

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของ
พนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

นายประหยัด ทิพย์สุทธิ

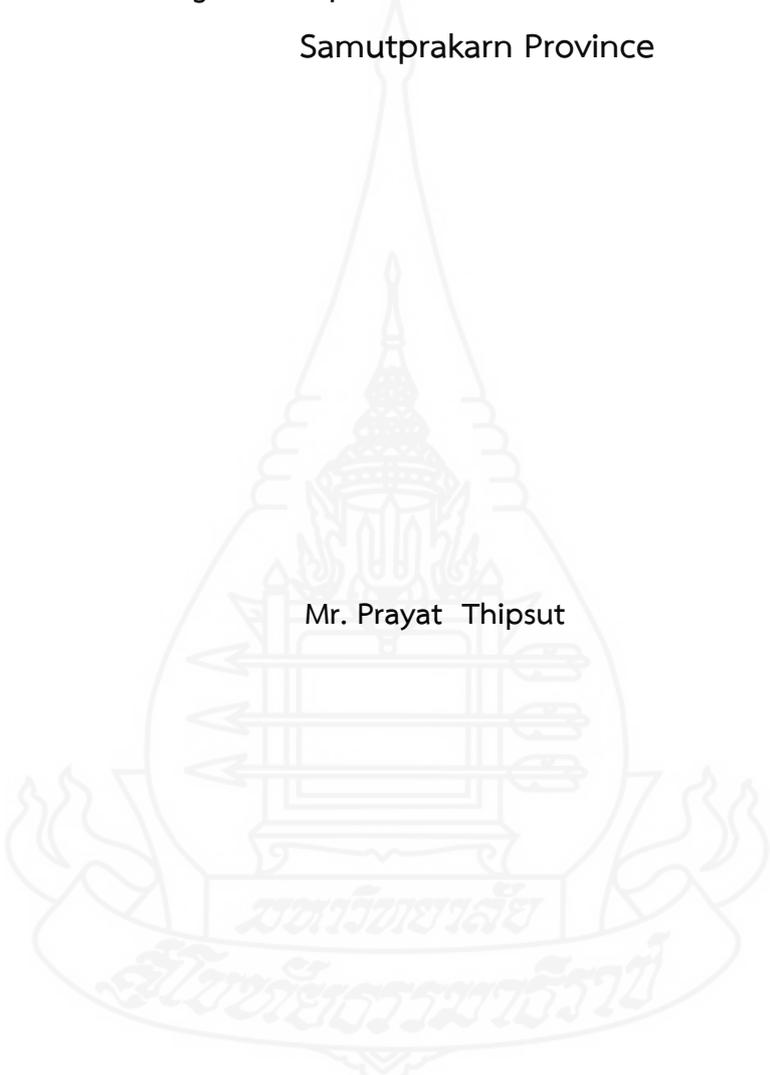


วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต
แขนงวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

พ.ศ. 2560

Factors Affecting to Occupational Injury Protection Behaviors
Among Build up Staff at Suvarnabhumi Airport,
Samutprakarn Province

Mr. Prayat Thipsut



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Nursing Science in Community Health Nurse Practitioner
School of Nursing

Sukhothai Thammathirat Open University

2017

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของ
พนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

ชื่อและนามสกุล นายประหยัด ทิพย์สุทธิ

แขนงวิชา การพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน

สาขาวิชา พยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

อาจารย์ที่ปรึกษา 1. รองศาสตราจารย์ ดร.มุกดา หนุ่ยศรี
2. รองศาสตราจารย์ ดร.วาริณี เอี่ยมสวัสดิกุล

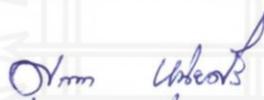
วิทยานิพนธ์นี้ ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2561

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



..... ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.อาภาพร เผ่าวัฒนา)



..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.มุกดา หนุ่ยศรี)



..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.วาริณี เอี่ยมสวัสดิกุล)



..... ประธานกรรมการบัณฑิตศึกษา

(รองศาสตราจารย์ ดร.กฤษณา รุ่งโรจน์วิชัย)



ชื่อวิทยานิพนธ์ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวาง
สินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

ชื่อผู้วิจัย นายประหยัด ทิพย์สุทธิ์ **รหัสนักศึกษา** 2585101039 **ปริญญา** พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต (การพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน) **อาจารย์ที่ปรึกษา** (1) รองศาสตราจารย์ ดร.มุกดา หนูยศรี (2) รองศาสตราจารย์ ดร.วาริณี เอี่ยมสวัสดิกุล **ปีการศึกษา** 2560

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงพรรณานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ ปัจจัยร่วม และพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานแผนกจัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ (2) ศึกษาอิทธิพลของการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วมต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานแผนกจัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ

กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานจัดระวางสินค้าจาก 4 บริษัท ในสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ที่ปฏิบัติงานมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน จำนวน 189 คน ซึ่งได้มาจากการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม ซึ่งมี 8 ส่วน ได้แก่ 1) ข้อมูลส่วนบุคคล 2) ความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงาน 3) การรับรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน 4) การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน 5) การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง 6) การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ 7) การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และ 8) พฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ได้ค่าความเที่ยงของแบบสอบถามส่วนที่ 3, 4, 5 และ 6 เท่ากับ 0.846, 0.921, 0.941 และ 0.945 ตามลำดับ ค่าความเที่ยงของแบบสอบถามส่วนที่ 8 สำหรับพนักงานคลังสินค้าขาออก เท่ากับ 0.824 และพนักงานขับรถยก เท่ากับ 0.821 ส่วนที่ 2 สำหรับพนักงานคลังสินค้าขาออกและพนักงานขับรถยก ได้ค่า KR-20 เท่ากับ 0.735 และ 0.841 ตามลำดับ และส่วนที่ 7 ได้ค่า KR-20 เท่ากับ 0.820 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบเพิ่มตัวแปรเป็นขั้นตอน

ผลการวิจัยพบว่า (1) พนักงานจัดระวางสินค้ามีการรับรู้ประโยชน์ในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บฯ ความรุนแรงของการบาดเจ็บฯ และการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บฯ อยู่ในระดับมาก/สูง ในขณะที่การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บฯ อยู่ในระดับปานกลาง และการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ และการบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บฯ รวมทั้งพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวมอยู่ในระดับมาก/สูง และความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงานอยู่ในระดับดีมาก และ (2) การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บฯ การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บฯ และการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บฯ สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บฯ ได้ร้อยละ 34.70 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมากที่สุด

คำสำคัญ ปัจจัยที่มีอิทธิพล พฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บ พนักงานจัดระวางสินค้า

Thesis Title: Factors Affecting to Occupational Injury Protection Behaviors Among Build Up Staff at Suvarnabhumi Airport, Samutprakarn Province

Researcher: Mr.Prayat Thipsut; **ID** 2585101039; **Degree:** Master of Nursing Science. (Community Health Nurse Practitioner), **Thesis advisors:** (1). Dr.Mukda Nuisri (2) Dr.Warinee Eiamsawasdikul **Academic Year:** 2017

Abstract

The objective of this descriptive research were: (1) to study individual perceptions, cues to action, modifying factors and occupational injury protection behaviors (OIPBs) among Build up staff at Suvarnabhumi Airport, Samutprakarn Province. (2) to explore the effect of individual perceptions, cues to action and modifying factors to OIPBs among Build up staff at Suvarnabhumi Airport.

The sample included 189 Build up position staff from 4 companies at Suvarnabhumi Airport, Samutprakarn Province who worked here at least 6 months. Samples were selected by simple random sampling as inclusion criteria. The collecting data tool was questionnaires which comprised 8 parts: (1) personal data, (2) knowledge about occupational injury, (3) individual perceptions about occupational injury, (4) perceived self –efficacy about OIPBs, (5) support from related persons, (6) rules and regulations, (7) management for occupational injury protection, and (8) OIPBs. The Cronbach' s alpha coefficients of the third, the fourth, the fifth and the sixth parts were 0.846, 0.921, 0.941 and 0.945 respectively. The Cronbach' s alpha coefficients of the eighth part for Cargo ware house export agent and Driver were 0.824 and 0.821 respectively. The KR-20 of the second part for Cargo ware house export agent and Driver were 0.735 and 0.841 respectively and the KR-20 of the seventh part was 0.820. Data were analyzed by frequency, percentage, mean, standard deviation, and stepwise multiple regression analysis.

The result of this study illustrated as follows. (1) Build up staff rated their perceptions about benefits from OIPBs, susceptibility and severity of occupational injury, including self-efficacy about OIPBs at high level. While, they rated their perceptions about barriers to OIPBs at moderate level. Moreover, they rated the support from related persons, rules and regulations, management for occupational injury protection and OIPBs at high level. Their knowledge about occupational injury were at very good level. (2) Supporting from related persons, the perceived barriers to OIPBs, the perceived susceptibility of occupational injury and the management for occupational injury protection explained the variance of OIPBs at 34.7% with a statistically significant ($p < .001$). The most affecting factor was supporting from related persons.

Keywords: Factors Affecting, Injury Protection Behaviors, Build up Staff

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างยิ่งจาก รองศาสตราจารย์ ดร. มุกดา หนุ่ยศรี อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และรองศาสตราจารย์ ดร.วาริณี เอี่ยมสวัสดิกุล อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ผู้ให้ข้อคิด คำแนะนำให้คำปรึกษา ให้กำลังใจ ตลอดจนช่วยแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างดี ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของท่านเป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.อาภาพร เผ่าวัฒนา ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ในความกรุณาของท่านที่ได้ให้ข้อชี้แนะและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ของวิทยานิพนธ์ ส่งผลให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และขอขอบพระคุณคณาจารย์สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราชทุกท่านที่ได้ให้ความรู้ และประสบการณ์ในการศึกษาที่มีคุณค่ายิ่งจนประสบความสำเร็จ ขอขอบพระคุณผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 5 ท่าน ที่ให้ความอนุเคราะห์ในการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือในการวิจัย พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงเครื่องมือในการวิจัยให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น ขอขอบพระคุณผู้จัดการความปลอดภัย บริษัท ดีเอสแอล เอ็กซ์เพรส ที่อนุญาตให้ทดลองใช้เครื่องมือในการวิจัยกับพนักงานของบริษัท รวมทั้งขอขอบพระคุณพนักงานทุกคนในบริษัท ในสนามบินสุวรรณภูมิทั้ง 4 บริษัท ที่กรุณาให้ความร่วมมือในการเป็นกลุ่มตัวอย่าง และให้ความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถามทุกฉบับอย่างสมบูรณ์

กราบขอบพระคุณบิดา มารดา และครอบครัวที่ให้การช่วยเหลือและเป็นกำลังใจในการศึกษาหลักสูตรนี้มาตลอด ขอขอบคุณเพื่อนนักศึกษาปริญญาโทหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิตแขนงวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชนรุ่นที่ 3 รวมทั้งกัลยาณมิตรทุกท่านที่ให้กำลังใจและคอยช่วยเหลือและห่วงใยผู้วิจัยในการทำวิทยานิพนธ์เสมอมา

ประหยัด ทิพย์สุทธิ

สิงหาคม 2561

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ฅ
สารบัญภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	5
กรอบแนวคิดการวิจัย	6
สมมติฐานการวิจัย	9
ขอบเขตของการวิจัย	9
นิยามศัพท์เฉพาะ	10
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	14
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	15
แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	15
ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดระวางสินค้า	40
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	49
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	62
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	62
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	64
การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง	70
การเก็บรวบรวมข้อมูล	70
การวิเคราะห์ข้อมูล	71

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	72
ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง.....	72
ส่วนที่ 2 การรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วม.....	75
ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน.....	77
ส่วนที่ 4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ของพนักงานจัดระวางสินค้า.....	78
บทที่ 5 สรุปรการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	83
สรุปรการวิจัย	83
อภิปรายผล	87
ข้อเสนอแนะ	104
บรรณานุกรม	106
ภาคผนวก	116
ก รายงานผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือ.....	117
ข เอกสารรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์.....	119
ค หนังสือเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือวิจัย หนังสือขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาทดลองใช้เครื่องมือการวิจัย และหนังสือขออนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย.....	121
ง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	131
จ ตารางแสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับเกี่ยวกับการทำงานของ พนักงานจัดระวางสินค้า.....	162
ฉ การทดสอบข้อสมมุติของการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ.....	174
ประวัติผู้วิจัย	183

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 3.1 จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างพนักงานจัดระวางสินค้า จำแนกตามบริษัท.....	63
ตารางที่ 4.1 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล.....	72
ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วมรายด้าน.....	76
ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมป้องกัน การบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานคลังสินค้าขาออก.....	77
ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมป้องกัน การบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานขับรถยก.....	78
ตารางที่ 4.5 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันบาดเจ็บจากการทำงานของ พนักงานจัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ.....	80



ญ

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 แผนที่อาณาเขตของอำเภอเชียงม่วน	8
ภาพที่ 2.1 องค์ประกอบและความเชื่อมโยงของรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพ.....	28
ภาพที่ 2.2 แทนสำหรับการจัดระวางแผ่นวางสินค้า	42
ภาพที่ 2.3 แผ่นรองสำหรับวางสินค้าและตาข่ายคลุมสินค้า (Net).....	42
ภาพที่ 2.4 การคลุมตาข่าย (Net).....	43
ภาพที่ 2.5 ตู้บรรจุสัมภาระ (Container).....	43
ภาพที่ 2.6 รถคาร์ท (Cart).....	44



