้รับมอบหมายหรือไม่มีหน้า ที่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานหรือบนอากาศยาน จำนวน 379 คน คิดเป็นร้อยละ 94.75 สำหรับประเด็นที่มีความรู้ระดับน้อยที่สุดคือประเด็นที่ 11 บริษัทฯ มีการจัดจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) เฝ้าอากาศยานในเที่ยวบินที่มีความเสี่ยงภัย จำนวน 291 คน คิดเป็นร้อยละ 72.75

การวิเคราะห์ข้อมูลการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย โดยการให้คะแนนข้อที่ตอบว่าทราบได้ 1 คะแนน ข้อที่ตอบว่าไม่ทราบ ได้ 0 คะแนน เมื่อได้คะแนนแล้วแบ่งระดับการรับรู้ออกเป็น 3 ระดับ ตามสูตร

$$\text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด- คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการรับรู้ของพนักงาน ต่อ ระบบรักษาความปลอดภัย

การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย	จำนวน (N=400)	ร้อยละ (100.0)
1. การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน		
มีการรับรู้ระดับดี	383	95.75
มีการรับรู้ระดับปานกลาง	16	4.00
มีการรับรู้น้อย	1	0.25
รวม	400	100.00
2. การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน		
มีการรับรู้ระดับดี	351	87.75
มีการรับรู้ระดับปานกลาง	48	12.00
มีการรับรู้น้อย	1	0.25
รวม	400	100.00
3. การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย (ภาพรวม)		
มีการรับรู้ระดับดี	389	97.25
มีการรับรู้ระดับปานกลาง	11	2.75
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.5 เมื่อพิจารณาการรับรู้ของพนักงาน ต่อ ระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยแบ่งระดับการรับรู้ออกเป็น 3 ระดับ โดยกำหนดให้การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานและการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน มีการรับรู้ในระดับดี มีช่วงคะแนนอยู่ระหว่าง 6.68-10.00

คะแนน มีการรับรู้ในระดับปานกลางมีช่วงคะแนน อยู่ระหว่าง 3.34-6.67 คะแนน มีการรับรู้น้อย มีช่วงคะแนนอยู่ระหว่าง 0.00-3.33 คะแนน และกำหนดให้การรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวม มีระดับการรับรู้ในระดับดี มีช่วงคะแนนอยู่ระหว่าง 13.34-20.00 คะแนน การรับรู้ในระดับปานกลางมีช่วงคะแนน อยู่ระหว่าง 6.67-13.33 คะแนน การรับรู้น้อยมีช่วงคะแนนอยู่ระหว่าง 0.00-6.66 คะแนน

พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานในระดับดี จำนวน 383 คน คิดเป็นร้อยละ 95.75 ในระดับปานกลาง จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4 มีการรับรู้น้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25 และการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยานในระดับดี จำนวน 351 คน คิดเป็นร้อยละ 87.75 ในระดับปานกลาง จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 12.00 มีการรับรู้น้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25 และการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมส่วนใหญ่มีการรับรู้อยู่ในระดับดี จำนวน 389 คน คิดเป็นร้อยละ 97.25 ในระดับ ปานกลาง จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.75

ตอนที่ 4 ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานการวิจัย มีดังนี้

4.1 ระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อยู่ในระดับดี

4.2 การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แตกต่างกันตามลักษณะส่วนบุคคล

4.3 ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4.1 ระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี

อ้างถึงตารางที่ 4.5 พบว่า เมื่อพิจารณาการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวม โดยพิจารณาจากคะแนนที่ได้รับ พนักงานมีการรับรู้ในระดับดี ร้อยละ 97.25 ยอมรับตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4.2 การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แตกต่างกันตามลักษณะส่วนบุคคล

สถิติทดสอบที่ใช้คือ t – Test และ F Test ทดสอบความแตกต่างโดยเปรียบเทียบค่า Sig. กับค่าระดับนัยสำคัญ (α = 0.05) ถ้าค่า Sig. มากกว่าระดับนัยสำคัญแสดงว่าไม่แตกต่างและถ้าค่า Sig. น้อยกว่าระดับนัยสำคัญแสดงว่าแตกต่างกัน เมื่อพบความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงทำการทดสอบเป็นรายคู่โดยวิธีการของ Tukey's Multiple Comparison ดังรายละเอียดตามตารางที่ 4.6-4.18

สมมติฐานข้อที่ 4.2

4.2.1 พนักงานที่มีเพศแตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับระดับการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.6 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำแนกตามเพศ

การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย	ชาย		หญิง		t-test	Sig.
	ค่าเฉลี่ย	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าเฉลี่ย	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน		
1. การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน	9.62	1.074	9.48	1.079	1.290	0.198
2. การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน	8.72	1.815	9.05	1.468	-1.979	0.049*
รวม	**18.34**	**2.246**	**18.52**	**2.111**	**-0.850**	**0.396**

* Sig. < 0.05

จากตารางที่ 4.6 พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีเพศแตกต่างกันมีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.396 มากกว่าระดับนัยสำคัญ (α = 0.05))

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีเพศแตกต่างกันมีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัย อาคารสำนักงานไม่แตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.196 มากกว่าระดับนัยสำคัญ (α = 0.05)) และมีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยานแตกต่างกัน โดยพนักงานเพศหญิงมีการรับรู้มากกว่าเพศชาย

4.2.2 พนักงานที่มีอายุแตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับระดับการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.7 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำแนกตามอายุ

	การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
1.	การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน	ระหว่างกลุ่ม	3	15.763	5.254	4.652	0.003*
		ภายในกลุ่ม	396	447.237	1.129		
		รวม	399	463.000			
2.	การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน	ระหว่างกลุ่ม	3	18.525	6.175	2.241	0.083
		ภายในกลุ่ม	396	1091.225	2.756		
		รวม	399	1109.750			
	รวม	**ระหว่างกลุ่ม**	**3**	**67.591**	**22.530**	**4.864**	**0.002***
		ภายในกลุ่ม	**396**	**1834.159**	**4.632**		
		รวม	**399**	**1901.750**			

* Sig. < 0.05

จากตารางที่ 4.7 พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่าง ที่มีอายุแตกต่างกันมีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.002 น้อยกว่าระดับนัยสำคัญ (α = 0.05))

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุแตกต่างกันมีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน แตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.003 น้อยกว่าระดับนัยสำคัญ (α = 0.05)) และมีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยานไม่แตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.083 มากกว่าระดับนัยสำคัญ (α = 0.05))

เมื่อพบความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงทำการทดสอบเป็นรายคู่โดยวิธีการของ Tukey's Multiple Comparison ดังตารางที่ 4.8 – 4.9

ตารางที่ 4.8 การเปรียบเทียบ การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวม เป็นรายคู่จำแนกตามอายุ

อายุ	ค่าเฉลี่ย	อายุ			
		20 – 30 ปี	31 – 40 ปี	41 – 50 ปี	51 – 60 ปี
20 – 30 ปี	17.71	-	-	*	*
31 – 40 ปี	18.40		-	-	-
41 – 50 ปี	18.67			-	-
51 – 60 ปี	19.06				-

หมายเหตุ * = การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ภาพรวม) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$)

จากตารางที่ 4.8 พบว่า พนักงานพนักงานกลุ่มตัวอย่าง ที่มีอายุอยู่ระหว่าง 20 - 30 ปี มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกับพนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุอยู่ระหว่าง 41-50 ปี และ 51-60 ปี โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 41-50 ปี และ 51-60 ปีมีการรับรู้มากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 20 - 30 ปี

ตารางที่ 4.9 การเปรียบเทียบการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน เป็นรายคู่จำแนกตามอายุ

อายุ	ค่าเฉลี่ย	อายุ			
		20 – 30 ปี	31 – 40 ปี	41 – 50 ปี	51 – 60 ปี
20 – 30 ปี	9.21	-	-	*	*
31 – 40 ปี	9.55		-	-	-
41 – 50 ปี	9.63			-	-
51 – 60 ปี	9.90				-

หมายเหตุ * = การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย (ภาพรวม) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$)

จากตารางที่ 4. 9 พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุอยู่ระหว่าง 20-30 ปี มีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานแตกต่างกับพนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุอยู่ระหว่าง

41-50 ปี และ 51-60 ปีโดยกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 41-50 ปี และ 51-60 ปีมีการรับรู้มากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 20 - 30 ปี

4.2.3 พนักงานที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับระดับการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.10 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำแนกตามระดับการศึกษา

การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
1. การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน	ระหว่างกลุ่ม	2	1.233	0.616	0.530	0.589
	ภายในกลุ่ม	397	461.767	1.163		
	รวม	399	463.000			
2. การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน	ระหว่างกลุ่ม	2	3.524	1.762	0.632	0.532
	ภายในกลุ่ม	397	1106.226	2.786		
	รวม	399	1109.750			
รวม	**ระหว่างกลุ่ม**	**2**	**4.411**	**2.206**	**0.462**	**0.631**
	ภายในกลุ่ม	**397**	**1897.339**	**4.779**		
	รวม	**399**	**1901.750**			

* Sig. < 0.05

จากตารางที่ 4.10 พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.631 มากกว่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$))

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่าง ที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานและมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยานไม่แตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.589, และ 0.532 มากกว่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$))

4.2.4 พนักงานที่มีลักษณะงานแตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับระดับการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.11 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำแนกตามลักษณะงาน

การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย	สายปฏิบัติงานในสำนักงาน		สายปฏิบัติการ		t-test	Sig.
	ค่าเฉลี่ย	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าเฉลี่ย	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน		
1. การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน	9.70	0.801	9.47	1.195	2.232	0.026*
2. การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน	8.96	1.507	8.83	1.750	0.762	0.447
รวม	**18.65**	**1.813**	**18.30**	**2.355**	**1.662**	**0.097**

* Sig. < 0.05

จากตารางที่ 4.11 พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะงานแตกต่างกัน มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.097 มากกว่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$))

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่าง ที่มีลักษณะงานแตกต่างกันมีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานแตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.026 น้อยกว่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$)) และมีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยานไม่แตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.447 มากกว่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$))

4.2.5 พนักงานที่มีตำแหน่งงานแตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับระดับการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.12 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำแนกตามตำแหน่งงาน

การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
1. การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน	ระหว่างกลุ่ม	4	15.130	3.782	3.336	0.011*
	ภายในกลุ่ม	395	447.870	1.134		
	รวม	399	463.000			
2. การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน	ระหว่างกลุ่ม	4	24.088	6.022	2.191	0.069
	ภายในกลุ่ม	395	1085.662	2.749		
	รวม	399	1109.750			
รวม	**ระหว่างกลุ่ม**	**4**	**71.816**	**17.954**	**3.875**	**0.004***
	ภายในกลุ่ม	**395**	**1829.934**	**4.633**		
	รวม	**399**	**1901.750**			

* Sig. < 0.05

จากตารางที่ 4.12 พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีตำแหน่งงานแตกต่างกันมีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.004 น้อยกว่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$))

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีตำแหน่งงานแตกต่างกัน มีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานแตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.011 น้อยกว่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$)) และมีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยานไม่แตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.069 มากกว่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$))

พบความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงทำการทดสอบเป็นรายคู่โดยวิธีการของ Tukey's Multiple Comparison ดังตารางที่ 4.13 – 4.14

ตารางที่ 4.13 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย เป็นรายคู่ จำแนกตามตำแหน่งงาน

ตำแหน่งงาน	ค่าเฉลี่ย	ตำแหน่งงาน				
		พนักงานทั่วไป	พนักงานระดับหัวหน้างาน	พนักงานระดับผู้จัดการแผนก	พนักงานระดับผู้จัดการกอง	พนักงานระดับสูงกว่าผู้จัดการกองขึ้นไป
พนักงานทั่วไป	18.03	-	*	-	-	-
พนักงานระดับหัวหน้างาน	18.75		-	-	-	-
พนักงานระดับผู้จัดการแผนก	18.81			-	-	-
พนักงานระดับผู้จัดการกอง	19.75				-	-
พนักงานระดับสูงกว่าผู้จัดการกองขึ้นไป	20.00					-

หมายเหตุ * = การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย (ภาพรวม) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ (α = 0.05)

จากตารางที่ 4.13 พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีตำแหน่งงานเป็นพนักงานทั่วไป (ระดับ 1-4) มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวม แตกต่างกับพนักงานที่ปฏิบัติงานที่มีตำแหน่งงานเป็นพนักงานระดับหัวหน้างาน (ระดับ 5-7) โดยพนักงานกลุ่มตัวอย่างระดับหัวหน้างาน (ระดับ 5-7) มีการการรับรู้มากกว่าพนักงานกลุ่มตัวอย่างที่เป็นพนักงานทั่วไป (ระดับ 1-4)

ตารางที่ 4.14 การเปรียบเทียบการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานเป็นรายคู่ จำแนกตามตำแหน่งงาน

ตำแหน่งงาน	ค่าเฉลี่ย	ตำแหน่งงาน				
		พนักงานทั่วไป	พนักงานระดับหัวหน้างาน	พนักงานระดับผู้จัดการแผนก	พนักงานระดับผู้จัดการกอง	พนักงานระดับสูงกว่าผู้จัดการกองขึ้นไป
พนักงานทั่วไป	9.36	-	*	-	-	-
พนักงานระดับหัวหน้างาน	9.74		-	-	-	-
พนักงานระดับผู้จัดการแผนก	9.50			-	-	-
พนักงานระดับผู้จัดการกอง	10.00				-	-
พนักงานระดับสูงกว่าผู้จัดการกองขึ้นไป	10.00					-

หมายเหตุ * = การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย (ภาพรวม) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ (α = 0.05)

จากตารางที่ 4.14 พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่าง ที่มีตำแหน่งงานเป็นพนักงานทั่วไป (ระดับ 1-4) มีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานแตกต่างกับพนักงานกลุ่ม

ตัวอย่าง ที่มีตำแหน่งงานเป็นพนักงานระดับหัวหน้างาน (ระดับ 5-7) โดยพนักงานกลุ่มตัวอย่างระดับหัวหน้างาน (ระดับ 5-7) มีการการรับรู้มากกว่าพนักงานกลุ่มตัวอย่างที่เป็นพนักงานทั่วไป (ระดับ 1-4)

4.2.6 พนักงานที่มีฝ่ายที่สังกัดแตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับระดับการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยที่แตกต่างกัน

ตาราที่ง 4.15 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำแนกตามฝ่ายที่สังกัด

การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
1. การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน	ระหว่างกลุ่ม	5	17.864	3.573	3.162	0.008*
	ภายในกลุ่ม	394	445.136	1.130		
	รวม	399	463.000			
2. การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน	ระหว่างกลุ่ม	5	23.702	4.740	1.720	0.129
	ภายในกลุ่ม	394	1086.048	2.756		
	รวม	399	1109.750			
รวม	**ระหว่างกลุ่ม**	**5**	**42.506**	**8.501**	**1.802**	**0.111**
	ภายในกลุ่ม	**394**	**1859.244**	**4.719**		
	รวม	**399**	**1901.750**			

* Sig. < 0.05

จากตารางที่ 4.15 พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่าง ที่มีฝ่ายที่สังกัดแตกต่างกัน มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมไม่แตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.111 มากกว่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$))

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีฝ่ายที่สังกัดแตกต่างกัน มีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานแตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.008 น้อยกว่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$)) และมีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยานไม่แตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.129 มากกว่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$))

เมื่อพบความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงทำการทดสอบเป็นรายคู่โดยวิธีการของ Tukey's Multiple Comparison ดังตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 การเปรียบเทียบการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน เป็นรายคู่ จำแนกตามฝ่ายที่สังกัด

ฝ่ายที่สังกัด	ค่าเฉลี่ย	ฝ่ายที่สังกัด					
		DO	DT	DK	DC	FZ	D2
DO	9.34	-	-	-	*	-	-
DT	9.54		-	-	-	-	-
DK	9.75			-	-	-	-
DC	9.97				-	-	-
FZ	9.68					-	-
D2	9.61						-

หมายเหตุ * = การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย (ภาพรวม) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$)

จากตารางที่ 4.16 พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่าง สายปฏิบัติการ (DO) มีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานแตกต่างกับพนักงานกลุ่มตัวอย่าง ฝ่ายครัวการบิน (DC) โดยพนักงานกลุ่มตัวอย่างฝ่ายครัวการบิน (DC) มีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานมากกว่าพนักงานกลุ่มตัวอย่างสายปฏิบัติการ (DO)

4.2.7 พนักงานที่มีอายุงานแตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับระดับการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.17 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำแนกตามอายุงาน

การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
1. การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน	ระหว่างกลุ่ม	5	25.373	5.075	4.569	0.000*
	ภายในกลุ่ม	394	437.627	1.111		
	รวม	399	463.000			
2. การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน	ระหว่างกลุ่ม	5	34.043	6.809	2.494	0.031*
	ภายในกลุ่ม	394	1075.707	2.730		
	รวม	399	1109.750			
รวม	**ระหว่างกลุ่ม**	**5**	**116.401**	**23.280**	**5.138**	**0.000***
	ภายในกลุ่ม	**394**	**1785.349**	**4.531**		
	รวม	**399**	**1901.750**			

* Sig. < 0.05

จากตารางที่ 4.17 พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่าง ที่มีอายุงานแตกต่างกัน มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.000 น้อยกว่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$))

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานแตกต่างกัน มีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานและมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยานแตกต่างกัน (เนื่องจากค่า Sig. 0.000, 0.031น้อยกว่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$))

เมื่อพบความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงทำการทดสอบเป็นรายคู่โดยวิธีการของ Tukey's Multiple Comparison ดังตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 การเปรียบเทียบการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยเป็นรายคู่จำแนกตามอายุงาน

อายุงาน	ค่าเฉลี่ย	อายุงาน					
		น้อยกว่า 5 ปี	6 – 10 ปี	11 – 15 ปี	16 – 20 ปี	21 – 25 ปี	มากกว่า 25 ปี
น้อยกว่า 5 ปี	17.69	-	-	-	*	*	*
6 – 10 ปี	18.60		-	-	-	-	-
11 – 15 ปี	18.41			-	-	-	-
16 – 20 ปี	18.73				-	-	-
21 – 25 ปี	19.09					-	-
มากกว่า 25 ปี	19.41						-

หมายเหตุ * = การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย (ภาพรวม) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$)

จากตารางที่ 4.18 พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานน้อยกว่า 5 ปี มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกับพนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานอยู่ระหว่าง 16-20 ปี 21-25 ปี และมากกว่า 25 ปี โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานอยู่ระหว่าง 16-20 ปี 21-25 ปี และมากกว่า 25 ปี มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานน้อยกว่า 5 ปี

ตารางที่ 4.19 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน ข้อ 4.2

ลำดับ	ลักษณะส่วนบุคคล	การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ		
		การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน	การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน	การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย (ภาพรวม)
1.	เพศ	ไม่แตกต่างกัน	แตกต่างกัน โดยเพศหญิงมีการรับรู้มากกว่าเพศชาย	ไม่แตกต่างกัน
2.	อายุ	แตกต่างกัน โดยพนักงานที่มีอายุ 41-50 ปี และ 51-60 ปีมีการรับรู้มากกว่าพนักงานที่มีอายุ 20-30 ปี	ไม่แตกต่างกัน	แตกต่างกัน โดยพนักงานที่มีอายุ 41-50 ปี และ 51-60 ปีมีการรับรู้มากกว่าพนักงานที่มีอายุ 20-30 ปี
3.	การศึกษา	ไม่แตกต่างกัน	ไม่แตกต่างกัน	ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.19 (ต่อ)

ลำดับ	ลักษณะส่วนบุคคล	การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ		
		การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน	การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน	การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย (ภาพรวม)
4.	ลักษณะงาน	แตกต่างกัน โดยพนักงานสายปฏิบัติงานในสำนักงานมีการรับรู้มากกว่าพนักงานสายปฏิบัติการ	ไม่แตกต่างกัน	ไม่แตกต่างกัน
5.	ตำแหน่งงาน	แตกต่างกัน โดยพนักงานระดับหัวหน้างาน มีการการรับรู้มากกว่าพนักงานที่เป็นพนักงานทั่วไป	ไม่แตกต่างกัน	แตกต่างกัน โดยพนักงานระดับหัวหน้างาน มีการการรับรู้มากกว่าพนักงานที่เป็นพนักงานทั่วไป
6.	ฝ่ายที่สังกัด	แตกต่างกันโดยพนักงานฝ่ายครัวการบิน (DC) มีการรับรู้ต่อมากกว่าพนักงานสายปฏิบัติการ (DO)	ไม่แตกต่างกัน	ไม่แตกต่างกัน
7.	อายุงาน	แตกต่างกัน โดยพนักงานที่มีอายุงานอยู่ระหว่าง 16-20 ปี 21-25 ปี และมากกว่า 25 ปี มีการรับรู้มากกว่าพนักงานที่มีอายุงานน้อยกว่า 5 ปี	แตกต่างกัน โดยพนักงานที่มีอายุงานอยู่ระหว่าง 16-20 ปี 21-25 ปี และมากกว่า 25 ปี มีการรับรู้มากกว่าพนักงานที่มีอายุงานน้อยกว่า 5 ปี	แตกต่างกัน โดยพนักงานที่มีอายุงานอยู่ระหว่าง 16-20 ปี 21-25 ปี และมากกว่า 25 ปี มีการรับรู้มากกว่าพนักงานที่มีอายุงานน้อยกว่า 5 ปี