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยมีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมโดยตั้งแต่ พ.ศ. 2551-2558 มีจำนวนนายจ้างเพิ่มขึ้นทุกปี กล่าวคือ ใน พ.ศ. 2551 มีจำนวนนายจ้าง 323,526 คน ต่อมาใน พ.ศ. 2558 มีจำนวนนายจ้างเพิ่มขึ้นเป็น 357,902 คน และมีจำนวนลูกจ้างเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน โดยใน พ.ศ. 2549 มีจำนวนลูกจ้าง 7,992,025 คน และเพิ่มขึ้นเป็น 9,336,317 คน ใน พ.ศ. 2558 (สำนักงานประกันสังคม, 2558) ลูกจ้างหรือกลุ่มแรงงานเป็นกลุ่มที่มีความสำคัญต่อความเข้มแข็งของระบบเศรษฐกิจของประเทศ แต่กลุ่มแรงงานเองก็มักประสบปัญหาซึ่งบั่นทอนคุณภาพชีวิตเสมอ โดยเฉพาะปัญหาเรื่องสุขภาพ ซึ่งข้อมูลระบุว่า กลุ่มแรงงานทั้งในระบบและนอกระบบจำนวนมากที่รับผลกระทบทางสุขภาพจากการทำงานในสถานประกอบการ โดย พ.ศ. 2558 มีผู้เสียชีวิตเนื่องจากการทำงานจำนวน 575 คน ซึ่งคิดเป็นอัตราผู้เสียชีวิต 6.16 ต่อแสนประชากร ทูพพลภาพ จำนวน 6 คน ซึ่งคิดเป็นอัตราทูพพลภาพ 0.64 ต่อแสนประชากร และสูญเสียอวัยวะบางส่วน จำนวน 1,324 คน ซึ่งคิดเป็นอัตราสูญเสียอวัยวะบางส่วน 14.18 ต่อแสนประชากร (สำนักงานประกันสังคม, 2558) นอกจากนี้ยังมีผู้ได้รับอันตรายจากการทำงานจำนวนมาก โดยมีสาเหตุที่หลากหลายตามประเภทของกิจการ

ใน พ.ศ. 2558 สาเหตุของการได้รับอันตรายจากการทำงานสูงสุด 7 อันดับแรกในประเทศไทย ได้แก่ วัตถุตัด/บาด/ทิ่มแทง จำนวน 22,329 คน รองลงมา ได้แก่ วัตถุฟุ้งทลาย/หล่นทับ จำนวน 15,669 คน ถูกกระแทก/ชน จำนวน 13,354 คน วัตถุ/สารเคมีกระเด็นเข้าตา จำนวน 12,357 คน วัตถุสิ่งของหนีบ/ดิ่ง จำนวน 7,329 คน ตกจากที่สูง จำนวน 6,080 คน และหกล้ม/ลื่นล้ม จำนวน 5,129 คน และยังพบว่า อุบัติเหตุจากยานพาหนะเป็นสาเหตุที่ทำให้เสียชีวิตมากที่สุด รองลงมาเป็นการตกจากที่สูง (สำนักงานประกันสังคม, 2558) เมื่อพิจารณาประเภทของกิจการที่ก่อให้เกิดอันตรายในประเทศไทย พบว่า การประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงานในกิจการหมวดการขนส่ง การคมนาคม ประเภทคลังสินค้า การบรรจุหีบห่อ และการขนถ่ายสินค้าในแต่ละปีสูงเป็นอันดับ 2 รองจากกิจการประเภทขนส่งสินค้าผู้โดยสารทางรถยนต์ (สำนักงานประกันสังคม, 2558) โดยใน พ.ศ. 2556-2558 พบว่า มีผู้ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงานประเภทคลังสินค้า การบรรจุหีบห่อ และการขนถ่ายสินค้า 1,157, 1,021 และ 900 คน ตามลำดับ เสียชีวิต

14, 8 และ 10 คน ตามลำดับ สูญเสียอวัยวะบางส่วน 15, 13 และ 5 คน ตามลำดับ หยุดงานเกิน 3 วัน จำนวน 401, 349 และ 317 คน ตามลำดับ หยุดงานไม่เกิน 3 วัน จำนวน 727, 662 และ 571 คน ตามลำดับ (สำนักงานประกันสังคม, 2556-2558) และใน พ.ศ. 2557 ยังพบว่า มีผู้ทุพพลภาพจากการทำงาน 1 คน (สำนักงานประกันสังคม, 2557) จากสถิติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงานประเภทคลังสินค้า การบรรจุหีบห่อ และการขนถ่ายสินค้ายังคงเป็นปัญหาของสถานประกอบการอยู่ ซึ่งทำให้เกิดความสูญเสียทั้งผู้ปฏิบัติงานและผู้ประกอบการ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อครอบครัว สถานประกอบการ และประเทศชาติตามมา

สถิติผู้มาใช้บริการห้องปฐมพยาบาล การบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานบริษัทที่ให้บริการด้านคลังสินค้าในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ใน พ.ศ. 2557 พนักงานบาดเจ็บจากการทำงาน จำนวน 29 คน เป็นพนักงานจัดระวางสินค้า 12 คน (ร้อยละ 41.38) จำเป็นต้องส่งโรงพยาบาล 11 คน เนื่องจากไม่สามารถรักษาที่ห้องปฐมพยาบาลของบริษัทได้ ใน พ.ศ. 2558 เกิดการบาดเจ็บจากการทำงาน 19 คน เป็นพนักงานจัดระวางสินค้า 9 คน (ร้อยละ 47.36) จำเป็นต้องส่งโรงพยาบาลทุกคน และใน พ.ศ. 2559 เกิดการบาดเจ็บจากการทำงาน 18 คน เป็นพนักงานจัดระวางสินค้า 8 คน (ร้อยละ 44.44) จำเป็นต้องส่งโรงพยาบาลทุกคน ลักษณะการบาดเจ็บที่พบมีหลากหลาย เช่น เคล็ดขัดยอก การอักเสบตึงตัวของกล้ามเนื้อ บาดแผลเล็กน้อย แผลฉีกขาด กระดูกหัก การได้รับบาดเจ็บที่สงสัยว่าอาจมีกระดูกหักได้ เป็นต้น จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่า พนักงานจัดระวางสินค้าเกือบครึ่งได้รับบาดเจ็บจากการทำงาน (ร้อยละ 41.38-47.36) โดยมีความรุนแรงเกินกว่าจะให้การดูแลที่ห้องปฐมพยาบาลได้ ต้องนำส่งโรงพยาบาลทุกราย ประกอบกับ ใน พ.ศ. 2559 มีพนักงาน 1 คน ได้รับบาดเจ็บต้องสูญเสียขาข้างซ้ายระดับใต้เข่า ต้องได้รับการรักษาและหยุดงานเพื่อรักษาตัวประมาณ 9 เดือน ทำให้ขาดกำลังคนในการปฏิบัติงานและมีค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาพนักงานสูงมากกว่า 4 ล้านบาท ผลของการสูญเสียอวัยวะส่งผลให้พนักงานต้องเปลี่ยนอาชีพให้เหมาะสมกับสภาพร่างกาย เสียเวลาในการเรียนรู้งานใหม่ที่เหมาะสมกับสภาพร่างกายที่พิการ ต้องเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและปรับตัวใหม่ สูญเสียภาพลักษณ์และความมั่นใจ ต้องพึ่งพาผู้อื่น ความรู้สึกมีคุณค่าในตนเองลดลง ทำให้ผู้พิการมีความเครียด วิตกกังวล อาจนำไปสู่ปัญหาด้านอารมณ์และพฤติกรรม เช่น ซึมเศร้า ก้าวร้าว นอนไม่หลับ ไม่สนใจดูแลตนเอง ท้อแท้ คิดฆ่าตัวตาย เป็นต้น (อภิรดี ศรีโอภาส, 2558, น. 7-9; นันทน์ภัส ประสานทอง, 2559) ผู้วิจัยจึงสนใจจะศึกษาการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าในคลังสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

การบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานมีสาเหตุสำคัญ 3 ประการ ได้แก่ 1) ความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงาน (Human error) เกิดจากผู้ปฏิบัติงานมีพฤติกรรมกระทำที่ไม่ปลอดภัย สภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย วิธีการทำงานที่ไม่ปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงาน ความผิดพลาดต่าง ๆ นั้น อาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดทางร่างกาย ขาดการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ หรือขาดการกระตุ้นหรือ

แรงจูงใจในการทำงาน 2) *ความผิดพลาดในระบบ (System error)* ได้แก่ การออกแบบไม่เหมาะสม เนื่องจากนโยบายที่ไม่เหมาะสมของหน่วยงาน เช่น การประหยัด การเลือกใช้เทคโนโลยี การบำรุงรักษา หรือเกิดจากความล้มเหลวในการออกแบบที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ เป็นต้น และ 3) *ความผิดพลาดในการบริหารจัดการ (Management error)* สาเหตุหลักอาจเกิดจากความล้มเหลวจากการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสาร การใช้เทคโนโลยีและระบบการทำงานที่ไม่เหมาะสม จากการถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารที่ไม่ถูกต้อง การฝึกอบรมไม่เพียงพอ หรือขาดการกระตุ้นจูงใจในการปฏิบัติงาน (เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์, 2533, น. 63) บุคคลสำคัญที่มีบทบาทในการลดการเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน คือ ผู้ปฏิบัติงานที่จะต้องมีความรู้เพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างเหมาะสมจึงจะทำให้การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุลดลงได้ การที่จะพัฒนาพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บของพนักงานในแผนกจัดระวางสินค้าได้นั้น จำเป็นต้องทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า ซึ่งเป็นประเด็นที่ผู้วิจัยทำการศึกษาในครั้งนี้

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า มีการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยใช้แนวคิด/ทฤษฎีหลากหลาย เช่น การศึกษาของ ปิยะนุช บุญวิเศษ (2554) ศึกษาปัจจัยทำนายการป้องกันการสัมผัส ฝุ่นธูปในผู้ประกอบการอาชีพธูป โดยใช้แนวคิดพีรซีดีโพรซีดี (PRECEDE -PROCEED model) และแนวคิด รูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูปในผู้ประกอบการอาชีพธูป ได้แก่ เพศ ความรู้เรื่องอันตรายของฝุ่นธูปและการป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการสัมผัสฝุ่นธูป การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป การรับรู้ความสามารถของตนในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป การได้รับคำแนะนำจากเพื่อนร่วมงาน และการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูปได้ร้อยละ 54.3 การศึกษาของ ยุพิน ภวายน (2555) ศึกษาเรื่องปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็ม โดยใช้ทฤษฎีการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์ พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็ม ได้แก่ การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การบริหารจัดการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ร้อยละ 56.9 ($p < .001$) การศึกษาของคิม จอง และฮอง (2010) ใช้แนวคิดการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์ พบว่า ปัจจัยที่สามารถทำนายการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากเสียง คือ การสนับสนุนทางสังคม และการรับรู้ประโยชน์ของการใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียง และการศึกษาของนพรัตน์ เทียงคำดี (2552) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานเก็บขยะ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยใช้แนวคิด PRECEDE- PROCEED model

พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานเก็บขยะ ได้แก่ ปัจจัยด้านการได้รับการสนับสนุนทางสังคม ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ อายุ ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และนโยบายของหน่วยงาน โดยร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานเก็บขยะได้ร้อยละ 19.4 นอกจากนี้ จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า ยังมีหลักการป้องกันอุบัติเหตุที่จะนำไปสู่การบาดเจ็บในสถานที่ทำงานตามทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุอีกด้วย

ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ สรุปได้ว่า การเกิดอุบัติเหตุนำไปสู่การบาดเจ็บ อุบัติเหตุเกิดจากความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงาน ความผิดพลาดของระบบและความผิดพลาดในการบริหารจัดการ การลดอุบัติเหตุต้องให้ข้อมูลแก่ผู้ปฏิบัติงานให้มากที่สุด และเป็นประโยชน์ที่สุด เช่น การฝึกอบรม สอนแนะนำงาน เป็นต้น (เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์, 2533, น. 63) และมีการบริหารจัดการที่ดี โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุก็จะลดลงหรือไม่เกิดขึ้น (Petersen, 1971 อ้างถึงใน อภิรดี ศรีโอกาส, 2558) และใช้หลักการป้องกันอุบัติเหตุในสถานที่ทำงาน 3 ประการ มาตรการทางวิศวกรรม มาตรการด้านการศึกษา และมาตรการด้านกฎหมาย (Alton, Steven & Justin, 2008; มุกดา หนูยศรี และสมโภช รัตติโอพาร, 2558 น. 190-193; วิทยา อยู่สุข, 2549) ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยจึงนำแนวคิดรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) มาประยุกต์ใช้ในการกำหนดกรอบแนวคิดในการศึกษา เนื่องจากแนวคิดนี้มีองค์ประกอบที่ใช้ทำนายพฤติกรรมของบุคคลครอบคลุมทั้งปัจจัยด้านการรับรู้ของบุคคล ปัจจัยร่วม และสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ โดยผู้วิจัยได้นำปัจจัยด้านการบริหารจัดการและมาตรการด้านกฎหมายตามหลักทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุและหลักการป้องกันอุบัติเหตุในสถานที่ทำงาน มากำหนดเป็นปัจจัยที่จะใช้ในการศึกษาคั้งนี้และสอดแทรกไว้ในสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ ซึ่งทำให้ได้กรอบแนวคิดในการศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าในคลังสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิที่ครอบคลุมปัจจัยหลากหลายมากขึ้น

แนวคิดรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพเชื่อว่า บุคคลจะกระทำพฤติกรรมเพื่อควบคุมความเจ็บป่วย ถ้าบุคคลนั้นรับรู้ว่าคุณเองอยู่ในภาวะที่เสี่ยงต่ออันตรายที่จะเกิดขึ้น รับรู้ว่าการกระทำนั้น ๆ เป็นประโยชน์ต่อการลดความเสี่ยงหรือความรุนแรง ซึ่งประโยชน์นั้นมีมากกว่าการรับรู้อุปสรรค และบุคคลจะต้องรับรู้ความสามารถของตนเองเพื่อที่จะชนะการรับรู้อุปสรรค ซึ่งปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการลงมือปฏิบัติพฤติกรรมของบุคคลมี 3 ปัจจัยหลัก ได้แก่ ปัจจัยด้านการรับรู้ของบุคคล (Individual perceptions) ประกอบด้วย 1) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค (perceived susceptibility) การรับรู้ความรุนแรงของโรค (perceived severity) การรับรู้ประโยชน์ของการรักษาและการป้องกันโรค (perceived benefits) การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อการป้องกันโรค (perceived barriers) และรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรม (self-efficacy) ซึ่งเป็นความ

มั่นใจในความสามารถของตนเองที่จะปฏิบัติพฤติกรรมนั้น ยิ่งมีความมั่นใจมากก็มีโอกาสที่จะปฏิบัติพฤติกรรมนั้นมาก 2) สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ (cues to action) ซึ่งเป็นได้ทั้งเหตุการณ์ภายใน (bodily events) และภายนอก (environment events) ที่กระตุ้นให้บุคคลลงมือปฏิบัติพฤติกรรม เช่น การได้รับข้อมูลจากเอกสาร สื่อสิ่งพิมพ์ การรณรงค์จากสื่อ คำแนะนำจากเพื่อนหรือบุคลากรทางสาธารณสุข เป็นต้น และ 3) ปัจจัยร่วม (modifying factors) เช่น ความรู้เรื่องโรค ประสบการณ์เกี่ยวกับโรค เป็นต้น (Glanz, Rimer & Viswanath, 2008)

การศึกษาครั้งนี้ จะศึกษาปัจจัยทุกด้านที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ตามแนวคิดรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพ ซึ่งประกอบด้วย ปัจจัยด้านการรับรู้ของบุคคล ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และปัจจัยด้านสิ่งชักนำให้ปฏิบัติ ได้แก่ การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ และปัจจัยร่วม ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงานและลักษณะงาน เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ต่อไป

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะดังนี้

2.1 เพื่อศึกษาการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ ปัจจัยร่วม และพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

2.2 เพื่อศึกษาอิทธิพลของการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วมต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

3. กรอบแนวคิดการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า โดยประยุกต์ใช้แนวคิดรูปแบบความเชื่อทางด้านสุขภาพ (Health belief model) ร่วมกับทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งแนวคิดรูปแบบความเชื่อทางด้านสุขภาพเชื่อว่า บุคคลจะกระทำพฤติกรรมเพื่อป้องกันโรค ถ้าบุคคลนั้นรับรู้ว่าคุณเองอยู่ในภาวะที่เสี่ยงต่อการเกิดโรค มีการรับรู้ความรุนแรงหรือผลกระทบจากการเกิดโรค ซึ่งการรับรู้นี้จะทำให้มีความรู้สึกถึงการคุกคามของโรค ทำให้บุคคลแสวงหาวิธีการปฏิบัติให้หายจากโรคหรือป้องกันไม่ให้เกิดโรค โดยต้องเชื่อว่าการปฏิบัตินั้นเป็นการกระทำที่ดี มีประโยชน์และเหมาะสมที่จะทำให้หายหรือไม่เป็นโรคนั้น ๆ โดยการรับรู้ประโยชน์นั้นมีมากกว่าการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติ และบุคคลจะต้องรับรู้ความสามารถของตนเองเพื่อที่จะชนะการรับรู้อุปสรรคและลงมือปฏิบัติพฤติกรรม รวมทั้งต้องมีปัจจัยที่มีส่วนช่วยส่งเสริมต่อการที่บุคคลจะปฏิบัติเพื่อการป้องกันโรค และเหตุการณ์หรือสิ่งที่มีมากระตุ้นบุคคลให้เกิดพฤติกรรมที่ต้องการ โดยองค์ประกอบของแนวคิดรูปแบบความเชื่อทางด้านสุขภาพที่ใช้อธิบายและทำนายพฤติกรรมการป้องกันโรคของบุคคลมี 3 กลุ่ม ประกอบด้วย ปัจจัยด้านการรับรู้ของบุคคล ปัจจัยร่วมและสิ่งชักนำสู่การปฏิบัติ ปัจจัยด้านการรับรู้ของบุคคล ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค การรับรู้ความรุนแรงของโรค การรับรู้ประโยชน์ของการรักษาและการป้องกันโรค การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อการป้องกันโรค และรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันโรค ปัจจัยร่วม ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยทางด้านสังคมจิตวิทยา และปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ (cues to action) มี 2 ด้าน คือ สิ่งชักนำภายในหรือสิ่งกระตุ้นภายใน (internal cues) ได้แก่ การรับรู้สภาวะของร่างกายตนเอง เช่น อาการของโรคหรือการเจ็บป่วย เป็นต้น สิ่งชักนำภายนอกหรือสิ่งกระตุ้นภายนอก (external cues) ได้แก่ การให้ข่าวสารผ่านทางสื่อมวลชนหรือการเตือนจากบุคคลที่เป็นที่รักหรือนับถือ เช่น สามี ภรรยา บิดา มารดา การได้รับการเตือนจากแพทย์พยาบาล เป็นต้น (Glanz, Rimer & Viswanath, 2008)

ส่วนทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ สรุปได้ว่า การเกิดอุบัติเหตุนำไปสู่การบาดเจ็บ อุบัติเหตุเกิดจากความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงาน ความผิดพลาดของระบบและความผิดพลาดในการบริหารจัดการ ดังนั้น การลดอุบัติเหตุต้องให้ข้อมูลแก่ผู้ปฏิบัติงานให้มากที่สุด และเป็นประโยชน์ที่สุด เช่น การฝึกอบรม สอนแนะนำงาน เป็นต้น (เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์, 2533, น. 63) และมีการบริหารจัดการที่ดี โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุก็จะลดลงหรือไม่เกิดขึ้น (Petersen, 1971 อ้างถึงใน อภิรดี ศรีโอภาส, 2558) และใช้หลักการป้องกันอุบัติเหตุในสถานที่ทำงาน 3 ประการ มาตรการทางวิศวกรรม มาตรการด้านการศึกษา และมาตรการด้านกฎหมาย (Alton, Steven & Justin, 2008; มุกดา หนุ่ยศรี

และสมโภช รัตติโอฟาร, 2558 น. 190-193; วิทยา อยู่สุข, 2549) โดยการศึกษาครั้งนี้ ศึกษาทั้งการรับรู้ของบุคคล ปัจจัยร่วม และสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ ซึ่งในปัจจัยสิ่งชักนำภายนอกได้นำปัจจัยด้านการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และมาตรการด้านกฎหมายจากทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุและหลักการป้องกันอุบัติเหตุในสถานที่ทำงานมาศึกษาร่วมด้วย โดยปัจจัยการรับรู้ของบุคคลที่ศึกษาประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ปัจจัยร่วมที่ศึกษาประกอบด้วย ความรู้เรื่องอันตรายจากการทำงาน และลักษณะงาน ส่วนปัจจัยสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติที่ศึกษาประกอบด้วย การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และการออกกฎระเบียบและข้อบังคับ ซึ่งการรับรู้ของบุคคล ปัจจัยร่วม และสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ดังแสดงในภาพที่ 1.1



ตัวแปรต้น

ตัวแปรตาม



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการวิจัย

4. สมมติฐานการวิจัย

ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกัน การบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ และลักษณะงาน มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

5. ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้มีขอบเขตการวิจัย ดังนี้

5.1 ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ศึกษาในครั้งนี้เป็นพนักงานจัดระวางสินค้าที่ปฏิบัติงานในคลังสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ จำนวน 482 คน

5.2 ขอบเขตด้านตัวแปรที่ศึกษา

5.2.1 ตัวแปรต้น ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ และลักษณะงาน

5.2.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

5.3 ขอบเขตด้านสถานที่และเวลา

สถานที่ที่ใช้ศึกษาเป็นคลังสินค้าในสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลตั้งแต่เดือนเมษายน ถึง พฤษภาคม พ.ศ. 2561

6. นิยามศัพท์เฉพาะ

6.1 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน หมายถึง การปฏิบัติกิจกรรมเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานในทุกขั้นตอนของการจัดระวางสินค้า โดยการบาดเจ็บนั้นส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อเซลล์และอวัยวะต่าง ๆ ซึ่งวัดจากพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยทั่วไปและพฤติกรรมการบาดเจ็บจากการทำงานตามลักษณะงานเฉพาะตำแหน่ง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

6.1.1 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยทั่วไป

หมายถึง การปฏิบัติกิจกรรมเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานในทุกขั้นตอนของการจัดระวางสินค้าของพนักงานทุกตำแหน่ง ซึ่งวัดจาก การสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลขณะปฏิบัติงานจัดระวางสินค้า การไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ และการไม่รับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนมาปฏิบัติงานหรือขณะปฏิบัติงาน การไม่เล่นหรือหยอกล้อกับเพื่อนขณะปฏิบัติงาน การปฏิบัติงานล่วงเวลาแม้ร่างกายอ่อนเพลีย การปฏิบัติงานตามขั้นตอนการจัดระวางบรรทุกสินค้าอย่างเคร่งครัดโดยไม่ข้ามขั้นตอน การเข้าร่วมกิจกรรมการส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของสถานที่ทำงาน การสอบถามหัวหน้างานเมื่อมีข้อสงสัยเกี่ยวกับขั้นตอน/วิธีการทำงาน และการแจ้งให้หัวหน้างานทราบเมื่อท่านได้รับการบาดเจ็บจากการทำงานหรือเมื่อรู้สึกว่าร่ากายไม่พร้อม

6.1.2 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานสำหรับพนักงานคลังสินค้าขาออก

หมายถึง การปฏิบัติกิจกรรมเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานในทุกขั้นตอนของการจัดระวางสินค้าของพนักงานคลังสินค้าขาออก ซึ่งวัดจาก พฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ตาข่ายปิดคลุมสินค้าทั้งหมด และใช้เชือกรัดมุมทั้งสี่ด้านอย่างแน่นหนา การตรวจสอบสภาพของแผ่นรองสินค้าให้เรียบร้อยก่อนซ่งน้ำหนักร การปิดประตูตู้บรรทุกสินค้าและตรวจสอบความเรียบร้อยของกลอน การตรวจสอบสภาพตู้บรรทุกสินค้าให้เรียบร้อยก่อนซ่งน้ำหนักร และการปฏิบัติตามคำแนะนำของพนักงานที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดในการจัดระวางตู้/แผ่นที่เป็นสินค้าอันตราย

6.1.3 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานสำหรับพนักงานขับรถ

หมายถึง การปฏิบัติกิจกรรมเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานในทุกขั้นตอนของการจัดระวางสินค้าของพนักงานขับรถ ซึ่งวัดจาก พฤติกรรมเกี่ยวกับการตรวจสอบความเรียบร้อยของรถทุกครั้งก่อนปฏิบัติงาน การตรวจสอบน้ำหนักของสินค้าที่จะยกว่าไม่เกินขีดจำกัดของรถยก การไม่จับพวงมาลัย หรือขับขีรถยกขณะมือหรืออุ้งมือลื่น การไม่ยืน เดิน หรือทำงานใต้รถยกที่กำลังทำงาน การออกรถและหยุดรถอย่างนิ่มนวลในขณะที่กำลังบรรทุกสินค้า การไม่รับส่งผู้โดยสารไปกับรถยก การบีบแตรให้สัญญาณและขีบข่า ๆ เมื่อเข้าใกล้ทางเดิน ประตู ทางข้ามและรถยกคันอื่น การบีบแตร

ให้สัญญาณขณะขับรถในมุมอับ การลดความเร็วลงเมื่อจะเข้าใกล้มุมอับที่มองเห็นไม่ถนัด การมองกระจกเงาสะท้อนมุมถนัดเมื่อถึงบริเวณถนนหักมุม และพร้อมที่จะหยุดรถหากมีเหตุฉุกเฉินกะทันหัน การขับรถด้วยความระมัดระวังเมื่อเข้าใกล้ทางเท้า ขณะขับรถยกไม่ยื่น แขน ขา หรือศีรษะออกนอกรถ การรักษาระดับการยกให้สูงจากพื้นถนนประมาณ 4-6 นิ้ว ขณะรถวิ่งและบรรทุกสินค้า รวมถึงปลดเกียร์ว่าง ดึงเบรกมือ ลดการยกกลงให้อยู่ในตำแหน่งราบกับพื้น และดับเครื่องยนต์ทุกครั้ง ที่จอดหลังใช้งาน

6.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน หมายถึง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า ซึ่งวัดได้จากการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำสู่การปฏิบัติ และปัจจัยร่วม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

6.2.1 การรับรู้ของบุคคล (Individual perceptions) หมายถึง ความคิดและความเชื่อของพนักงานจัดระวางสินค้าต่อโอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน อุปสรรคของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และความสามารถของตนเองในการปฏิบัติ พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ซึ่งวัดจาก แบบสอบถามการรับรู้ของบุคคล ดังนี้

1) **การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน** หมายถึง ความเชื่อของพนักงานจัดระวางสินค้าว่าตนเองมีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขณะทำงาน ซึ่งวัดจาก ความเชื่อของพนักงานจัดระวางสินค้าว่าตนเองมีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้ รวมทั้งมีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขณะจัดระวางสินค้าเมื่อไม่สวมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล เล่นหรือหยอกล้อกันในขณะที่ทำงาน ดื่มสุราหรือแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงาน หรือขณะทำงาน รับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนมาทำงานหรือขณะทำงาน และไม่ปฏิบัติตามระเบียบ ขั้นตอนหรือข้ามขั้นตอน