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4.3 ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สถิติทดสอบที่ใช้คือ Pearson Chi-Square ทดสอบความสัมพันธ์โดยเปรียบเทียบค่า Sig. กับค่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$) ถ้าค่า Sig. มากกว่าระดับนัยสำคัญแสดงว่าไม่มีความสัมพันธ์กัน และ ถ้าค่า Sig. น้อยกว่าระดับนัยสำคัญแสดงว่ามีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 4.20 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ด้านความมั่นคงการบิน กับ การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย

ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน	การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย			รวม	Chi-Square	Sig.
	มีการรับรู้น้อย	มีการรับรู้ระดับปานกลาง	มีการรับรู้ระดับดี			
1. ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในบริษัทฯ						
มีความรู้น้อย	-	3	40	43		
		0.8%	10.0%	10.8%		
มีความรู้ระดับปานกลาง	-	2	103	105		
		0.5%	25.8%	26.3%	3.281	**0.194**
มีความรู้ระดับดี	-	6	246	252		
		1.5%	61.5%	63.0%		
รวม	-	11	389	400		
		2.8%	97.3%	100.0%		
2. ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายนอกบริษัทฯ						
มีความรู้น้อย	-	1	45	46		
		0.3%	11.3%	11.5%		
มีความรู้ระดับปานกลาง	-	5	139	144		
		1.3%	34.8%	36.0%	0.445	**0.801**
มีความรู้ระดับดี	-	5	205	210		
		1.3%	51.3%	52.5%		
รวม	-	11	389	400		
		2.8%	97.3%	100.0%		

ตารางที่ 4.20 (ต่อ)

ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน	การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย			รวม	Chi-Square	Sig.
	มีการรับรู้น้อย	มีการรับรู้ระดับปานกลาง	มีการรับรู้ระดับดี			
3. ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน (ภาพรวม)						
มีความรู้น้อย	-	2	34	36		
		0.5%	8.5%	9.0%		
มีความรู้	-	3	112	115		
ระดับปานกลาง		0.8%	28.0%	28.8%	1.176	**0.555**
มีความรู้ระดับดี	-	6	243	249		
		1.5%	60.8%	62.3%		
รวม	-	11	389	400		
		2.8%	97.3%	100.0%		

* Sig. < 0.05

จากตารางที่ 4.20 พบว่า ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในบริษัทฯ ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายนอกบริษัท และความรู้ด้านความมั่นคงการบินในภาพรวมไม่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากมีค่า Sig. 0.194, 0.801 และ 0.555 ตามลำดับซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ ($\alpha = 0.05$)

สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน ข้อ 4.3 ความรู้ด้านความมั่นคงการบินไม่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะจากแบบสอบถาม

4.1 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน

ข้อเสนอแนะของกลุ่มตัวอย่าง ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน สรุปได้ว่า เสนอแนะให้ปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยให้เข้มงวดมากขึ้น ให้ทำจริงจังและ

ต่อเนื่อง สม่ำเสมอตามมาตรฐานสากล มีจำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 39.62 ลำดับที่สอง เสนอแนะให้พนักงานไม่ควรฝ่าฝืนกฎระเบียบและให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ รปภ. มีจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 7.54 ลำดับที่สามมี 3 ข้อเสนอแนะดังนี้ เสนอแนะให้พนักงานช่วยกันสอดส่องดูแลสำนักงาน มีจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 5.66 เสนอแนะให้มีการฝึกอบรมพนักงาน เกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัย มีจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 5.66 เสนอแนะให้ปรับปรุงเจ้าหน้าที่ รปภ. ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น มีจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 5.66 รายละเอียดตารางที่ 4. 22

ตารางที่ 4.21 ข้อเสนอแนะ จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน

	ข้อเสนอแนะ	จำนวน	ร้อยละ
1.	ให้ปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยให้เข้มงวดมากขึ้น ให้ทำจริงจังและต่อเนื่อง สม่ำเสมอตามมาตรฐานสากล	21	39.62
2.	พนักงานไม่ควรฝ่าฝืนกฎระเบียบ และให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ รปภ.	4	7.54
3.	ให้พนักงานช่วยกันสอดส่องดูแลสำนักงาน	3	5.66
4.	ให้มีการฝึกอบรมพนักงาน เกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัย	3	5.66
5.	ให้ปรับปรุงเจ้าหน้าที่ รปภ. ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น	3	5.66
6.	ให้มีการฝึกอบรมแก่เจ้าหน้า รปภ.ให้ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน บทบาทหน้าที่และขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	2	3.77
7.	ควรมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน ตามสถานที่ต่างๆ ให้มากขึ้น	2	3.77
8.	ให้มีการฝึกอบรมพนักงานทุกคนในเรื่องความมั่นคงการบิน (Aviation Security) และมีการทบทวน (Brush Up) ทุก 6 เดือน	1	1.88
9.	ให้จัดนิทรรศการด้านความมั่นคงการบิน และให้ความรู้พนักงานทราบ	1	1.88
10.	ทำการทดสอบด้านความมั่นคงการบิน (AVSEC Test)	1	1.88
11.	ให้เจ้าหน้าที่ รปภ. ปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเท่าเทียมกัน	1	1.88
12.	ให้ตรวจสอบและจดบันทึกหมายเลขทะเบียนรถแท็กซี่ ที่เข้ามาในสำนักงาน	1	1.88
13.	ไม่ควรให้มีตลาดนัดในบริเวณสำนักงาน	1	1.88
14.	ควรสร้างวัฒนธรรมองค์กรในด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Culture)	1	1.88

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

	ข้อเสนอแนะ	จำนวน	ร้อยละ
15.	ให้เน้นการตรวจสอบบุคคลภายนอกบริษัทฯ	1	1.88
16.	ให้เข้มงวดกับการตรวจสอบยานพาหนะทุกชนิด	1	1.88
17.	ให้พิจารณาความเหมาะสมในการติดตั้งอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยต่างๆ และเพิ่มการติดตั้ง CCTV ให้มากกว่าเดิม	1	1.88
18.	ให้ความรู้พนักงานทราบถึงขั้นตอนการปฏิบัติในมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน	1	1.88
19.	เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางเดินในอาคาร	1	1.88
20.	ห้ามพนักงานที่มีอาการมึนเมาเข้ามาในบริเวณอาคารสำนักงาน หากฝ่าฝืนควรดำเนินการลงโทษ	1	1.88
21.	เจ้าหน้าที่ รปภ. ควรให้เกียรติ และปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพ	1	1.88
	มีมาตรการรักษาความปลอดภัย ดีอยู่แล้ว	1	1.88
	รวม	**53**	**100**

4.1.1 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน จากข้อมูลข้อเสนอแนะของกลุ่มตัวอย่าง ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน สรุปได้ว่า เสนอแนะให้ปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยให้เข้มงวดมากขึ้น ให้ทำจริงจังและต่อเนื่องสม่ำเสมอตามมาตรฐานสากล มีจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 23.07 ลำดับที่สอง มี 3 ข้อเสนอแนะดังนี้ เสนอแนะให้มีการฝึกอบรมพนักงาน เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน มีจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 7.69 เสนอแนะให้พนักงานไม่ควรฝ่าฝืนกฎระเบียบ และให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ รปภ. มีจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 7.69 เสนอแนะว่ามีมาตรการรักษาความปลอดภัยดีอยู่แล้วมีจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 7.69 รายละเอียดตามตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.22 ข้อเสนอแนะ จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน

	ข้อเสนอแนะ	จำนวน	ร้อยละ
1.	ให้ปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยให้เข้มงวดมากขึ้น ให้ทำจริงจังต่อเนื่อง สม่ำเสมอตามมาตรฐานสากล	6	23.07
2.	ให้มีการฝึกอบรมพนักงาน เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน	2	7.69
3.	พนักงานไม่ควรฝ่าฝืนกฎระเบียบ และให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ รปภ.	2	7.69
4.	มีมาตรการรักษาความปลอดภัย ดีอยู่แล้ว	2	7.69
5.	ให้ปรับปรุงเจ้าหน้าที่ รปภ. ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น	1	3.84
6.	ให้ปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน	1	3.84
7.	ต้องเข้มงวด และเน้นให้ความสะดวกผู้โดยสารเป็นหลัก	1	3.84
8.	ควรมีการตรวจ Cabin ทั้ง Pre-Flight และ Post-Flight และต้องมีหลักฐานในการการส่งมอบเอกสารจาก Cabin Cleaner ให้กับ Cabin Crew	1	3.84
9.	พนักงานที่เข้าไปให้บริการอากาศยานต้องได้รับการตรวจร่างกายก่อน	1	3.84
10.	ให้หน่วยเกี่ยวข้องที่ปฏิบัติงานกับเครื่องบิน มาปฏิบัติงานพร้อมกัน และเมื่อเสร็จภารกิจ ให้ปิดประตูเครื่องบินเพื่อความปลอดภัย	1	3.84
11.	ควรมีมาตรการป้องกันฝูงชน ที่เข้ามาทำให้การปฏิบัติงานที่ท่าอากาศยานต้องหยุดชะงักหรือขัดข้อง	1	3.84
12.	ให้เน้นการตรวจสอบบุคคลภายนอกบริษัทฯ	1	3.84
13.	ท่าอากาศยานควรเข้าไปให้ความรู้กับพนักงานบริษัทฯ ต่างๆ ที่เข้าไปปฏิบัติงานในท่าอากาศยาน	1	3.84
14.	ให้ความรู้พนักงานทราบถึงขั้นตอนการปฏิบัติในมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน	1	3.84
15.	กรมการขนส่งทางอากาศ ควรบังคับใช้กฎหมายให้ทุกหน่วยงานปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศ และมาตรฐานสากล	1	3.84
16.	ห้ามพนักงานที่มีอาการมึนเมาเข้ามาในบริเวณอากาศยาน หากฝ่าฝืนควรดำเนินการลงโทษ	1	3.84
17.	เจ้าหน้าที่ รปภ. ควรให้เกียรติ และปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพ	1	3.84
	รวม	**26**	**100**