2) **การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน** หมายถึง ความเชื่อของพนักงานจัดระวางสินค้าเกี่ยวกับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงานที่จะเกิดขึ้นกับตนเอง ซึ่งวัดจาก ความเชื่อของพนักงานจัดระวางสินค้าว่า การบาดเจ็บจากการทำงานก่อให้เกิดความพิการและเสียชีวิต ทำให้ความก้าวหน้าในการทำงานและบทบาททางสังคมลดลง รวมทั้งจะทำให้ขาดรายได้และสูญเสียรายได้ขณะพักรักษาตัว นอกจากนั้นยังทำให้ครอบครัวต้องขาดรายได้เพราะมีภาระในการดูแล

3) **การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน** หมายถึง ความเชื่อของพนักงานจัดระวางสินค้าเกี่ยวกับผลดีของการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ซึ่งวัดจาก ความเชื่อของพนักงานจัดระวางสินค้าต่อประโยชน์ของการสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลา การไม่เล่นหรือหยอกล้อกันขณะทำงาน การไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงาน หรือขณะทำงาน การไม่รับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอน

ก่อนมาทำงาน หรือขณะทำงาน และการปฏิบัติงานตามระเบียบขั้นตอนอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอน

4) การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน หมายถึง ความเชื่อของพนักงานจัดระวางสินค้าในทางลบเกี่ยวกับกิจกรรมที่ขัดขวางการปฏิบัติตัวในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ซึ่งวัดจาก ความเชื่อของพนักงานจัดระวางสินค้าต่ออุปสรรคของการสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลาการทำงาน การเล่นหรือหยอกล้อกันขณะทำงาน การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงานและขณะทำงาน การรับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนมาทำงานและขณะทำงาน และการปฏิบัติงานตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอน

5) การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน หมายถึง ความเชื่อมั่นของพนักงานจัดระวางสินค้าเกี่ยวกับความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้สำเร็จ ซึ่งวัดจาก ความเชื่อมั่นทางบวกของพนักงานจัดระวางสินค้าในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลได้ตลอดเวลาขณะทำงาน การปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยของหน่วยงาน และขั้นตอนอย่างเคร่งครัด การปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงาน การทำงานให้เสร็จตามกำหนดเวลาอย่างระมัดระวัง และการเข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน

6.2.2 **สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ (Cue to action)** หมายถึง เหตุการณ์หรือสิ่งที่มากระตุ้นบุคคลให้เกิดพฤติกรรมที่ต้องการ ในการศึกษาครั้งนี้เลือกศึกษาสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ 3 ปัจจัย ได้แก่ การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และการออกกฎระเบียบและข้อบังคับ ซึ่งวัดจากแบบสอบถามสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ ดังนี้

1) การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง หมายถึง การรับรู้ของพนักงานจัดระวางสินค้าเกี่ยวกับการสนับสนุน/ให้ความช่วยเหลือ/ให้การดูแล จากหัวหน้างาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน และเพื่อนร่วมงาน ซึ่งวัดจาก การรับรู้ของพนักงานจัดระวางสินค้าต่อความรู้สึกทางบวกของการได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน และการสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงานเกี่ยวกับการเป็นแบบอย่าง การให้คำแนะนำหรือได้รับข้อมูลเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน หรือตักเตือนเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

2) การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน หมายถึง การรับรู้ของพนักงานจัดระวางสินค้าต่อการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ซึ่งวัดจาก การรับรู้ของพนักงานจัดระวางสินค้าต่อการบริหารจัดการของบริษัทในการจัด

อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้แก่พนักงานจัดระวางสินค้าอย่างเพียงพอ พร้อมใช้งาน และความสะดวกในการเบิก การฝึกอบรมให้พนักงานมีทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง และการติดป้ายเตือนให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลในบริเวณที่ทำงาน

3) *การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ* หมายถึง การกำหนดวิธีการทำงานอย่างปลอดภัย และมาตรการควบคุมบังคับให้พนักงานปฏิบัติตาม หากผู้ใดฝ่าฝืนจะต้องถูกลงโทษ ซึ่งวัดจาก การรับรู้ของพนักงานจัดระวางสินค้าต่อการกำหนดกฎระเบียบและข้อบังคับเป็นลายลักษณ์อักษร และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้พนักงานรับทราบ กฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัยที่ใช้ อยู่ในปัจจุบันมีเป้าหมายชัดเจนในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน มีความสอดคล้องกับ ขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติงาน ส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัย รวมถึงช่วยให้พนักงานทำงานได้โดยไม่เกิดการบาดเจ็บ

6.2.3 ปัจจัยร่วม (Modifying factors) หมายถึง ปัจจัยที่มีส่วนช่วยส่งเสริมหรือ เป็นอุปสรรคต่อการที่บุคคลจะปฏิบัติเพื่อการป้องกันโรค หรือการปฏิบัติตามคำแนะนำในการรักษา โรค ซึ่งวัดจาก แบบสอบถามปัจจัยร่วม ดังนี้

1) *ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน* หมายถึง ความเข้าใจของ พนักงานจัดระวางสินค้าเกี่ยวกับสาเหตุและการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ซึ่งนำมาใช้ในการ ตอบแบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย ความรู้เกี่ยวกับสาเหตุและการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ของพนักงานทุกตำแหน่งและตามลักษณะงานเฉพาะตำแหน่ง ซึ่งวัดได้จากคะแนนการตอบ แบบสอบถามความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงานจัดระวางสินค้า

2) *ลักษณะงาน* หมายถึง ภาระหน้าที่ความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของ พนักงานจัดระวางสินค้าที่ปฏิบัติอยู่ประจำ ซึ่งประกอบด้วย พนักงานคลังสินค้าขาออก และพนักงาน ขับรถยก ซึ่งวัดได้จากการตอบแบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล

6.3 พนักงานจัดระวางสินค้า หมายถึง พนักงานระดับปฏิบัติการที่มีหน้าที่ในการจัดเตรียมสินค้าเพื่อทำการบรรทุกสินค้าแต่ละเที่ยวบิน ตามแผนการจัดระวางบรรทุก (Load plan) ที่ทางสายการบินได้จองไว้ที่คลังสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ประกอบด้วย พนักงานคลังสินค้าขาออกและพนักงานขับรถ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

6.3.1 พนักงานคลังสินค้าขาออก หมายถึง ผู้ที่มีหน้าที่จัดเตรียมสินค้าเพื่อทำการจัดระวางบรรทุกสินค้าแต่ละเที่ยวบินโดยการใส่รถยกลากหรือการยกด้วยมือในแต่ละพื้นที่การจัดระวางบรรทุกสินค้า นับจำนวนสินค้า พร้อมทั้งตรวจสอบสภาพสินค้า และความเรียบร้อยก่อนจัดระวางบรรทุก ดำเนินการจัดระวางบรรทุกสินค้าใส่แผ่นรองสินค้า และตู้บรรทุกสินค้าตามแผนการจัดระวางบรรทุกกรณีเกิดปัญหาต้องรายงานผู้บังคับบัญชาทันที

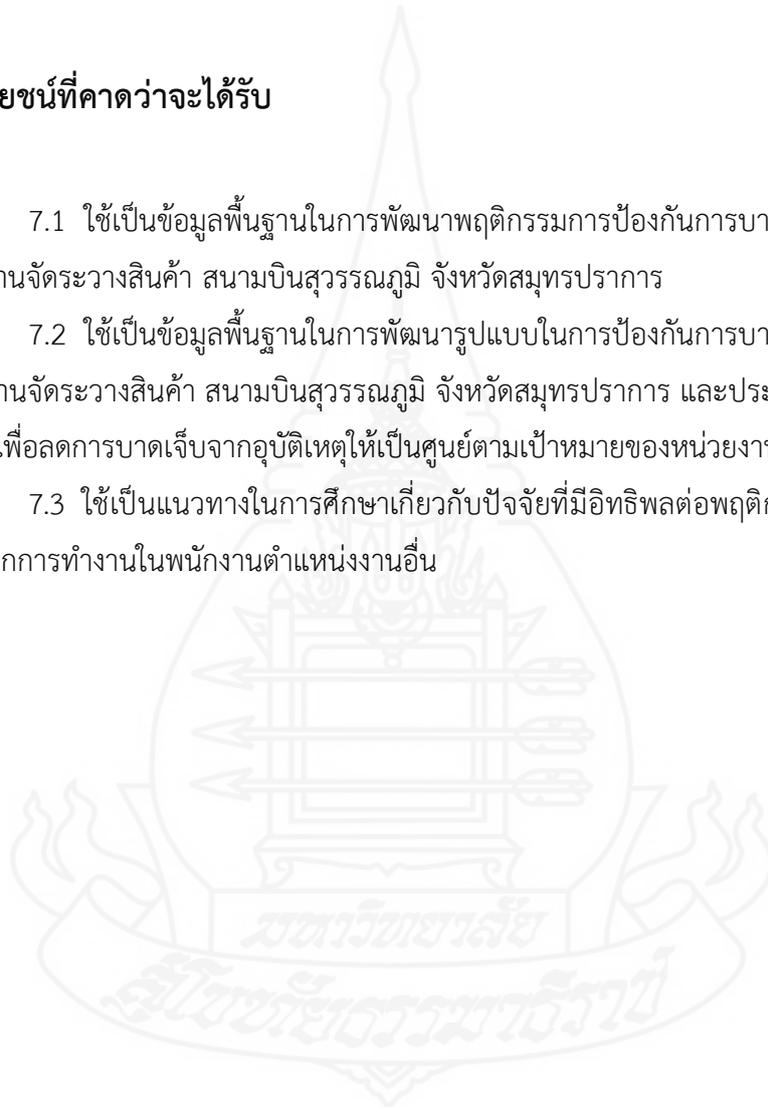
6.3.2 พนักงานขับรถ หมายถึง ผู้ที่มีหน้าที่จัดเตรียมสินค้าเพื่อทำการจัดระวางบรรทุกสินค้าแต่ละเที่ยวบินโดยการใช้รถยก (Forklift) ในแต่ละพื้นที่การจัดระวางบรรทุกสินค้า ตักสินค้าโดยใช้รถยก พร้อมทั้งตรวจสอบเช็คสภาพสินค้าและความเรียบร้อยก่อนจัดระวางบรรทุก และดำเนินการตักยกสินค้าใส่แผ่นรองสินค้าและตู้บรรทุกสินค้าตามแผนการจัดระวางบรรทุกที่ทางสายการบินได้ระบุไว้ กรณีเกิดปัญหาต้องรายงานผู้บังคับบัญชาทันที

7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

7.1 ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาพฤติกรรมกำบังกำบังการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

7.2 ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนารูปแบบในการป้องกันกำบังการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ และประเมินประสิทธิผลของรูปแบบๆ เพื่อลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุให้เป็นศูนย์ตามเป้าหมายของหน่วยงาน

7.3 ใช้เป็นแนวทางในการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บจากการทำงานในพนักงานตำแหน่งงานอื่น



บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าตำรา หนังสือ เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอเนื้อหาตามลำดับดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน
 - 1.1 การบาดเจ็บจากการทำงาน
 - 1.2 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ
 - 1.3 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน
 - 1.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน
2. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดระวางสินค้า
3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

1.1 การบาดเจ็บจากการทำงาน

1.1.1 ความหมายของการบาดเจ็บจากการทำงาน การบาดเจ็บจากการทำงาน ในอาชีพของประเทศไทย พ.ศ. 2540 ตามระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บของกองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข หมายถึง การบาดเจ็บที่เกิดขึ้นในขณะทำงาน โดยไม่รวมการบาดเจ็บระหว่างเดินทางมาหรือกลับจากทำงาน (พิมพ์พรรณ ศิลปสุวรรณ, 2558, น. 19)

1.1.2 สาเหตุของการบาดเจ็บจากการทำงาน สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสามารถแบ่งเป็น 2 สาเหตุหลัก คือ สาเหตุพื้นฐานและสาเหตุขณะนั้น ดังนี้ (อภิรดี ศรีโอภาส, 2558, น. 20-21)

1) **สาเหตุพื้นฐาน (Basic Causes)** คือ ปัจจัยที่เป็นมูลเหตุชักนำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการทำงาน โดยสาเหตุพื้นฐานของการเกิดอุบัติเหตุ แบ่งเป็น 2 ปัจจัย ดังนี้

(1) **ปัจจัยจากคน (Personal factors)** ได้แก่ สภาพของร่างกายที่ไม่เหมาะสม ร่างกายได้รับความกดดันหรือความเครียด สภาพจิตใจหรืออารมณ์ที่ไม่เหมาะสม มีความ

เครียดด้านจิตใจ การขาดความรู้ การขาดทักษะ/ความชำนาญ และการขาดแรงจูงใจหรือแรงจูงใจไม่เหมาะสม

(2) ปัจจัยจากการทำงาน (Job factors) ได้แก่ การควบคุมดูแลการปฏิบัติงานไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม การควบคุมดูแลทางด้านวิศวกรรมไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม เครื่องมือและอุปกรณ์ไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม และมาตรฐานการปฏิบัติงานไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม

2) สาเหตุขณะนั้น (Immediate Factors) คือ สาเหตุในช่วงเวลาก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ปลอดภัยขึ้น ซึ่งสาเหตุขณะนั้นเป็นมูลเหตุโดยตรงที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการทำงาน แบ่งเป็น 2 ปัจจัย ดังนี้

(1) การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) การกระทำที่ไม่ปลอดภัยเป็นสาเหตุที่เกิดจากการกระทำของคน เช่น การคาดคะเนผิดพลาด การละเลยการตรวจสอบ การไม่ให้ความศึกษาอบรมก่อนใช้หรือปฏิบัติงาน การลัดขั้นตอนการทำงาน ความรีบเร่ง การฝ่าฝืนกฎระเบียบ การไม่สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล การถอดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายของเครื่องจักรออก การใช้เครื่องจักรเครื่องมือผิดประเภท ความประมาท ขอบเสียง ความสะเพร่า ความเลินเล่อ เผลอเรอ การไม่มีระบบการบริหารจัดการอุบัติเหตุที่ดีเพียงพอ การซ่อมแซมเครื่องจักรโดยไม่หยุดเดินเครื่อง เป็นต้น

(2) สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) เป็นสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยที่อยู่รอบตัวผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ได้แก่ เครื่องจักรไม่มีครอบป้องกันอันตราย หรือไม่มีเครื่องป้องกันส่วนที่มีการเคลื่อนไหว เครื่องจักร เครื่องมือชำรุด สภาพไม่เหมาะสมต่อการใช้งาน สภาพแวดล้อมในการทำงานไม่เหมาะสม แสงสว่างไม่เพียงพอ การจัดวางสิ่งของไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ไม่สะอาด เป็นหลุม/ร่อง ลื่น ไม่สะดวก การวางผังเกะกะ และกีดขวาง

1.1.3 ลักษณะของการบาดเจ็บ การบาดเจ็บแยกตามความรุนแรงได้ 7 ลักษณะ ได้แก่ 1) บาดแผลเล็กน้อย 2) บาดแผลขนาดใหญ่ 3) กระดูกหักหรือข้อเคลื่อน 4) เคล็ด ขัดยอก ฟกช้ำและบวม 5) กระทบกระเทือนและบาดเจ็บภายใน 6) ถูกตัดหรือฉีกเนื้อหรืออวัยวะออกไป 7) ถูกอัดกระแทกจนเส (วิฑูรย์ สิมะโชคดี และวีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์, 2550, น. 38-39) 8) การอักเสบตั้งตัวของกล้ามเนื้อ (สำนักงานประกันสังคม, 2558)

1.1.4 ประเภทของการบาดเจ็บจำแนกตามจุดที่เกิดแก่ร่างกาย การบาดเจ็บที่เกิดแก่ร่างกาย จำแนกออกได้ ดังนี้ 1) ศีรษะ 2) คอ 3) ลำตัว 4) แขนช่วงบน 5) แขนช่วงล่าง 6) ขาช่วงบน 7) ปลายเท้า (ข้อเท้า ฝ่าเท้า) 8) การบาดเจ็บทั่วไป 9) การบาดเจ็บหลายแห่งพร้อม ๆ กัน และ 10) จุดบาดเจ็บอื่นๆ ที่ไม่ได้ระบุไว้ (วิฑูรย์ สิมะโชคดี และวีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์, 2550, น. 39)

1.1.5 ผลกระทบของการได้รับบาดเจ็บจากการทำงาน ผลกระทบที่เกิดจากการได้รับการบาดเจ็บจากการทำงาน ได้แก่ 1) ผลกระทบต่อผู้ป่วยโดยตรง 2) ผลกระทบต่อครอบครัว 3) ผลกระทบต่อผู้ร่วมงาน 4) ผลกระทบต่อนายจ้าง และ 5) ผลกระทบต่อประเทศชาติ ดังนี้ (อภิรดี ศรีโอภาส, 2558, น. 7-9; นันทน์ภัส ประสานทอง, 2559)

1) **ผลกระทบต่อผู้ป่วยโดยตรง** เมื่อได้รับอุบัติเหตุหรือประสบอันตรายจากการปฏิบัติงานจะส่งผลต่อผู้ปฏิบัติงานทั้งทางด้านร่างกายที่ได้รับบาดเจ็บ สูญเสียอวัยวะ ด้านจิตใจที่ส่งผลให้ขาดความเชื่อมั่นในการปฏิบัติงานหรือสูญเสียความมั่นใจหากเกิดความพิการ และด้านเศรษฐกิจจากการขาดรายได้ ผลกระทบที่สำคัญได้แก่ เกิดการบาดเจ็บ เจ็บป่วย พิกการ ทูพพลภาพหรือเสียชีวิต เจ็บปวดและทุกข์ทรมานจากอาการบาดเจ็บ สูญเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและการฟื้นฟูสภาพ สูญเสียรายได้กรณีของผู้ประสบอันตรายบาดเจ็บรุนแรง พิกการหรือเสียชีวิต สูญเสียเวลาปฏิบัติงาน เนื่องจากการบาดเจ็บ ทำให้สูญเสียความมั่นใจในการปฏิบัติงาน เป็นภาระกับครอบครัวที่ต้องเลี้ยงดู หากเกิดความพิการและช่วยเหลือตนเองไม่ได้ ต้องเปลี่ยนอาชีพที่เหมาะสมกับสภาพร่างกายหากเกิดความพิการ เสียเวลาในการเรียนรู้งานใหม่ที่เหมาะสมกับสภาพร่างกายที่ทุพพลภาพ เกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและต้องปรับตัวใหม่หากเกิดการบาดเจ็บเรื้อรังหรือพิกการ และสูญเสียภาพลักษณ์และความมั่นใจในตนเองหากเกิดความพิการ เป็นต้น นอกจากนี้ การมีข้อจำกัดในการใช้ชีวิตและต้องพึ่งพาผู้อื่น ส่งผลต่อการนับถือ คุณค่าในตนเองลดลง สิ่งเหล่านี้ทำให้คนพิการมีความเครียด ความวิตกกังวล อาจพบปัญหาด้านอารมณ์และพฤติกรรม เช่น ซึมเศร้า ก้าวร้าว นอนไม่หลับ ไม่สนใจดูแลตนเอง ท้อแท้ คิดฆ่าตัวตาย เป็นต้น

2) **ผลกระทบต่อครอบครัว** เป็นผลกระทบที่สำคัญเพราะครอบครัวไม่ว่าจะเป็นสามี ภรรยา บุตร หรือญาติพี่น้อง จะเป็นบุคคลที่ใกล้ชิดกับผู้ปฏิบัติงาน เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ ส่งผลกระทบกับตัวผู้ปฏิบัติงานก็จะส่งผลกระทบต่อไปยังครอบครัว บุคคลใกล้ชิดด้วย ทั้งในด้านสภาพจิตใจของบุคคลในครอบครัวที่ต้องสูญเสียผู้ปฏิบัติงานที่เสียชีวิต หรือการต้องรับภาระเลี้ยงดูกรณีที่เกิดความพิการ นอกจากนี้ ยังส่งผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ รายได้ในครอบครัวอีกด้วย โดยเฉพาะหากผู้ปฏิบัติงานเป็นหัวหน้าครอบครัวที่มีรายได้เพียงคนเดียว ดังนั้นผลกระทบที่สำคัญได้แก่ สูญเสียรายได้ กรณีผู้ประสบอันตรายได้รับบาดเจ็บรุนแรง ทูพพลภาพ หรือเสียชีวิต สูญเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล สูญเสียค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพ ต้องรับภาระเลี้ยงดูผู้ประสบอันตรายที่ทุพพลภาพ ช่วยเหลือตัวเองไม่ได้ ต้องปรับเปลี่ยนวิถีการดำเนินชีวิตของครอบครัวใหม่ กรณีที่ผู้ประสบอันตรายบาดเจ็บเรื้อรังหรือพิกการ บุคคลในครอบครัวเสียขวัญและกำลังใจ และครอบครัวขาดความอบอุ่น บุตรต้องกำพร้าบิดาหรือมารดาที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการทำงาน เป็นต้น

3) **ผลกระทบต่อผู้ร่วมงาน** เมื่อเกิดการบาดเจ็บ นอกจากจะทำให้กระบวนการผลิตต่าง ๆ หยุดชะงักเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อสภาพจิตใจของผู้ร่วมงานไม่ว่าจะ

เป็นผู้บังคับบัญชาหรือผู้ปฏิบัติงานด้วยกัน ซึ่งผลกระทบที่สำคัญ ได้แก่ ผู้ร่วมงานต้องหยุดการปฏิบัติงานชั่วคราว เนื่องจากต้องช่วยผู้บาดเจ็บ โดยการปฐมพยาบาลและนำส่งห้องพยาบาล หรือโรงพยาบาล และต้องให้ข้อมูลเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ผู้ร่วมงานเสียเวลาในการปฏิบัติงานเนื่องจากความอยากรู้ การจับกลุ่มวิพากษ์วิจารณ์ ผู้ร่วมงานเกิดความตระหนกตกใจและเสียขวัญ หัวหน้างานหรือผู้บังคับบัญชาเสียเวลาในการปฏิบัติงานเนื่องจากต้องช่วยเหลือผู้ที่บาดเจ็บ หัวหน้างานหรือผู้บังคับบัญชาสูญเสียเวลาในการสอบสวนอุบัติเหตุ บันทึกและจัดทำรายงานการเกิดอุบัติเหตุ หัวหน้างานและผู้บังคับบัญชา มีภาระงานเพิ่มขึ้นในการหาวิธีแก้ไขและควบคุมป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ เป็นต้น

4) *ผลกระทบต่อนายจ้าง* เป็นผลเสียทางด้านเศรษฐกิจและภาพลักษณ์ของสถานประกอบการ ผลกระทบที่สำคัญ ได้แก่ สูญเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล รวมถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกายอุปกรณ์เสริม กายอุปกรณ์เทียม และอุปกรณ์ช่วยต่าง ๆ สำหรับผู้ประสบอันตรายที่พิการหรือทุพพลภาพ สูญเสียค่าใช้จ่ายในการทำศพผู้ปฏิบัติงานที่ประสบอันตรายถึงขั้นเสียชีวิต สูญเสียค่าใช้จ่ายเป็นเงินทดแทน ซึ่งจ่ายให้แก่ลูกจ้างหรือผู้มีสิทธิตามกฎหมายเงินทดแทนสำหรับการประสบอันตรายหรือการเจ็บป่วยจากการทำงาน สูญเสียค่าใช้จ่ายเป็นเงินค่าประกันชีวิตที่บริษัทประกันชีวิตต้องจ่ายให้กับผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่สถานประกอบการได้ทำประกันชีวิตผู้ประสบอันตรายไว้ สูญเสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือต่าง ๆ ที่ได้รับความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุ สูญเสียค่าใช้จ่ายจากการที่วัตถุดิบหรือสินค้าได้รับความเสียหาย ต้องทิ้งหรือทำลายหรือขายเป็นเศษวัสดุ สูญเสียค่าใช้จ่ายด้านสวัสดิการต่าง ๆ สูญเสียค่าใช้จ่ายเป็นค่าจ้างแรงงานของผู้บาดเจ็บ ซึ่งสถานประกอบการยังคงต้องจ่ายตามปกติ แม้ว่าผู้บาดเจ็บจะปฏิบัติงานได้ไม่เต็มที่ หรือยังหยุดงานเพื่อเข้ารับการรักษาพยาบาล สูญเสียชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของบริษัท เป็นต้น

5) *ผลกระทบต่อประเทศชาติ* อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งย่อมส่งผลกระทบต่อประเทศชาติในรูปของการสูญเสียต่าง ๆ เช่น การสูญเสียงบประมาณ การสูญเสียทรัพยากรบุคคล เป็นต้น ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมตามมา โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นได้แก่ รัฐต้องรับภาระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการรักษาพยาบาลและฟื้นฟูสภาพผู้ประสบอันตราย รัฐต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเงินทดแทนร่วมกับสถานประกอบการ รัฐต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมอาชีพที่เหมาะสมกับผู้ปฏิบัติงานที่ทุพพลภาพ และสวัสดิการต่าง ๆ ให้แก่ผู้ประสบอันตรายที่ทุพพลภาพ ประเทศชาติต้องขาดผู้ชำนาญการ เศรษฐกิจของชาติต้องหยุดชะงัก สูญเสียชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของประเทศ เป็นต้น

1.1.6 *หลักการป้องกันอุบัติเหตุในสถานที่ทำงาน*

การป้องกันอุบัติเหตุในสถานที่ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพนั้น มีหลักการ 3 ประการ ดังนี้ (มุกดา หนูยศรี และสมโภช รติโอฬาร, 2558 น. 190-193; วิทยา อยู่สุข, 2552; วิฑูรย์ สิมะโชคดี, 2528)

1) *มาตรการทางวิศวกรรม (Engineering)* โดยการใช้ความรู้ทางวิชาการ ด้านวิชาวิศวกรรมศาสตร์ในการคำนวณและออกแบบเครื่องจักรหรือเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการใช้งานที่ปลอดภัยที่สุด การติดตั้งเครื่องป้องกันอันตรายให้แก่ส่วนที่เคลื่อนไหวหรืออันตรายของเครื่องจักร หรือการติดตั้งเครื่องป้องกันอันตรายในจุดที่สำคัญ การกำหนดผังโรงงาน ระบบไฟฟ้า แสงสว่าง เสียง การระบายอากาศ เป็นต้น

2) *มาตรการด้านการศึกษา (Education)* โดยการใช้ความรู้ การฝึกอบรม การแนะนำคนงาน หัวหน้างาน และผู้ที่เกี่ยวข้องในการทำงานให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและการเสริมสร้างความปลอดภัยในโรงงาน ให้รู้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นและป้องกันได้อย่างไร และจะทำงานวิธีใดจึงจะปลอดภัย รวมถึงการแนะนำวิธีการขั้นตอนการทำงาน เป็นต้น