บทที่ 5
สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่องการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะดังนี้

1. สรุปการวิจัย

1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.1.1 เพื่อศึกษาการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.1.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับระดับการรับรู้ของพนักงาน ต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.1.3 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ด้านความมั่นคงการบินกับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.1.4 เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.2 วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ โดยมีวิธีดำเนินการวิจัย ดังต่อไปนี้

1.2.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยนี้ทำการศึกษากลุ่มตัวอย่างจากพนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 400 คน จากจำนวนพนักงานที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งหมด 18,602 คน

1.2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่แบบสอบถาม ซึ่งแบ่งข้อมูลออกเป็น 4 ตอน

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับลักษณะทางประชากรศาสตร์และข้อมูลทั่วไป จำนวน 7 ข้อ ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา ตำแหน่งงาน ลักษณะงาน ฝ่ายที่สังกัด และอายุงาน

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความรู้ด้านความมั่นคงการบิน จำนวน 16 ข้อ แบ่งออกเป็นคำถามที่เกี่ยวกับความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในบริษัทฯ จำนวน 8 ข้อ และภายนอกบริษัทฯ จำนวน 8 ข้อ

ตอนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำนวน 20 ข้อ แบ่งออกเป็นคำถามที่เกี่ยวกับการรับรู้ของพนักงานต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานจำนวน 10 ข้อ และการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยานจำนวน 10 ข้อ

ตอนที่ 4 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อเสนอแนะ แบ่งออกเป็นข้อเสนอแนะในการปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน

1.2.3 การเก็บรวบรมข้อมูล

ผู้วิจัยทำหนังสือขออนุมัติแจกแบบสอบถาม จากผู้บังคับบัญชาและหน่วยงานเกี่ยวข้อง หลังจากได้รับอนุมัติแล้ว จึงแจกแบบสอบถามตามจำนวนกลุ่มตัวอย่าง เฉพาะพนักงานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในระหว่างวันที่ 1-15 เมษายน 2552

1.2.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ ในการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน และ การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic) เพื่อบรรยายลักษณะของข้อมูล สถิติ ที่ใช้คือความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percents) ทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับผลต่างของค่าเฉลี่ยของประชากร 2 กลุ่มที่เป็นอิสระกัน โดยใช้สถิติทดสอบ t ทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของประชากรตั้งแต่ 2 กลุ่มขึ้นไป โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-Way ANOVA) สถิติทดสอบ F และเมื่อมีค่าเฉลี่ยของประชากรอย่างน้อย 2 ประชากรแตกต่างกัน ทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย 2 ประชากร ครั้งละคู่ โดยใช้การเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparisons) ด้วยวิธีของ Tukey's Multiple Comparison

การวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้

สถิติทดสอบ Pearson Chi-Square สำหรับค่านัยสำคัญทางสถิติที่ใช้ในการทดสอบ กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05

1.3 ผลการวิจัย

1.3.1 ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของปัจจัยส่วนบุคคล

ผลการวิจัย พบว่า ประชาการและกลุ่มตัวอย่างพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 400 คน เมื่อจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ส่วนใหญ่เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 53.25 และเพศหญิง ร้อยละ 46.75 ด้านอายุส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.50 รองลงมามีอายุระหว่าง 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.50 ด้านการศึกษาส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 75.00 รองลงมามีระดับการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 13.25 ด้านลักษณะงานส่วนใหญ่เป็นพนักงานสายปฏิบัติการ (Operations) คิดเป็นร้อยละ 64.75 และสายสายปฏิบัติงานในสำนักงาน (Office Work) คิดเป็นร้อยละ 35.25 ด้านตำแหน่งงานส่วนใหญ่มีตำแหน่งงานเป็นพนักงานทั่วไป (ระดับ 1-4) คิดเป็นร้อยละ 49.00 รองลงมาเป็นพนักงานระดับหัวหน้างาน (ระดับ 5-7) คิดเป็นร้อยละ 44.50 ด้านฝ่ายที่สังกัดส่วนใหญ่เป็นพนักงานสายปฏิบัติการ (DO) คิดเป็นร้อยละ 42.50 รองลงมาสังกัดฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น (DK) คิดเป็นร้อยละ 17.3 และด้านอายุงานส่วนใหญ่มีอายุงานน้อยกว่า 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.50 รองลงมามีอายุงานอยู่ระหว่าง 16-20 ปี คิดเป็นร้อยละ 23.75

1.3.2 ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน

ผลการวิจัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่มีความรู้ระดับในระดับดี จำนวน 249 คน คิดเป็นร้อยละ 62.25 มีความรู้ระดับในปานกลาง จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 28.75 และมีความรู้น้อย จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9.00

1.3.3 ตอนที่ 3 การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย

ผลการวิจัย พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวม ในระดับดี จำนวน 389 คน คิดเป็นร้อยละ 97.25 ในระดับ ปานกลาง จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.75 โดยมีการรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานในระดับดี จำนวน 383 คน คิดเป็นร้อยละ 95.75 ในระดับปานกลาง จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4 มีการรับรู้น้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25 และ การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยานในระดับดี จำนวน 351 คน คิดเป็นร้อยละ 87.75 ในระดับ ปานกลาง จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 12 มีการรับรู้น้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25

1.4 การทดสอบสมมติฐาน

1.4.1 สมมติฐานข้อที่ 4.1 ระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี

จากการทดสอบสมมติฐาน พบว่า การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวม ส่วนใหญ่มีการรับรู้ในระดับดี ร้อยละ 97.25 และมีการรับรู้ในระดับปานกลาง จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.75 สรุปว่า เป็นการยอมรับตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

1.4.2 สมมติฐานข้อที่ 4.2 การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แตกต่างกันตามปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล

จากการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล มีผลต่อการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สรุปดังนี้

อายุ พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่าง ที่มีอายุแตกต่างกันมีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 41-50 ปี และ 51-60 ปี มีการรับรู้มากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 20 - 30 ปี เป็นการยอมรับตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตำแหน่งงาน พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีตำแหน่งงานแตกต่างกัน มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกันโดยพนักงานกลุ่มตัวอย่างระดับหัวหน้างาน (ระดับ 5-7) มีการการรับรู้มากกว่าพนักงานกลุ่มตัวอย่างที่เป็นพนักงานทั่วไป (ระดับ 1-4) เป็นการยอมรับตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

อายุงาน พบว่า พนักงานกลุ่มตัวอย่าง ที่มีอายุงานแตกต่างกัน มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกัน โดยพนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานอยู่ระหว่าง 16-20 ปี 21-25 ปี และมากกว่า 25 ปี มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมมากกว่าที่มีอายุงาน น้อยกว่า 5 ปี เป็นการยอมรับตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สรุปว่า ปัจจัยลักษณะส่วนบุคคลในส่วนของ อายุ ตำแหน่งงาน และอายุงานที่แตกต่างกัน มีผลต่อการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัย และปัจจัยลักษณะส่วนบุคคลในส่วนของ เพศ ระดับการศึกษา ลักษณะงาน และฝ่ายที่สังกัดที่แตกต่างกัน ไม่มีผลมีผลต่อการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

*1.4.3 **สมมติฐานข้อที่ 4.3*** ความรู้ด้านความมั่นคงการบินมีความสัมพันธ์กับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ความรู้ด้านความมั่นคงการบินไม่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

2. อภิปรายผล

การศึกษาเรื่อง การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถอภิปรายผลตามลำดับของวัตถุประสงค์ สมมติฐาน และผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะจากแบบสอบถามการวิจัย ดังนี้

2.1 ระดับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี

ผลการวิจัย พบว่า การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พนักงานส่วนใหญ่มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในระดับดี ร้อยละ 97.25 สอดคล้องกับงานวิจัยของ Paul M. Borowsky (2009) ที่ทำการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์ด้านจิตวิทยาของนักบินสายการบิน อเมริกัน แอร์ไลน์ ต่อการรักษาความปลอดภัยสายการบินและความสัมพันธ์ในการรับรู้ต่อภัยคุกคามจากการก่อการร้าย พบว่า นักบินของสายการบิน อเมริกัน แอร์ไลน์ มีความตระหนักรู้และให้ความสนใจต่อนโยบายด้านการรักษาความปลอดภัยการบินในปัจจุบันของสหรัฐอเมริกา และสอดคล้องกับพิมพ์จันทร์ เทียมเสวต (2544: 74) ที่ทำการวิจัยเรื่อง การรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พบว่า พนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยาน มีการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายอยู่ในระดับดี

จากการศึกษาแสดงว่าพนักงานมีการตื่นตัวและรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในระดับดี อาจเนื่องมาจากหลังเหตุการณ์ที่ผู้ก่อการร้ายใช้เครื่องบินเป็นอาวุธโจมตีอาคารเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ เมืองนิวยอร์ค ประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 (9/11) ได้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการการบินและธุรกิจต่อเนื่องอื่นๆที่เกี่ยวข้องในวงกว้างและเนื่องจากอาคารสำนักงานของของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพิ่งเปิดดำเนินการพร้อมกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อ วันที่ 28 กันยายน 2549 ซึ่งก่อนเปิดให้บริการได้จัดให้มีการติดตั้งระบบรักษาความที่ทันสมัย และมีการรณรงค์ตลอดจน

ประชาสัมพันธ์ให้พนักงานรับทราบระบบดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยของบริษัทฯ สร้างความมั่นใจให้กับพนักงานและผู้ใช้บริการสายการบินไทย จึงทำให้พนักงานมีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัย

2.2 การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แตกต่างกันตามปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล

2.2.1 ปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล ที่มีผลต่อการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ อายุ ตำแหน่งงานและอายุงาน

1) อายุ ผลการวิจัย พบว่า พนักงานพนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุอยู่ระหว่าง 20-30 ปี มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกับพนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุอยู่ระหว่าง 41-50 ปี และ 51-60 ปี เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัย ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ พิมพ์จันทร์ เทียมเสวต (2544: 75) ที่ทำการวิจัย เรื่องการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พบว่า พนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยานที่มีอายุแตกต่างกันมีการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายไม่แตกแตกต่างกัน

2) ตำแหน่งงาน ผลการวิจัย พบว่า พนักงานพนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีตำแหน่งงานเป็นพนักงานทั่วไป (ระดับ 1-4) มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกับพนักงานที่ปฏิบัติงานที่มีตำแหน่งงานเป็นพนักงานระดับหัวหน้างาน (ระดับ 5-7) เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัย สืบเนื่องมาจากพนักงานระดับหัวหน้างานส่วนใหญ่จะมีประสบการณ์ในการทำงานที่มากกว่า มีความรู้และสบการณ์ทางด้านความมั่นคงการบิน ตลอดจนผ่านการฝึกอบรมด้านความมั่นคงการบินมามากกว่าพนักงานระดับทั่วไป (ระดับ 1-4)

3) อายุงาน ผลการวิจัย พบว่า พนักงานพนักงานกลุ่มตัวอย่าง ที่มีอายุงานแตกต่างกัน มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกัน โดยพนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานน้อยกว่า 5 ปี มีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยในภาพรวมแตกต่างกับพนักงานกลุ่มตัวอย่าง ที่มีอายุงานอยู่ระหว่าง 16-20 ปี 21-25 ปีและมากกว่า 25 ปี เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัย อาจจะเนื่องมาจากพนักงานที่มีอายุงานอยู่ระหว่าง 16-20 ปี 21-25 ปีและมากกว่า 25 ปี จะมีประสบการณ์ในการทำงานที่มากกว่า มีความรู้และสบการณ์ทางด้านความมั่นคงการบิน ตลอดจนผ่านการฝึกอบรมด้านความมั่นคงการบินมามากกว่าพนักที่มีอายุงานน้อยกว่า 5 ปี

2.2.2 **ปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล** ที่ไม่มีผลต่อการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา, ลักษณะงาน, ตำแหน่งงานและฝ่ายที่สังกัด ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัย สอดคล้องกับงานวิจัยของ พิมพ์จันทร์ เทียมเสวต (2544: 89) ที่ทำการวิจัย เรื่อง การรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พบว่า พนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยาน ที่มีอายุระดับการศึกษา ลักษณะงานที่แตกต่างกัน มีการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายไม่แตกแตกต่างกัน

2.3 ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน ไม่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ ปรีชา สุขชัย (2548: บทคัดย่อ) ที่ทำการวิจัย เรื่อง ทัศนคติของผู้โดยสาร ชาวไทยในการใช้ข้อมลชีวมิติบ่งชี้บุคคลเพื่อการเดินทางออกนอกประเทศ พบว่า กลุ่มตัวอย่างรับรู้ว่าข้อมูลชีวมิติจะทำให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางจากการก่อการร้าย เนื่องมาจากหลังเกิดเหตุการณ์ที่ผู้ก่อการร้ายใช้เครื่องบินเป็นอาวุธโจมตีอาคารเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ เมืองนิวยอร์ค ประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 (9/11) ได้มีการเผยแพร่ข่าวสารอย่างต่อเนื่องในทุกช่องทาง และก่อนย้ายฐานปฏิบัติการบินจากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ได้มีการประชาสัมพันธ์ให้พนักงานทราบว่า อาคารสำนักงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการติดตั้งระบบรักษาความที่ทันสมัยและมีการรณรงค์อย่างต่อเนื่อง มีการพาพนักงานมาดูงานในพื้นที่ก่อนเข้าปฏิบัติงานจริง เมื่อมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงทำให้พนักงานมีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ด้านความมั่นคงการบิน

2.4 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะจากแบบสอบถามการวิจัย

จากการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะจากแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานและอากาศยาน สรุปได้ว่าเสนอแนะให้ปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยให้เข้มงวดมากขึ้น ให้ทำจริงจังและต่อเนื่อง สม่ำเสมอตามมาตรฐานสากล

3. ข้อเสนอแนะ

3.1 ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนะในส่วนที่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

3.1.1 ผู้บริหาร ควรให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมความรู้ด้านความมั่นคงการบินกับพนักงานในกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุอยู่ระหว่าง 20-30 ปี เนื่องจากมีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แตกต่างและน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุอยู่ระหว่าง 41-50 ปี และ กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุอยู่ระหว่าง 51-60 ปี

3.1.2 ผู้บริหาร ควรให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมความรู้ด้านความมั่นคงการบินกับพนักงานในกลุ่มตัวอย่างที่มีตำแหน่งงานเป็นพนักงานทั่วไป (ระดับ 1-4) เนื่องจากมีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แตกต่างและน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีตำแหน่งงานเป็นพนักงานระดับหัวหน้างาน (ระดับ 5-7)

3.1.3 ผู้บริหาร ควรให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมความรู้ด้านความมั่นคงการบินกับพนักงานในกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานน้อยกว่า 5 ปี เนื่องจากมีการรับรู้ต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แตกต่างและน้อยกว่าพนักงานกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานอยู่ระหว่าง 16-20 ปี 21-25 ปี และมากกว่า 25 ปี

3.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

3.2.1 ในการวิจัยครั้งต่อไปควรเพิ่มกลุ่มตัวอย่างจากพนักงานที่บริษัทฯ จ้างงานแบบเหมาช่วง (Outsourcing) เนื่องจากพนักงานดังกล่าวสามารถเข้าถึงพื้นที่อาคารสำนักงานและอากาศยานเช่นเดียวกันกับพนักงานประจำของบริษัทฯ

3.2.2 ควรมีการวิจัยในเรื่องการรักษาความปลอดภัยของพนักงานในส่วนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน เช่น พนักงานของท่าอากาศยานต่างๆ หรือผู้ที่ปฏิบัติงานในท่าอากาศยาน หน่วยงานภาครัฐ เช่น เจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางอากาศ ทหาร ตำรวจ และผู้ใช้บริการท่าอากาศยานและพนักงานสายการบินอื่นๆ

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

กิ่งพร ทองใบ (2546) "ประชากรและสิ่งตัวอย่าง, ตัวแปรและการวัด" ใน *ประมวลสาระ ชุดวิชาวิทยานิพนธ์* หน่วยที่ 6-7 หน้า 1-68 นนทบุรี มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สาขาวิชาวิทยาการจัดการ

กรมการขนส่งทางอากาศ (2548) *แผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ* ประกาศ ณ พ.ศ. 2548 http://www.aviation.go.th/Thailaw/content.html

ธนพงศ์ มุ่งหน้าที่ (2550: บทคัดย่อ) " การรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของคนงานก่อสร้างสถานีบริการน้ำมัน " วิทยานิพนธ์ วิศวกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

บัญชา เข็มทอง (2546: บทคัดย่อ) "การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานส่วนผลิตบริษัท เฟื่องฟูอนันต์ จำกัด " วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต

ปรีชา สุขชัย (2548) " ทัศนคติของผู้โดยสารขาออกชาวไทยในการใช้ข้อมูลชีวมิติบ่งชี้บุคคลเพื่อการเดินทางออกนอกประเทศ " วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต แขนงวิชาบริหารธุรกิจ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ฝ่ายความปลอดภัยและมั่นคงการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) https://thaispace.thaiairways.com/thaisphere/thaifamily/JR/index.html

พิมพ์จันทร์ เทียมเศวต (2544) " การรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตราย และการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงานอย่างปลอดภัยของพนักงานฝ่ายบริการลานจอดอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) " วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาอุสาหกรรม คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

"พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497" (2497, 14 กันยายน) *ราชกิจจานุเบกษา* เล่ม 71 ตอน 58 หน้า 1249

"พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521" (2521, 24 สิงหาคม) *ราชกิจจานุเบกษา* เล่ม 95 ตอน 87 ฉบับพิเศษ หน้า 1 http://www.krisdika.go.th/wps/portal/general

วิรัช สงวนวงศ์วาน (2550) *การจัดการและพฤติกรรมองค์การ* กรุงเทพ เพียร์สัน เอ็ดดูเคชั่น อินโดไชน่า

สมศักดิ์ สุขสุลาภ (2546: บทคัดย่อ) " การรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตราย และการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงานฮอทไลน์การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค "วิศวกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมความปลอดภัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Cook, C.W., PL. Hansaker and L.Phillip (2001). *Management and Organization Behavior.3rd Ed.* New York: Mc Graw-Hill Book.

David Gero., (1997) *Flight of terror Aerial hijack and sabotage since 1930.* New York: Haynes Publications.

IATA (2007) *Security Manual*; Montreal, Québec, Canada

IATA (2007) *Security Management Systems (SEMS)* for Air Transport Operators; Montreal, Quebec, Canada.

IATA (2007) *IOSA Security Standards and Recommended Practices (ISARPs).* Montreal, Quebec, Canada.

ICAO (2002) Doc 8973; *Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*; Montreal, Quebec, Canada.

ICAO (2002) *Doc 9807; Security Audit Reference Manual*; Montreal, Quebec, Canada.

ICAO (2006) *Annex 17; Security, Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*; Eight Ed, Montreal, Quebec, Canada.

ICAO (2008) *Doc 8973/7; Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference; Montreal*, Quebec, Canada.

Paul M. Borosky (2009) "An Exploratory Analysis of the Psychological Dimensions of Airline Security and Correlates of Perceived Terrorism Threats: A Study of Active American Airlines Pilot; " Thesis Master of Arts in Criminal Justice and Criminology, East Tennessee State University, USA.

Philip Baum (2009). *Aviation Security International*, Green Light Ltd. London, United Kingdom

Schermerhorn (2003). *Organizational Behavior 8th ED*, John Weley & Sons, Inc. New York, USA.