3) *มาตรการด้านกฎหมาย (Enforcement)* คือ การกำหนดวิธีการทำงานอย่างปลอดภัย และมาตรการบังคับควบคุมให้คนงานปฏิบัติงาน เป็นระเบียบปฏิบัติที่ต้องประกาศให้ทราบทั่วกัน หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามจะต้องถูกลงโทษ เพื่อให้เกิดความสำนึกและหลีกเลี่ยงการทำงานที่ไม่ถูกต้องหรือเป็นอันตราย

1.2 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บมีทฤษฎีที่อธิบายไว้หลายทฤษฎี ดังนี้

1.2.1 ทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัยของไฟเรนซ์

ทฤษฎีรูปแบบความปลอดภัยของไฟเรนซ์ (Firenze system model) อธิบายว่า การศึกษาสาเหตุของอุบัติเหตุจะต้องศึกษาองค์ประกอบทั้งระบบ ซึ่งมีปฏิริยาสัมพันธ์เกี่ยวข้องกัน ประกอบด้วย คน (Man) เครื่องจักร (Machine) และสิ่งแวดล้อม (Environment) การเกิดอุบัติเหตุ เกิดขึ้นได้จากองค์ประกอบต่าง ๆ ดังนี้ (เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์, 2533, น. 63)

1) *คนหรือผู้ปฏิบัติงาน (Man)* ผู้ปฏิบัติงานต้องตัดสินใจเลือกวิธีปฏิบัติให้งานบรรลุเป้าหมาย แต่การตัดสินใจในแต่ละครั้งอาจมีความเสี่ยง (risk) แอบแฝงอยู่ ผู้ปฏิบัติงานจึงต้องมีข้อมูลข่าวสาร (information) ที่เพียงพอถูกต้องที่จะทำให้การตัดสินใจถูกต้อง ถ้าข้อมูลไม่ถูกต้องจะทำให้การตัดสินใจนั้นผิดพลาด หรือมีความเสี่ยงสูง และเกิดความล้มเหลวในการทำงานและอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

2) *อุปกรณ์ เครื่องจักร (Machine)* ต้องมีความพร้อมปราศจากข้อผิดพลาด ถ้าอุปกรณ์ เครื่องจักรออกแบบไม่ถูกต้อง ไม่ถูกหลักวิชาการหรือขาดการบำรุงรักษาที่ดีย่อมทำให้ อุปกรณ์ เครื่องจักรปฏิบัติงานผิดพลาด และนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

3) *สิ่งแวดล้อม (Environment)* ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมย่อมก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้ปฏิบัติงาน และเครื่องจักร ซึ่งจะเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้

การลดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจึงเป็นการให้ข้อมูลแก่ผู้ปฏิบัติงานให้มากที่สุด และเป็นประโยชน์ที่สุด เช่น การฝึกอบรม สอนแนะนำงาน เป็นต้น เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานได้รับข้อมูลที่ดีในการทำงาน เป็นการช่วยให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และลดความผิดพลาดที่เกิดจากการตัดสินใจของผู้ปฏิบัติงาน

1.2.2 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุจากหลายสาเหตุ (Multiple Causation Theory)

ปีเตอร์เซน (Petersen, 1971 อ้างถึงใน อภริติ ศรีโอภาส, 2558) เสนอว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งไม่ได้มีสาเหตุจากสาเหตุเดียวแต่เกิดจากหลายสาเหตุร่วมกัน และเมื่อสืบค้นไปถึงต้นตอของปัญหาพบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยตลอดจนการขาดประสิทธิภาพของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย ถ้ามีระบบการบริหารจัดการที่ดีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุก็จะลดลงหรืออาจไม่เกิดขึ้นเลย และถึงแม้จะมีการเกิดอุบัติเหตุขึ้นแต่ถ้ามีระบบการบริหารจัดการที่ดี มีมาตรการรองรับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างทันท่วงทีก็สามารถลดความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นตามมาได้

1.2.3 ทฤษฎีการขาดดุลยภาพ (Imbalance Cause Theory) ทฤษฎีการขาด

ดุลยภาพ กล่าวว่า การบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุเกิดจากการขาดดุลยภาพชั่วขณะหนึ่งระหว่างพฤติกรรมของคนกับระบบการทำงานที่บุคคลนั้นกระทำอยู่ (Blumenthal, 1968 อ้างถึงใน วิจิตร บุญยะโทตระ, 2530, น. 29) การป้องกันไม่ให้เกิดการขาดดุลยภาพทำได้โดยการแก้ไขเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคน หรือการแก้ไขเปลี่ยนแปลงระบบการทำงาน หรือการแก้ไขเปลี่ยนแปลงทั้งพฤติกรรมของคนและระบบการทำงานควบคู่กัน สำหรับสาเหตุที่ช่วยสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุมี 3 ประการ คือ ความบกพร่องในการดูแลการปฏิบัติงาน สภาวะจิตใจของผู้ปฏิบัติงาน และสภาวะทางร่างกายของบุคคล

1.2.4 ทฤษฎีรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุของกองทัพบกสหรัฐอเมริกา การบริหาร

ความปลอดภัยของกองทัพบกสหรัฐอเมริกาได้พัฒนามากขึ้น เนื่องจากได้มีการนำเอาเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ในการป้องกันประเทศ กองทัพบกสหรัฐอเมริกาจึงได้ศึกษาเทคโนโลยีทางด้านความปลอดภัยควบคู่ไปกับเทคโนโลยีในการผลิตและการใช้ด้วยรูปแบบที่นำเสนอนี้เป็นรูปแบบที่แสดงถึงการเกิดอุบัติเหตุ สรุปได้เป็น 3 ประการ ดังนี้ (เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์, 2533, น. 63)

1) ความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงาน (Human error) เกิดจากการที่ผู้ปฏิบัติงานมีพฤติกรรมกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe act) สภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe condition) ที่มีอยู่ หรือเกิดขึ้นจากวิธีการทำงานที่ไม่ปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงาน ความผิดพลาดต่าง ๆ นั้นอาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดทางร่างกาย ขาดการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ หรือขาดการกระตุ้นหรือแรงจูงใจในการทำงาน

2) *ความผิดพลาดในระบบ (System error)* อาจเกิดจากการออกแบบไม่เหมาะสม เนื่องจากนโยบายที่ไม่เหมาะสมของหน่วยงาน เช่น การประหยัด การเลือกใช้เทคโนโลยี การบำรุงรักษา ความล้มเหลวในการออกแบบที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ เป็นต้น

3) *ความผิดพลาดในการบริหารจัดการ (Management error)* สาเหตุหลักอาจเกิดจากความล้มเหลวจากการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสาร การใช้เทคโนโลยีและระบบการทำงานที่ไม่เหมาะสม ซึ่งความล้มเหลวนี้อาจเกิดจากการถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารที่ไม่ถูกต้อง การฝึกอบรมไม่เพียงพอ หรือขาดการกระตุ้น จูงใจในการปฏิบัติงาน

1.2.5 ทฤษฎีปัจจัยมนุษย์ (The Human Factor Theory) เสนอว่า อุบัติเหตุเกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์ 3 ประการ ดังนี้ (พิมพ์พรรณ ศิลปสุวรรณ, 2558, น. 327)

1) *การรับภาระมากเกินไป (Overload)* คือ ความไม่สมดุลของระยะเวลาที่กำหนดให้บุคคลปฏิบัติงานกับปริมาณงานที่ได้รับ ทำให้เกิดความล่าและความเครียด

2) *การตอบสนองที่ไม่เหมาะสม (Inappropriate Response)* หมายถึง การตอบสนองของบุคคลในการป้องกันอุบัติเหตุเมื่ออยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ รวมถึงบุคคลที่รับรู้ว่าเป็นอันตรายแต่ไม่ดำเนินการป้องกัน เช่น ถอดเซฟการ์ดออกจากเครื่องจักร เป็นต้น

3) *การกระทำที่ไม่เหมาะสม (Inappropriate Activities)* หมายถึง บุคคลปฏิบัติงานเมื่ออยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ ที่ไม่ถูกต้อง เช่น ลงมือปฏิบัติงานทั้งที่ไม่มีความรู้ในงานผิดพลาดในการประเมินระดับความเสี่ยง เป็นต้น

โดยสรุป การเกิดอุบัติเหตุนำไปสู่การบาดเจ็บ อุบัติเหตุเกิดจากความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงาน ความผิดพลาดของระบบและความผิดพลาดในการบริหารจัดการ

1.3 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

1.3.1 ความหมายของพฤติกรรมการป้องกัน มีผู้ให้ความหมายของการป้องกัน ดังนี้

แฮร์ริสและกูเตน (Harris and Guten, 1979) ให้ความหมายของพฤติกรรมการป้องกันสุขภาพ หมายถึง พฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคลที่ทำเป็นประจำอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกัน ส่งเสริม หรือคงไว้ซึ่งภาวะสุขภาพที่ดี

พิมพ์พรรณ ศิลปสุวรรณ (2558) ให้ความหมายของพฤติกรรมการป้องกันว่าเป็นกิจกรรมหรือการกระทำใด ๆ ของบุคคลซึ่งคาดว่าตนเองมีสุขภาพดี และกระทำเพื่อป้องกันหรือเฝ้าระวังเพื่อไม่ให้ตนเองเจ็บป่วย โดยกระทำในขณะที่ยังไม่มีอาการเจ็บป่วยเกิดขึ้น

เพนเดอร์ มาร์ดักซ์และพาร์สันส์ (Pender, Mardagh & Parsons, 2011) ให้ความหมายของพฤติกรรมการป้องกัน หมายถึง การกระทำใด ๆ ของบุคคลที่จะปกป้องหรือป้องกันตนเองจากโรคหรือลดภาวะคุกคามจากโรค

เฉลิมพล ต้นสกุล (2541) ให้ความหมายของพฤติกรรมกรรมการป้องกันโรค (Preventive Health Behavior) หมายถึง การปฏิบัติของบุคคลในการป้องกันโรค

โดยสรุป พฤติกรรมการป้องกัน หมายถึง กิจกรรมหรือการกระทำใด ๆ ของบุคคล เพื่อป้องกันหรือเฝ้าระวังเพื่อไม่ให้ตนเองเจ็บป่วย โดยกระทำในขณะที่ยังไม่มีอาการเจ็บป่วยเกิดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้อง ส่งเสริม หรือคงไว้ซึ่งภาวะสุขภาพที่ดี

1.3.2 พฤติกรรมการป้องกันอันตรายของพนักงานจัดระวางสินค้า

การได้รับการบาดเจ็บจากการทำงานเป็นสาเหตุให้เกิดผลกระทบต่อพนักงานทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น ทำให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ เสียชีวิต สูญเสียเวลาทำงาน เป็นต้น ดังนั้นพนักงานจัดระวางสินค้าจำเป็นต้องมีวิธีการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ดังนี้

1) การใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลเป็นสิ่งสำคัญมากเมื่อทำงานในพื้นที่อันตราย เพราะเป็นอุปกรณ์ช่วยปกป้องสุขภาพและชีวิตของผู้ปฏิบัติงาน ดังนั้นบริษัทต้องจัดหาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้กับพนักงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานและเกิดสภาวะที่ดีในการทำงาน และมีการฝึกอบรมพนักงานในการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล (อนุศักดิ์ ฉิ้นไพศาล, 2556, น. 73-74) สำหรับพนักงานจัดระวางสินค้าอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลมี 2 ชนิด ดังนี้

(1) รองเท้าหัวเหล็กนิรภัย (Safety shoes) หัวของรองเท้านิรภัยของพนักงานจัดระวางสินค้าถูกออกแบบให้เป็นเหล็ก ใช้สวมใส่เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ วัตถุหนักทับ กระแทก อัด บีบ วิธีการเลือกอุปกรณ์ป้องกันเท้า คือ เลือกและสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเท้าให้เหมาะสมกับการปฏิบัติงาน หลีกเลี่ยงการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเท้าที่ทำด้วยผ้าหรือหนังสัตว์เมื่อเข้าไปใกล้กับกรด และเลือกสวมใส่รองเท้าให้พอดี

(2) ถุงมือ (Gloves) ถูกออกแบบมาให้ใช้ในการป้องกันมือจากอันตรายที่เกิดขึ้นในขณะที่ทำงาน อันตรายเหล่านั้น ได้แก่ การสัมผัสสารเคมี การบาดเจ็บจากของมีคม การกระทบกระแทกกับวัตถุ การสัมผัสกับวัสดุที่มีอุณหภูมิสูงหรือต่ำ และการสัมผัสกับไฟฟ้า สารที่นำมาทำถุงมือขึ้นอยู่กับถุงมือนั้นใช้กับงานอะไร วิธีการเลือกถุงมือเพื่อใช้งาน คือ เลือกถุงมือให้พอดีกับมือ เลือกถุงมือให้เหมาะสมกับลักษณะงาน และถุงมือต้องมีมาตรฐานสากลเพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน

โดยสรุป การใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลของพนักงานจัดระวางสินค้า ได้แก่ การสวมรองเท้าหัวเหล็กนิรภัย (Safety shoes) และการสวมถุงมือ (Gloves)

2) การปฏิบัติงานตามมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงาน ดังต่อไปนี้

สำหรับนายจ้าง

ตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 มาตรา 6 16 17 และ 22 นายจ้างต้องปฏิบัติดังนี้

(1) ให้นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการและลูกจ้างให้มีสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานของลูกจ้างมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขอนามัย

(2) ให้นายจ้างจัดให้ผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างทุกคนได้รับการอบรมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้ผู้บริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานได้อย่างปลอดภัย

(3) ให้นายจ้างติดประกาศสัญลักษณ์เตือนอันตรายและเครื่องหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งข้อความแสดงสิทธิและหน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้างตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในที่ที่เห็นได้ง่าย ณ สถานประกอบกิจการ

(4) ให้นายจ้างติดประกาศสัญลักษณ์เตือนอันตรายและเครื่องหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งข้อความแสดงสิทธิและหน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้างตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในที่ที่เห็นได้ง่าย ณ สถานประกอบกิจการ

(5) ให้นายจ้างจัดและดูแลให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(6) ในกรณีที่ลูกจ้างไม่สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ให้นายจ้างสั่งให้ลูกจ้างหยุดการทำงานนั้นจนกว่าลูกจ้างจะสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล

สำหรับลูกจ้าง/ผู้ปฏิบัติงาน

ตามพระราชบัญญัติ ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 มาตรา 21 และ 22 ผู้ปฏิบัติงานต้องปฏิบัติดังนี้

(1) ลูกจ้างมีหน้าที่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดระยะเวลาทำงาน

(2) ลูกจ้างมีหน้าที่ดูแลรักษาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้สามารถใช้งานได้ตลอดระยะเวลาการทำงาน

(3) ในกรณีที่ลูกจ้างพบข้อบกพร่องหรือการชำรุดเสียหาย และไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยตนเอง ให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหาร

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า การปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงาน มีดังนี้ (กรรณิกา บุญสัจย์, 2548; วิจิตร บุญยะโทตระ, 2530; นววิธ จิตต์วรไกร, 2554; พิมพ์พรรณ ศิลปสุวรรณ, 2558, น. 356)

- (1) ไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงาน และขณะทำงาน
- (2) ไม่รับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนมาปฏิบัติงานและขณะปฏิบัติงาน
- (3) ไม่เล่นหรือหยอกล้อกับเพื่อนขณะทำงาน
- (4) ปฏิบัติงานตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอน
- (5) การปฏิบัติตามระเบียบของบริษัทอย่างเคร่งครัด
- (6) การเข้าร่วมกิจกรรมการส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน
- (7) ไม่ปฏิบัติงานล่วงเวลาเมื่อร่างกายเพลีย
- (8) รายงานหัวหน้างานเมื่อรู้สึกว่าร่ากายไม่พร้อมในขณะปฏิบัติงาน
- (9) สอบถามหัวหน้างานเมื่อมีข้อสงสัยในการทำงาน
- (10) แจ้งให้หัวหน้างานทราบเมื่อได้รับการบาดเจ็บจากการทำงาน

1.3.3 พฤติกรรมการป้องกันอันตรายของพนักงานขับรถยก

กระทรวงแรงงานกำหนดมาตรฐานในการบริหารและจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร บันจัน และหม้อน้ำปี พ.ศ. 2552 เกี่ยวกับข้อปฏิบัติสำหรับนายจ้างที่ต้องใช้รถยก (forklift) ไว้ดังนี้

- (1) ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานเกี่ยวกับรถยก นายจ้างต้องจัดให้มีสัญญาณเสียงหรือแสงไฟเตือนในขณะทำงานตามความเหมาะสมของการใช้งาน
- (2) นายจ้างต้องจัดให้มีโครงหลังคาที่มั่นคงแข็งแรง สามารถป้องกันอันตรายจากวัสดุตกหล่นได้
- (3) นายจ้างต้องจัดทำป้ายบอกพิกัดน้ำหนักยกให้ตรงกับความสามารถในการยกสิ่งของได้ปลอดภัยติดไว้ที่รถยกเพื่อให้ลูกจ้างเห็นได้ชัดเจน
- (4) ตรวจสอบรถยกให้มีสภาพพร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัยก่อนการใช้งานทุกครั้ง และเก็บผลการตรวจสอบไว้ให้พนักงานตรวจแรงงานตรวจสอบได้
- (5) นายจ้างต้องกำหนดเส้นทางและตีเส้นช่องทางเดินรถยกในอาคารหรือบริเวณที่มีการใช้รถยกเป็นประจำ
- (6) นายจ้างต้องติดตั้งกระจกนูนหรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติคล้ายกันไว้ที่บริเวณทางแยกหรือทางโค้งมองไม่เห็นเส้นทางข้างหน้า
- (7) นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างที่ผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่อธิบดีประกาศกำหนด ทำหน้าที่เป็นผู้ขับรถยก

- (8) นายจ้างต้องควบคุมดูแลมิให้บุคคลอื่นโดยสารถูกไปกับรถยก
- (9) นายจ้างต้องจัดให้มีคู่มือการใช้ การตรวจสอบ และการบำรุงรักษารถยก ให้ลูกจ้างได้ศึกษาและปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงาน
- (10) ห้ามนายจ้างทำการดัดแปลงหรือกระทำการใดที่มีผลทำให้ความปลอดภัยในการทำงานของรถยกลดลง

(11) นายจ้างต้องควบคุมดูแลมิให้ลูกจ้างนำรถยกไปใช้ปฏิบัติงานใกล้สายไฟฟ้า หรืออุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีกระแสไฟฟ้าใกล้กว่าระยะห่างที่ปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐานของการไฟฟ้าในท้องถิ่นนั้น กรณีที่ไม่มีมาตรฐานดังกล่าว ให้ปฏิบัติตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์

นอกจากนั้นกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานยังกำหนดระเบียบการใช้รถยกเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้ปฏิบัติงาน ดังนี้ (กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, ม.ป.ป.; พงษ์ศักดิ์ วิวรรณนะเดช และวิฑูรย์ สิมะโชคดี, 2543, น. 6-39)

- (1) ห้ามรับส่งผู้โดยสารไปกับรถยกไม่ว่ากรณีใด ๆ
- (2) ห้ามใช้ชั้นวางที่ชำรุดในการยก
- (3) ห้ามยื่น แขน ขา ศีรษะออกนอกรถยก และขณะขับรถยกให้สังเกตระยะห่างของรถยกกับวัสดุรอบข้าง
- (4) ห้ามขนย้ายวัสดุที่จัดไม่เป็นระเบียบ
- (5) ห้ามออกรถเร็ว หยุดกะทันหันหรือเลี้ยวฉับพลันโดยเฉพาะในขณะที่กำลังบรรทุกวัสดุ
- (6) ห้ามจับพวงมาลัย หรือข้อขี้นขณะมือหรืออุ้งมือลื่นหรือเปื้อนน้ำมัน
- (7) ห้ามยื่น เดินหรือทำงานใต้จากรถยกที่กำลังทำงาน
- (8) ตรวจสอบรถยกทุกวัน หากพบความผิดปกติให้รายงานผู้รับผิดชอบ ห้ามใช้รถยกที่มีลักษณะไม่ปลอดภัย
- (9) บรรทุกวัสดุสิ่งของตามพิกัดที่กำหนด
- (10) ตรวจสอบความเรียบร้อยของแบตเตอรี่ ถังน้ำมัน และฝาปิด ก่อนสตาร์ทเครื่องหรือเริ่มทำงาน
- (11) สอดงาได้วัสดุที่บรรทุกให้ลึกที่สุดเท่าที่ทำได้ ขณะขับเคลื่อนจะต้องให้วัสดุพิงผนังวัสดุ และกางงาออกให้พอดีกับน้ำหนักวัสดุ
- (12) เมื่อบรรทุกวัสดุในขณะที่รถออกวิ่งให้รักษาระดับงาให้สูงจากพื้นถนนประมาณ 4-6 นิ้ว

- (13) ขับรถยกให้ความเร็วพอเหมาะกับสภาพพื้นที่ผิวถนน น้ำหนักบรรทุก และสภาพบริเวณการทำงาน
- (14) หากวัสดุที่บรรทุกสูงจนมองไม่เห็นข้างหน้า ให้ขับรถยกถอยหลังไปแทน
- (15) เว้นระยะห่างจากยานพาหนะอื่นประมาณ 3 ช่วงคันรถ (นับจากปลายขาเข้ามา)
- (16) ให้สัญญาณแตรและบีบไซ้ ๆ เมื่อเข้าใกล้ทางเดิน ประตูทางข้ามและรถยกคันอื่น
- (17) ลดความเร็วลงเมื่อจะเข้าใกล้มุมอับที่จะมองไม่เห็น เช่น มุมประตู หรือ ขับรถยกชิดซ้ายจนกว่าจะแน่ใจว่าปลอดภัย
- (18) ปลอดภัยไว้ข้าง ดึงเบรกมือ ลดงาลงให้อยู่ในตำแหน่งราบกับพื้น และดับเครื่องยนต์ทุกครั้งที่จอด หลังใช้งาน
- (19) บีบแตรให้สัญญาณขณะขับรถยกในมุมอับ
- (20) มองกระจกเงาสะท้อนมุมถนน เมื่อถึงบริเวณถนนหักมุม และพร้อมที่จะหยุดหากมีเหตุฉุกเฉินกะทันหัน และบีบแตรให้สัญญาณทุกครั้ง
- (21) ขับรถยกด้วยความระมัดระวังเมื่อเข้าใกล้ทางเท้า
- (22) มีผู้ช่วยบอกทางเมื่อบรรทุกสิ่งของที่มียุขขนาดใหญ่และสูง ที่จะทำให้มองไม่เห็นทางข้างหน้า และในกรณีที่ไม่มีผู้ช่วยบอกทางให้ใช้วิธีขับรถยกถอยหลัง

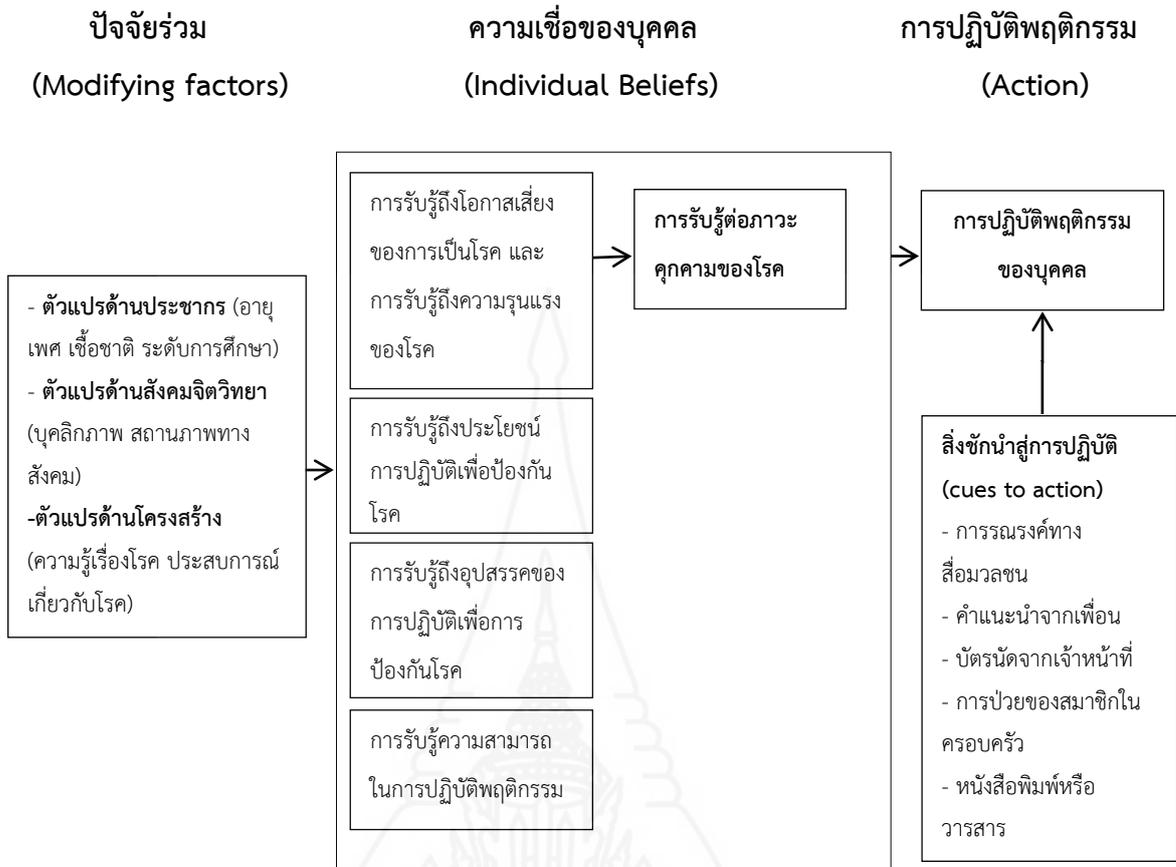
1.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

1.4.1 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันโรคตามแนวคิดรูปแบบความเชื่อทางด้านสุขภาพ

แนวคิดรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) เป็นแบบแผนที่ถูกพัฒนาขึ้นมาจากทฤษฎีทางด้านจิตวิทยาสังคมเพื่ออธิบายการตัดสินใจของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมสุขภาพ โดยมีสมมุติฐานว่า บุคคลจะปรับเปลี่ยนตนเองไปสู่พื้นที่ที่บุคคลให้ค่านิยมเชิงบวก และขณะเดียวกันจะหลีกเลี่ยงจากพื้นที่ที่มีค่านิยมในเชิงลบ ซึ่งอธิบายได้ว่า บุคคลจะแสวงหาเพื่อปฏิบัติตามคำแนะนำเพื่อป้องกันโรค เมื่อบุคคลรับรู้ว่าเป็นสิ่งมีค่าเชิงบวกมากกว่าความยากลำบากที่เกิดขึ้น แนวคิดนี้เชื่อว่าบุคคลจะกระทำพฤติกรรมเพื่อควบคุมความเจ็บป่วย ถ้าบุคคลนั้นรับรู้ว่าคุณอยู่ในภาวะที่เสี่ยงต่ออันตรายที่จะเกิดขึ้น รับรู้ว่าการกระทำนั้น ๆ เป็นประโยชน์ต่อการลดความเสี่ยงหรือความรุนแรง และประโยชน์นั้นมีมากกว่าการรับรู้อุปสรรค รวมทั้งบุคคลจะต้องรับรู้ความสามารถของตนเองเพื่อที่จะชนะการรับรู้อุปสรรคและลงมือปฏิบัติพฤติกรรม องค์ประกอบของแนวคิดรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพที่ใช้อธิบายและทำนายพฤติกรรมป้องกันการโรค และพฤติกรรมของบุคคลประกอบด้วย ปัจจัยด้านความเชื่อส่วนบุคคล (Individual beliefs) ปัจจัยร่วม (Modifying factors)