Susan Ayre (2004) *Intersec,* Intersec publishing Ltd, London, United Kingdom

Thai Airways International Public Co., Ltd; (2009) *THAI Security Procedures*. Bangkok, Thailand

Tom Allett (2002) *Airport International.* Key Publishing Ltd. Stamford, United Kingdom

http://www.thaiairways.com/

http://www.aviation.go.th/

http://www2.icao.int/en/avsec/pages/default.aspx/

http://www2.icao.int/en/ssa/asa/usap/Pages/default.aspx

http://www.iata.org/training/security/

http://www.iata.org/ps/certification/iosa

http://www.suvarnabhumiairport.com/main.php

http://www.tsa.gov/

ภาคผนวก ก

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

ภาคผนวก (ก)

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

มาตรา 21 ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่อยู่ในอากาศยาน และผู้ได้รับใบรับรองดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ต้องปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ประกอบการในสนามบินอนุญาตต้องรับผิดชอบและกำกับดูแลการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยและแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

มาตรา 25 ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพายุทธภัณฑ์ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมยุทธภัณฑ์ไปกับอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด

มาตรา 26 ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยานตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงไปกับอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด

มาตรา 60/17 เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานตามใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยานรวมถึงสิ่งใดๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน

(2) ตรวจค้นสัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน

(3) ตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งสิ่งของที่จะนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบิน

การตรวจค้นตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ในการดำเนินการตามมาตรานี้ ให้ผู้ได้รับใบรับรองดำเนินการสนามบินสาธารณะประกาศเขตหวงห้าม และแต่งตั้งพนักงานเพื่อปฏิบัติการ โดยการแต่งตั้งพนักงานดังกล่าว จะต้องแจ้งให้อธิบดีทราบล่วงหน้า เว้นแต่ในกรณีเร่งด่วน ทั้งนี้ ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดคุณสมบัติของพนักงานเพื่อดำเนินการตามมาตรานี้และผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินการสนามบินสาธารณะจะต้องจัดทำบันทึกประวัติและผลการปฏิบัติงานตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตามมาตรานี้ ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 75 ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ บุคคลอื่นในอากาศยาน หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 21 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือผู้ประกอบการในสนามบินอนุญาต หรือผู้มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยหรือแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 21 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 78 ผู้ใดกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(1) บังคับหรือปล่อยอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบินหรือทิ้งร่มอากาศโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีตามมาตรา 24

(2) ขัดขวางหรือลักเลี่ยงการตรวจค้นตามมาตรา 60/17 มาตรา 60/18 มาตรา 60/19

(3) ขัดขวางการเข้าดำเนินการหรือเข้าควบคุมการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามมาตรา 60/23 หรือมาตรา 60/33

(4) ไม่แจ้งการครอบครองทรัพย์สินหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวที่ถูกสั่งควบคุมการดำเนินงานให้คณะกรรมการควบคุมสนามบินทราบตามมาตรา 60/26

มาตรา 79 ผู้ใดกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีหรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(1) ส่งหรือพายุทธภัณฑ์ไปกับอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีตามมาตรา 25

(2) ส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ไปกับอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 26

(3) เป็นผู้ประจำหน้าที่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 42

ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานทำการบินโดยรู้ว่ามีผู้กระทำความผิดตาม (1) หรือ (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ภาคผนวก ข

พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521

ภาคผนวก (ข)

พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521

มาตรา 5 ผู้ใดยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานในระหว่างการบิน โดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่นหรือขู่เข็ญว่าจะกระทำอันตรายต่ออากาศยานนั้นต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี

มาตรา 6 ผู้ใด

(1) ทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ

(2) กระทำความเสียหายแก่อากาศยานในระหว่างบริการเพื่อให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างบริการหรือ

(3) กระทำการในระหว่างบริการด้วยกลอุปกรณ์ วัตถุ หรือด้วยวิธีใดๆ อันอาจทำลายอากาศยาน หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน เพื่อให้อากาศยานนั้นไม่สามารถทำการบินหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี

มาตรา 6 ทวิ ผู้ใด

(1) กระทำการประทุษร้ายผู้อื่นในท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือน จนเป็นเหตุให้หรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้อื่นนั้นรับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย หรือ

(2) ทำลายหรือทำให้เสียหายอย่างร้ายแรงต่อสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือน หรือต่อท่าอากาศยานที่ไม่อยู่ระหว่างบริการและอยู่ในท่าอากาศยานนั้น หรือทำให้การบริการของท่าอากาศยานหยุดชะงักลง

ทั้งนี้ โดยใช้กลอุปกรณ์ วัตถุ หรืออาวุธใดๆ และการกระทำนั้นเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยานนั้น ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี

มาตรา 7 ผู้ใดใช้กำลังประทุษร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่นในอากาศยานในระหว่างการบินซึ่งการกระทำนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงยี่สิบปีและปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท

มาตรา 9 ผู้ใดแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารที่รู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ และการนั้นเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี

มาตรา 10 ถ้าการกระทำผิดดังกล่าวในมาตรา 5 หรือมาตรา 6 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษประหารชีวิตหรือจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี แต่ถ้าการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษประหารชีวิต หรือจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี

ถ้าการกระทำความผิดดังกล่าวในมาตรา 7 มาตรา 8 หรือมาตรา 9 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงยี่สิบปี แต่ถ้าการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี

มาตรา 11 ผู้ใดสนับสนุนในการกระทำความผิดตามมาตรา 5 หรือมาตรา 6 หรือมาตรา 6 ทวิ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับตัวการ

ผู้ใดพยายามกระทำความผิดตามมาตราดังกล่าวในวรรคแรก ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดสำเร็จ

ผู้ใดกระทำการอันเป็นการตระเตรียมเพื่อการกระทำความผิดตามมาตราดังกล่าวในวรรคแรก ต้องระวางโทษกึ่งหนึ่งของโทษที่บัญญัติไว้ในมาตรานั้นๆ

ภาคผนวก ค

ประวัติ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ภาคผนวก (ค)

ประวัติ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ดำเนินกิจการในด้านการบินพาณิชย์ในประเทศ และระหว่างประเทศ ในฐานะสายการบินแห่งชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เป็นรัฐวิสาหกิจของชาติ ที่ดำเนินกิจการแข่งขันกับต่างประเทศ ในธุรกิจการบินโลก

การบินไทยเริ่มก่อตั้งขึ้น โดยการทำสัญญาร่วมทุนระหว่าง บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ซิสเต็ม หรือใช้ชื่อย่อว่า เอส เอ เอส เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2502 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินธุรกิจการบิน ระหว่าง ประเทศ และได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2503 ด้วยทุน จดทะเบียน 2 ล้านบาท โดยบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และ เอส. เอ. เอส. ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน

ต่อมา เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2520 เอส. เอ. เอส. ได้โอนหุ้นที่มีอยู่ทั้งหมดให้แก่ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด และถือเป็น การยกเลิกสัญญาร่วมทุน ก่อตั้งขึ้นในปีพุทธศักราช 2503 โดย บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับบริษัทสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็มหรือใช้ชื่อย่อว่า เอส เอ เอส ได้ร่วมลงทุนกิจการด้วยทุนเพียง 2 ล้านบาท โดยเดินอากาศไทยถือหุ้นร้อยละ 70 และ เอส เอ เอส ถือหุ้นร้อยละ 30 ซึ่งในเวลาต่อมาได้มีการเพิ่มทุนอย่างเป็น ขั้นตอนตลอดมาจนถึงปี พุทธศักราช 2520 บริษัท เดินอากาศไทย ได้ซื้อหุ้นทั้งหมดคืนจาก เอส เอ เอส ตามมติคณะรัฐมนตรี และมอบโอนหุ้นที่ซื้อมาให้กระทรวงการคลัง ดังนั้น การบินไทย จึงเป็นสายการบินของคนไทยอย่างแท้จริง และมี บริษัท เดินอากาศไทยกับกระทรวงการคลัง เป็นผู้ร่วมถือหุ้น

ต่อมาเมื่อวันที่1 เมษายน 2531 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ดำเนินการรวมกิจการการบินภายในประเทศที่ดำเนินการ โดยบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด เข้ากับกิจการของบริษัทฯ เป็นผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ดังนั้นบริษัทฯ จึงเป็นสายการบินแห่งชาติที่รับผิดชอบกิจการ การบินพาณิชย์ ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศ และเส้นทางบินภายในประเทศทั้งหมด และเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2534 มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายการดำเนินธุรกิจที่สำคัญเกิดขึ้น โดยคณะรัฐมนตรี มีมติให้ดำเนินการดังนี้

1. นำบริษัท ฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2. เพิ่มทุนจดทะเบียนอีกจำนวน 3,000 ล้านบาท โดยนำหุ้นเพิ่มทุนส่วนแรกจำนวน 100 ล้านหุ้น ในราคาตามมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ออกจัดสรรก่อน
3. ให้จัดหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 5 ล้านหุ้น ขายให้พนักงานเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ในราคาตามมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท

4. จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนส่วนที่เหลืออีกจำนวน 95 ล้านหุ้น เสนอขายประชาชนทั่วไป

ทั้งนี้ มีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อเป็นการระดมทุนจากภาคเอกชน อันจะทำให้การบินไทยมีศักยภาพในการแข่งขันด้านการพาณิชย์ รวมทั้งเป็นการให้ประชาชนและพนักงาน ได้มีส่วนร่วมเป็นเจ้าของสายการบินแห่งชาติด้วยบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2534 โดยได้ทำการแปลงกำไรสะสมให้เป็นหุ้นเพิ่มทุนทำให้บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนเป็น13,000 ล้านบาท และทำการเพิ่มทุน จดทะเบียนใหม่อีกจำนวน 3,000 ล้านบาท รวมเป็นทุนจดทะเบียน 16,000 ล้านบาท เป็นทุนชำระแล้ว 14,000 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลัง ถือหุ้นร้อยละ 79.5 และธนาคารออมสินถือหุ้นร้อยละ 13.4 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 7.1 กระจายสู่นักลงทุนทั่วไป ทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งพนักงานของบริษัทฯ และในวันที่20-21 พฤศจิกายน 2546 บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นสามัญแก่ประชาชนทั่วไปจำนวน 442.75 ล้านหุ้น ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2543 วันที่ 20 สิงหาคม 2545 และวันที่ 16 กันยายน 2546 โดยหุ้นที่เสนอดังกล่าว เป็นหุ้นเพิ่มทุน 285,000,000 หุ้น และหุ้นเดิมของกระทรวงการคลัง 157,750,000 หุ้น โดยเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นครั้งนี้ บริษัทฯ จะนำไปใช้ในการลงทุนในโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน และเป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ ตั้งแต่เดือน กันยายน 2547 บริษัทฯได้จำหน่ายหุ้นให้กับพนักงานจำนวน 13,896,150 หุ้น ในราคาหุ้นละ 15 บาท ภายใต้โครงการจัดสรรหลักทรัพย์ให้พนักงาน (Employee Securities Option Plan) โดยบริษัทฯ จะยังคงจำหน่ายหุ้นให้กับพนักงานที่ถือใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นภายใต้โครงการดังกล่าวจนกระทั่งสิ้นสุดโครงการในเดือนเมษายน 2549

วิสัยทัศน์ของบริษัทฯ

เป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วยเสน่ห์ไทย

ภารกิจของบริษัทฯ

ให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างครบวงจร ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และ การบริการที่มีคุณภาพ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจต่อลูกค้า มีการบริหารธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ และโปร่งใสด้วยความซื่อสัตย์สุจริตตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล และมีผลประกอบการที่น่าพอใจ เพื่อสร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น สร้างสิ่งแวดล้อมในการทำงานและให้ผลตอบแทนที่เหมาะสม เพื่อจูงใจให้พนักงานเรียนรู้และทำงานอย่างเต็มศักยภาพ และภูมิใจที่เป็นส่วนร่วมในความสำเร็จของบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อประเทศชาติ ในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติ

นโยบายของบริษัทฯ

ดำเนินงานในฐานะที่เป็นสายการบินแห่งชาติ เป็นตัวแทนของประเทศไทย ในการดำรงรักษาและเพิ่มพูนสิทธิด้านการบิน ร่วมส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว แสวงหาและเพิ่มพูนรายได้ ทั้งในรูปเงินบาท และเงินตราต่างประเทศ นอกจากนั้น ยังดำเนินการส่งเสริมพัฒนาทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ ให้มีทักษะ และวิชาชีพที่เป็นมาตรฐานสากล รวมถึงส่งเสริมพัฒนาเทคโนโลยีทุกสาขาที่เกี่ยวข้อง ในการบินพาณิชย์ของโลก ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งเผยแพร่วัฒนธรรมขนบธรรมเนียมประเพณี และเอกลักษณ์ของประเทศไทย สู่สายตาชาวโลกอย่างต่อเนื่อง

นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติและเป็นสายการบินชั้นนำ ตระหนักในความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคมโลกในการรักษาสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

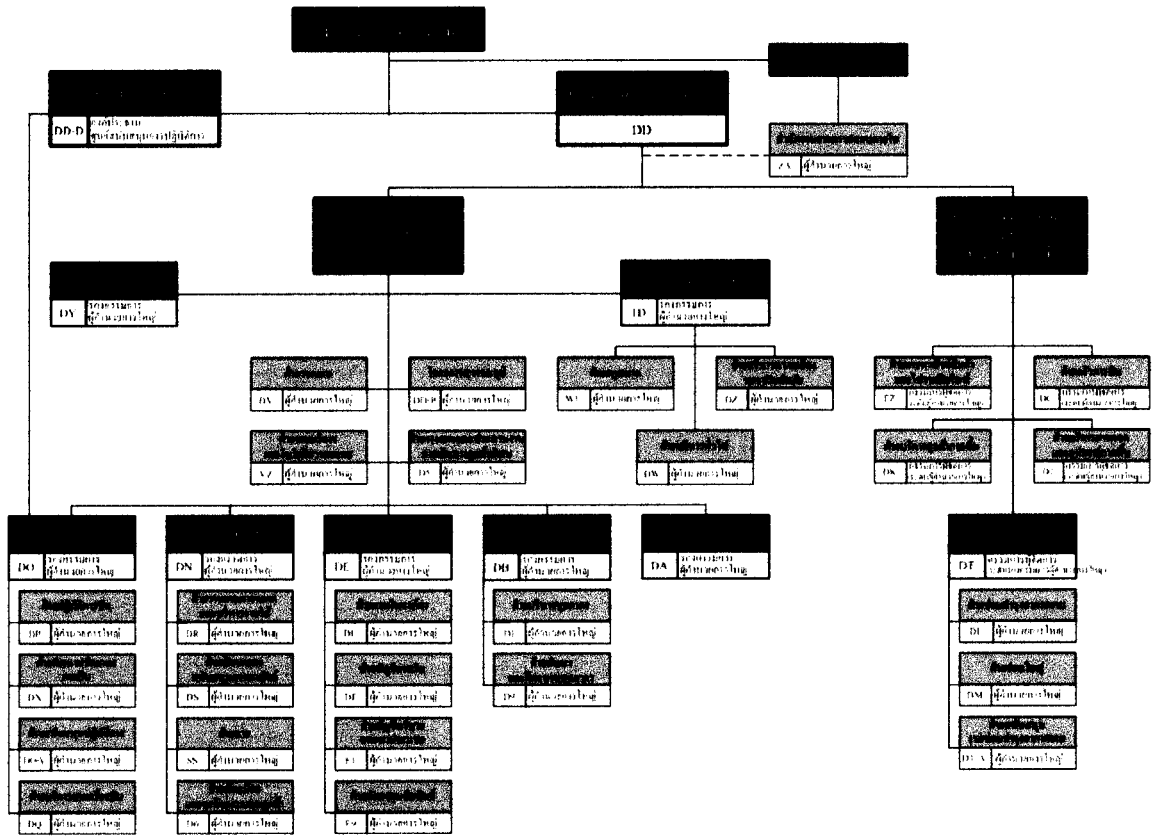
จรรยาบรรณของบริษัทฯ

ดำเนินงานหรือประกอบธุรกิจบนลักษณะของความเป็นธรรมและจริยธรรม ตลอดจนปกป้องรักษาผลประโยชน์อันชอบธรรมของบริษัทฯ และตระหนักในคุณค่าของพนักงาน โดยยึดหลักว่าพนักงานทุกคนเป็นทรัพยากรที่สำคัญและเป็นตัวแทนของบริษัทฯ พนักงานทุกคนจึงมีส่วนร่วมและสนับสนุนความสำเร็จของบริษัทฯ เพื่อบรรลุจุดประสงค์ดังกล่าว บริษัทฯ ได้กำหนดข้อพึงปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อเป็นหลักในการปฏิบัติงานของพนักงานทุกระดับ รวมทั้งกำหนดจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ

สัญลักษณ์การบินไทย

สัญลักษณ์ของการบินไทยเกิดจากการเอาแนวความคิด และลวดลายอันอ่อนช้อยงดงามทางด้านศิลปะไทย มาผสมผสานสร้างรูปแบบขึ้น เพื่อให้สื่อความหมายภาพลักษณ์ของความเป็นไทยได้อย่างเด่นชัด ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2503 สัญลักษณ์ของการบินไทย เริ่มต้นที่รูปลักษณ์ของตัวละครรำ (The Dancing Man) เรื่อยมาจนถึงปี 2518 ซึ่งเป็นปีที่การบินไทย เริ่มมีการขยายเส้นทางไปสู่ภูมิภาคเป็นครั้งแรก จึงได้เริ่มมีการปรับเปลี่ยนสัญลักษณ์มาเป็นรูปลักษณ์ที่เราเห็นกันในปัจจุบันนี้ คือ ลายเส้นอันมีส่วนคล้ายคลึงกับกลีบดอกรัก ซึ่งถือว่าเป็นดอกไม้ที่งดงาม และใบเสมา ซึ่งเป็นศาสนวัตถุของชาติที่สำคัญ และพบเห็นได้เป็นประจำ โดยการใช้สีที่มีความหมายและเป็นสีประจำบริษัทฯ คือ สีม่วง สีเหลืองทอง และสีชมพู ปี 2548 นับเป็นปีแห่งการเปลี่ยนแปลงของบริษัทการบินไทยฯ สัญลักษณ์ของการบินไทยจึงได้ถูกปรับเปลี่ยนให้มีชีวิตชีวามากขึ้น โดยเน้นสีที่เด่นชัด แต่ขณะเดียวกัน ยังคงอยู่ในโทนสีเดิม ที่สื่อความหมายของบริษัทฯ และเป็นองค์ประกอบของคุณสมบัติในความเป็นไทย นั่นคือ สีม่วง ซึ่งแสดงถึง ความสดใหม่ ทันสมัย และยังเป็นสีของดอกกล้วยไม้ สีเหลืองทอง สื่อความหมายของศิลปไทย ที่ได้รับอิทธิพลมาจากศาสนา ดังเช่น ความระยิบระยับของสีทองตามวัดวาอาราม และสีชมพูสด ที่มักพบเห็นจากลายผ้าไหมไทย พร้อมด้วยชื่อไทย (THAI) ที่ติดกับสัญลักษณ์นั้น ได้ใช้ตัวอักษรพิเศษ ที่ทำขึ้นเพื่อใช้สำหรับการบินไทยโดยเฉพาะ อ่อนช้อยและแสดงถึงความเป็นไทย โดยปรับให้ตัวอักษรเป็นแบบตัวพิมพ์ใหญ่เท่ากันทั้งหมด เพื่อแสดงความแข็งแกร่ง และมั่นคงของบริษัทฯ

โครงสร้าง บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)



สถานที่ติดต่อ

สำนักงานใหญ่ เลขที่ 89 ถนนวิภาวดี-รังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ : 02-545-1000 สำรองที่นั่ง โทรศัพท์: 02-356-1111 โทรสาร : 02-356-2222

E-Mail: contact@service.thaiairways.com

Website: thaiairways.com, thaiair.com

ภาคผนวก ง

รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิ

ภาคผนวก (ง)
รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

1. รองศาสตราจารย์ ดร.ราณี อิสิชัยกุล สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
2. รองศาสตราจารย์ ดร.กิ่งพร ทองใบ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
3. นาวาอากาศตรี ชัยฤทธิ์ ศรีนวล ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคงและมาตรฐานการบินบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
4. นายปรีชา สุขชัย อดีตผู้อำนวยการฝ่ายความมั่นคงการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
5. นายสุรินทร์ รัศมิแพทย์ รองผู้อำนวยการฝ่ายมาตรฐานบริการและความปลอดภัยฝ่ายการบริการลูกค้าภาคพื้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
6. นายสมรรถ พุ่มอ่อน ผู้จัดการกองข่าวกรองความมั่นคงการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
7. พันโท จริง ทีเกาะSenior Supervisor บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ภาคผนวก จ

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ภาคผนวก (จ)
แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน ผู้ตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถาม เรื่อง การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัย ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ประจำปีการศึกษา 2552 เพื่อศึกษาการรับรู้ของพนักงานต่อ มาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงานและการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน ของ พนักงานการบินไทย ที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่านเป็นผู้หนึ่งที่ได้รับการพิจารณาให้ตอบแบบสอบถาม โดยขอความกรุณาจากท่าน ได้โปรดตอบแบบสอบถามให้ครบทุกข้อ ตามความเป็นจริง โดยไม่ต้องระบุชื่อลงในแบบสอบถาม ซึ่งขอรับรองว่าข้อมูลที่ท่านตอบจะถือเป็นความลับ และจะไม่มีผลกระทบกระเทือนต่อท่าน ตลอดจนการปฏิบัติงานของท่าน ข้อมูลที่เก็บรวบรวมทั้งหมดจะนำไปใช้ประกอบการศึกษาวิจัย เท่านั้น ผลจากการวิจัย จะเป็นประโยชน์กับบริษัทฯ และหน่วยเกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา ทั้งนี้ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์ จากท่านเป็นอย่างดี และขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ
(นายธีรโชติ ครัวจัตุรัส)
ผู้วิจัย

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง : การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คำชี้แจง : แบบสอบถามนี้แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป จำนวน 7 ข้อ

ส่วนที่ 2 ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน จำนวน 16 ข้อ

ส่วนที่ 3 การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำนวน 20 ข้อ

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะ จำนวน 2 ข้อ

ข้อที่	**ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม** **คำชี้แจง :** โปรดทำเครื่องหมาย √ ลงในช่อง ☐ หน้าข้อความที่ตรงกับข้อมูลส่วนตัวของท่าน
A1.	เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง
A2.	อายุ ☐ 20-30 ปี ☐ 31-40 ปี ☐ 41-50 ปี ☐ 51-60 ปี
A3.	ระดับการศึกษา ☐ ต่ำกว่า ปริญญาตรี ☐ ปริญญาตรี หรือ เทียบเท่า ☐ สูงกว่า ปริญญาตรี
A4.	ลักษณะงาน ☐ สายปฏิบัติงานในสำนักงาน (Office Work) ☐ สายปฏิบัติการ (Operations)
A5.	ตำแหน่งงาน ☐ พนักงานทั่วไป (ระดับ 1-4) ☐ พนักงานระดับหัวหน้างาน (ระดับ 5-7) ☐ พนักงานระดับผู้จัดการแผนกหรือเทียบเท่า (ระดับ 8) ☐ พนักงานระดับผู้จัดการกองหรือเทียบเท่า (ระดับ 9) ☐ พนักงานระดับสูงกว่าผู้จัดการกองขึ้นไป (ระดับ 10 ขึ้นไป)
A6.	ฝ่ายที่สังกัด ☐ DO ☐ DT ☐ DK ☐ DC ☐ FZ ☐ D2
A7.	อายุงาน ☐ น้อยกว่า 5 ปี ☐ 6-10 ปี ☐ 11-15 ปี ☐ 16-20 ปี ☐ 21-25 ปี ☐ มากกว่า 25 ปี

ข้อที่	**ส่วนที่ 2 : ความรู้ด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security) จำนวน 16 ข้อ แบ่งออกเป็น** 2.1 ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในบริษัทฯ จำนวน 8 ข้อ 2.2 ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายนอกบริษัทฯ จำนวน 8 ข้อ **คำชี้แจง** : โปรดทำเครื่องหมาย √ ลงในช่อง ☐ ที่ตรงกับการความรู้ของท่าน ความตรงของคำตอบมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการวิจัย สิ่งที่ถามนี้ไม่มีผิดหรือถูกต้องการเพียงคำตอบว่า ท่านทราบ หรือไม่ทราบ		
2.1	**ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายในบริษัทฯ**	ทราบ	ไม่ทราบ
B1.	ความหมายของคำว่า "ความมั่นคงการบิน" (Aviation Security)	☐	☐
B2.	บริษัทฯ มีคู่มือดำเนินการด้านความมั่นคงการบิน (Thai Security Procedures : TSP)	☐	☐
B3.	บริษัทฯ มีหลักสูตรฝึกอบรมด้านความมั่นคงการบิน สำหรับพนักงานตามลักษณะงานและความจำเป็นของพนักงานแต่ละหน่วยงาน	☐	☐
B4.	พนักงานทุกคนจะต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความมั่นคงการบินเบื้องต้น	☐	☐
B5.	ความรู้ด้านความมั่นคงการบินของท่านและพนักงานอื่นๆ มีผลต่อความมั่นคงการบินของบริษัทฯ	☐	☐
B6.	วิธีการและการกระทำของผู้ก่อการร้ายที่มีผลต่อความมั่นคงการบินของบริษัทฯ	☐	☐
B7.	ขั้นตอนและวิธีปฏิบัติเมื่อประสบเหตุที่มีผลต่อความมั่นคงการบินของบริษัทฯ	☐	☐
B8.	ความร่วมมือจากพนักงานทุกคน ตั้งแต่ระดับล่าง จนถึงผู้บริหารสูงสุด มีความสำคัญต่อความมั่นคงการบินของบริษัทฯ	☐	☐
2.2	**ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายนอกบริษัทฯ**	ทราบ	ไม่ทราบ
C1.	องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีข้อกำหนดให้ประเทศที่เป็นรัฐภาคี รวมทั้งประเทศไทยต้องปฏิบัติตามภาคผนวกที่ 17: ความมั่นคง (Annex 17: Security)	☐	☐
C2.	ประเทศไทยมีแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ	☐	☐
C3.	บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของไทย และข้อกำหนดของแต่ละประเทศที่บริษัทฯ ทำการบิน	☐	☐
C4.	ประเทศไทยมีพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521	☐	☐
C5.	ภัยคุกคามจากการก่อการร้ายในปัจจุบัน ที่มีผลต่อธุรกิจการบิน	☐	☐

2.2	**ความรู้ด้านความมั่นคงการบินภายนอกบริษัทฯ**	ทราบ	ไม่ทราบ
C6.	แรงจูงใจในการก่อเหตุคุกคามต่อการบินพลเรือนของผู้ก่อการร้าย	☐	☐
C7.	วิธีการและการกระทำแทรกแซงที่ผิดกฎหมายต่อการบินพลเรือนของผู้ก่อการร้าย	☐	☐
C8.	เมื่อเข้าไปปฏิบัติงานในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พนักงานต้องปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของบริษัทฯ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	☐	☐

ข้อที่	**ส่วนที่ 3 : การรับรู้ของพนักงานต่อระบบรักษาความปลอดภัย จำนวน 20 ข้อ แบ่งออกเป็น** 3.1 การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน จำนวน 10 ข้อ 3.2 การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน จำนวน 10 ข้อ		
3.1	**การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน**	ทราบ	ไม่ทราบ
D1.	บริษัทฯ มีระบบรักษาความปลอดภัย อาคารการบินไทย ณ สำนักงานสุวรรณภูมิ (Thai Security System at Suvarnabhumi Airport: TSSS)	☐	☐
D2.	บริษัทฯ ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Close Circuit Television: CCTV) ในการตรวจสอบ การเข้า / ออก อาคารสำนักงานของพนักงานและบุคคลภายนอก	☐	☐
D3.	ทราบหน่วยงานรักษาความปลอดภัยของบริษัทฯ ในส่วนที่ท่านปฏิบัติงานหรือผ่านเข้า / ออกเป็นประจำ	☐	☐
D4.	พนักงานจะต้องให้ความร่วมมือแก่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในการตรวจค้นร่างกายและสัมภาระ	☐	☐
D5.	พนักงานจะต้องติดบัตรประจำตัวพนักงาน (ID Card) ตลอดเวลาที่อยู่ในบริเวณพื้นที่บริษัทฯ	☐	☐
D6.	ห้ามพกพาอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน เข้ามาในเขตพื้นที่ครอบครอง หรือพื้นที่ของบริษัทฯ	☐	☐
D7.	เมื่อพบเห็น หรือตรวจพบสิ่งผิดปกติ บุคคลต้องสงสัย ต้องแจ้งหัวหน้างาน หรือ หน่วยงานรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ทันที	☐	☐
D8.	ยานพาหนะของพนักงานจะต้องติด Sticker ที่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงานของท่านออกให้ ไว้กระจกหน้ารถหรือบริเวณที่เห็นได้ชัดเจน เมื่อเข้ามาในพื้นที่ของบริษัทฯ	☐	☐
D9.	พนักงานสามารถเข้า /ออกพื้นที่อาคารสำนักงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบและตามความจำเป็น	☐	☐
D10.	การไม่ปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน ของบริษัทฯ ถือเป็นความผิด	☐	☐

3.2	**การรับรู้ต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน**	ทราบ	ไม่ทราบ
E1.	บริษัทฯ มีการจัดจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) เฝ้าอากาศยานในเที่ยวบินที่มีความเสี่ยงภัย	☐	☐
E2.	ในเที่ยวบินที่มีความเสี่ยงภัยและมีการจัดจ้าง รปภ. เฝ้าอากาศยาน พนักงานจะต้องผ่านการตรวจสอบ จาก รปภ. ก่อนเข้าให้บริการอากาศยาน	☐	☐
E3.	ห้ามพนักงานที่ไม่ได้รับมอบหมายหรือไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานหรือบนอากาศยาน	☐	☐
E4.	พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดอากาศยานหรือบนอากาศยาน จะต้องติดบัตรประจำตัวพนักงาน (ID Card) หรือบัตรผ่านเข้า / ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Ramp Pass) ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน	☐	☐
E5.	พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณอากาศยานหรือบนอากาศยาน ต้องใช้ความระมัดระวังและตรวจสอบสิ่งแปลกปลอมในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานทั้งภายในและภายนอกอากาศยาน	☐	☐
E6.	พนักงานที่ขับขี่ยานพาหนะหรืออุปกรณ์ให้บริการอากาศยาน ต้องตรวจสอบสิ่งแปลกปลอมที่อาจซุกซ่อนอยู่ในยานพาหนะ หรืออุปกรณ์ก่อนเข้าให้บริการอากาศยาน	☐	☐
E7.	อาหารและเครื่องดื่มที่นำไปให้บริการผู้โดยสารและลูกเรือในเที่ยวบินต้องผ่านการตรวจสอบทุกขั้นตอน ก่อนการระวางบรรทุกบนอากาศยาน	☐	☐
E8.	เครื่องอุปโภคบริโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในเที่ยวบินต้องผ่านการตรวจสอบทุกขั้นตอน ก่อนการระวางบรรทุกบนอากาศยาน	☐	☐
E9.	อะไหล่เครื่องบิน อุปกรณ์การซ่อมบำรุง ต้องผ่านการตรวจสอบ ทุกขั้นตอนก่อนการระวางบรรทุกบนอากาศยาน	☐	☐
E10.	สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ต้องผ่านการตรวจสอบทุกขั้นตอนก่อนการระวางบรรทุกบนอากาศยาน	☐	☐

ส่วนที่ 4 : ข้อเสนอแนะ

คำชี้แจง : โปรดให้ข้อมูลที่ท่านคิดว่า เป็นประโยชน์เพื่อการปรับปรุงหรือเสนอแนะต่อระบบรักษาความปลอดภัยของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

F1. ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยอาคารสำนักงาน

F2. ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นายธีรโชติ ครัวจัตุรัส
วัน เดือน ปีเกิด	20 กรกฎาคม 2509
สถานที่เกิด	อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ
ประวัติการศึกษา	บริหารธุรกิจบัณฑิต (การจัดการทั่วไป) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช 2541
สถานที่ทำงาน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ตำแหน่ง	Senior Supervisor