และสิ่งชักนำสู่การปฏิบัติ (cues to action) ปัจจัยด้านความเชื่อส่วนบุคคล (Individual beliefs) ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค (perceived susceptibility) การรับรู้ความรุนแรงของ โรค (perceived severity) การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับ (perceived benefits) การรับรู้อุปสรรค (perceived barriers) และการรับรู้ความสามารถของตนเอง (self-efficacy) ปัจจัยร่วม (modifying factors) ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล เช่น อายุ ระดับการศึกษา เป็นต้น ปัจจัยทางด้านสังคมจิตวิทยา เช่น บุคลิกภาพ สถานภาพทางสังคม ค่านิยมทางวัฒนธรรม เป็นต้น ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ความรู้เรื่องโรค ประสบการณ์เกี่ยวกับโรค เป็นต้น สิ่งชักนำสู่การปฏิบัติ (cues to action) มี 2 ด้าน คือ สิ่งชักนำภายในหรือสิ่งกระตุ้นภายใน (internal cues) ได้แก่ การรับรู้สภาวะของร่างกายตนเอง เช่น อาการของโรคหรือการเจ็บป่วย เป็นต้น สิ่งชักนำภายนอกหรือสิ่งกระตุ้นภายนอก (external cues) ได้แก่ การให้ข่าวสารผ่านทางสื่อมวลชนหรือการเตือนจากบุคคลที่เป็นที่รักหรือนับถือ เช่น สามี ภรรยา บิดา มารดา การได้รับการเตือนจากแพทย์ พยาบาล เป็นต้น (Glanz, Rimer & Viswanath, 2008 อ้างถึงใน ชีรนุช ห่านิรัตศัย, 2555, น. 35-43) ดังภาพที่ 2.1





ภาพที่ 2.1 องค์ประกอบและความเชื่อมโยงของรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพ

ที่มา: Glanz, Rimer & Viswanath (2008)

องค์ประกอบของรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพมีรายละเอียดดังนี้ (ธีรณัฐ ห้านิรัติศัย, 2555, น. 36-43)

1) การรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงของการเป็นโรค (Perceived susceptibility)

หมายถึง ความรู้สึกนึกคิด ความเชื่อของบุคคลที่มีผลโดยตรงต่อการปฏิบัติตามคำแนะนำด้านสุขภาพ ทั้งในภาวะปกติและภาวะเจ็บป่วย การรับรู้นี้บุคคลจะแสดงออกได้ 3 แบบ คือ (1) ความเชื่อที่มีต่อการวินิจฉัยของแพทย์ (2) การคาดการณ์ว่าตนเองมีความเสี่ยงต่อการเป็นโรคซ้ำ และ (3) ความรู้สึกต่อโอกาสที่จะเกิดภาวะแทรกซ้อน ซึ่งแต่ละบุคคลจะมีความเชื่อในระดับที่ไม่เท่ากัน ดังนั้นบุคคลเหล่านี้จึงหลีกเลี่ยงต่อการเป็นโรคด้วยการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันและรักษาสุขภาพที่แตกต่างกัน

2) การรับรู้ความรุนแรงของโรค (Perceived severity)

หมายถึง ความเชื่อที่บุคคลเป็นผู้ประเมินตนเองในด้านความรุนแรงของโรคที่มีต่อสุขภาพ ปัญหาสุขภาพหรือผลกระทบจากการเกิดโรค ซึ่งก่อให้เกิดความพิการหรือเสียชีวิต ความยากลำบากและต้องใช้ระยะเวลานานใน

การรักษา การเกิดโรคแทรกซ้อน การประเมินความรุนแรงนั้นอาศัยระดับต่าง ๆ ของการกระตุ้นเร้าของบุคคลเกี่ยวกับการเจ็บป่วยนั้น ทำให้เกิดความพิการหรือตายได้หรือไม่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเป็นโรคร่วมกับการรับรู้ความรุนแรงของโรค จะทำให้บุคคลรับรู้ถึงภาวะคุกคาม (perceived threat) บุคคลที่รับรู้ถึงความคุกคามมาก ก็จะมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำเพื่อป้องกันโรค และจัดการกับปัญหาหรือหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงที่มีผลเสียต่อสุขภาพ

3) *การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับ (Perceived benefits)* หมายถึง การที่บุคคลแสวงหาวิธีการปฏิบัติให้หายจากโรคหรือป้องกันไม่ให้เกิดโรค โดยการปฏิบัตินั้นต้องมีความเชื่อว่าเป็นการกระทำที่ดี มีประโยชน์และเหมาะสมที่จะทำให้หายหรือไม่เป็นโรคนั้น ๆ ดังนั้นการตัดสินใจที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำก็ขึ้นอยู่กับเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของพฤติกรรมนั้น ๆ โดยเลือกปฏิบัติในสิ่งที่จะก่อให้เกิดผลดีมากกว่าผลเสีย เช่น การออกกำลังกายและการรับประทานอาหารเพื่อควบคุมระดับน้ำตาลในเลือดในผู้ป่วยเบาหวาน เป็นต้น

4) *การรับรู้อุปสรรค (Perceived barriers)* หมายถึง ความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับอุปสรรคที่จะเกิดขึ้นเมื่อปฏิบัติตามคำแนะนำที่ได้รับนั้น เช่น ความยุ่งยาก/ไม่สะดวก เสียเวลา ต้องเสียค่าใช้จ่าย หรือมีผลเสีย/ผลข้างเคียงต่อตนเอง เป็นต้น บุคคลจะเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียที่จะได้รับจากการปฏิบัติสิ่งนั้น หากพบว่าการปฏิบัติตามคำแนะนำนั้นมีข้อดีมากกว่าข้อเสีย บุคคลก็จะปฏิบัติตามสิ่งนั้นตามคำแนะนำ แต่ถ้าเชื่อว่าจะมีข้อเสียมากกว่าข้อดี บุคคลก็จะตัดสินใจไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำนั้น ดังนั้นการรับรู้อุปสรรคเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อพฤติกรรมป้องกันการโรค และพฤติกรรมของผู้ป่วยนี้สามารถใช้ทำนายพฤติกรรมการให้ความร่วมมือในการรักษาโรคได้ เช่น การไม่ออกกำลังกายเนื่องจากรับรู้ว่ามีเวลาในการออกกำลังกาย การออกกำลังกายทำให้ปวดเมื่อยมากขึ้น เป็นต้น

5) *ปัจจัยร่วม (Modifying factor)* หมายถึง ปัจจัยที่มีส่วนช่วยส่งเสริมหรือเป็นอุปสรรคต่อการที่บุคคลจะปฏิบัติเพื่อการป้องกันโรค หรือการปฏิบัติตามคำแนะนำในการรักษาโรค ปัจจัยร่วมประกอบด้วย (1) ตัวแปรด้านประชากร เช่น อายุ เพศ ระดับการศึกษา เชื้อชาติของบุคคล เป็นต้น (2) ตัวแปรด้านโครงสร้าง เช่น ความรู้เรื่องโรค ประสบการณ์เกี่ยวกับโรค เป็นต้น และ (3) ตัวแปรด้านสังคมจิตวิทยา ได้แก่ บุคลิกภาพ สถานภาพทางสังคม เป็นต้น

6) *สิ่งชักนำสู่การปฏิบัติ (Cues to action)* หมายถึง เหตุการณ์หรือสิ่งที่มากระตุ้นบุคคลให้เกิดพฤติกรรมที่ต้องการ สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติมี 2 ด้าน คือ สิ่งชักนำภายในหรือสิ่งกระตุ้นภายใน (internal cues) ได้แก่ การรับรู้สภาวะของร่างกายตนเอง เช่น อารมณ์ไม่สุขสบาย เจ็บปวด อ่อนเพลีย ที่เกิดขึ้นในตัวบุคคลนั้น ส่วนสิ่งชักนำภายนอกหรือสิ่งกระตุ้นภายนอก (external cues) ได้แก่ การให้ข่าวสารผ่านทางสื่อมวลชนหรือการเตือนจากบุคคลที่เป็นที่รักหรือนับถือ เช่น สามี ภรรยา บิดา มารดา เพื่อน การได้รับการเตือนจากบุคลากรสาธารณสุข เป็นต้น สิ่งชักนำสู่การ

ปฏิบัติจะต้องเกิดขึ้นสอดคล้องเหมาะสมกับพฤติกรรม ระดับความเข้มของสิ่งกระตุ้นที่จะก่อให้เกิดพฤติกรรมที่เหมาะสมแตกต่างกันไปตามระดับความพร้อมด้านจิตใจของบุคคลที่จะแสดงพฤติกรรม

7) การรับรู้ความสามารถของตนเอง (Self-efficacy) หมายถึง ความเชื่อมั่นว่าตนเองสามารถปฏิบัติพฤติกรรมที่ต้องการเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ของการปฏิบัตินั้น ๆ ใน พ.ศ. 2531 โรเซนสโตคและคณะ (Rosenstock, Strecher and Becker, 1988 cited in Glanz, Lewis & Rimer, 1997) ได้เสนอให้เพิ่มการรับรู้ความสามารถของตนเองเข้าไปในแบบจำลองความเชื่อด้านสุขภาพ เนื่องจากบุคคลจะต้องรับรู้ความสามารถของตนเองเพื่อที่จะชนะการรับรู้อุปสรรคและลงมือปฏิบัติพฤติกรรม ในระยะหลังจึงมีการรับรู้ความสามารถของตนเองเป็นองค์ประกอบหนึ่งในรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพ

กล่าวโดยสรุป การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจะประสบความสำเร็จได้ก็ต่อเมื่อบุคคลเกิดการรับรู้ถึงภาวะคุกคามจากสิ่งที่ตนเองปฏิบัติ/หรือกระทำอยู่ในปัจจุบัน และมีความเชื่อว่าการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจะเกิดผลด้านบวกมากกว่าผลด้านลบกับตนเอง และที่สำคัญคือ บุคคลนั้นจำเป็นต้องมีความรู้สึกเชื่อมั่นว่าตนเองมีความสามารถที่จะทำสิ่งนั้น ๆ ได้สำเร็จด้วย

1.4.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าในครั้งนี้จะใช้แนวคิดรูปแบบความเชื่อทางด้านสุขภาพ (Health Belief Model) ซึ่งประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน กฎระเบียบและข้อบังคับ และความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยมีรายละเอียดแต่ละปัจจัย ดังนี้

1) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน หมายถึง ความเชื่อหรือการคาดการณ์ของบุคคลว่าตนเองมีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน การศึกษาที่พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน เช่น การศึกษาของ ณัฏฐร สุขสีทอง (2552) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทางตาจากการประกอบอาชีพของช่างเชื่อมโลหะในจังหวัดปทุมธานี พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางตา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทางตาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) และพบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางตา สามารถร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทางตาของช่างเชื่อมโลหะได้ร้อยละ 4.3 สอดคล้องกับการศึกษาของ ปิยะนุช บุญวิเศษ (2554) ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูปในผู้ประกอบ

อาชีพผลิตรูป พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการสัมผัสฝุ่นรูปมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกัน การสัมผัสฝุ่นรูปในผู้ประกอบอาชีพผลิตรูปอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.126, p < .01$) สอดคล้องกับการศึกษาของรัตตินันท์ โภควินภูติสนันท์ (2551) ศึกษาการรับรู้ภาวะเสี่ยงอันตรายจากฝุ่นและพฤติกรรมการป้องกันของคนงานโรงงานเซรามิก พบว่า การรับรู้ภาวะเสี่ยงอันตรายจากฝุ่นมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันโดยรวมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.20, p < .01$) สอดคล้องกับการศึกษาของ ดิเรก หมานมานะ(2549) ศึกษาการรับรู้ความสามารถของตนเอง การรับรู้ความเสี่ยงและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการโรงงานประกอบรถยนต์ พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงโดยรวมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.21, p < .01$) อย่างไรก็ตาม ในการศึกษาของ กฤตธีรา เครื่องนันทา (2548) ศึกษาความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากฝุ่นผ้าของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมตัดเย็บเสื้อผ้า กลับพบว่า การรับรู้การรับรู้ความเสี่ยงของพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากฝุ่นผ้าไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากฝุ่นผ้า

จะเห็นได้ว่า การศึกษาที่ผ่านมา พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงจากการทำงานมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน แต่ยังมีบางการศึกษาที่พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงจากการทำงานไม่มีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

2) การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน หมายถึง ความเชื่อหรือความรู้สึกของบุคคลเกี่ยวกับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงานที่จะเกิดขึ้นกับตนเอง หรือความรุนแรงของภาวะแทรกซ้อนที่เกิดจากการบาดเจ็บจากการทำงาน ผลกระทบจากการบาดเจ็บซึ่งก่อให้เกิดความพิการหรือเสียชีวิต หากปล่อยไว้โดยปฏิบัติพฤติกรรมไม่เหมาะสม (Rosenstock, 1974 อ้างถึงใน อีรณัฐ ห่านิรัตติชัย, 2555, น. 37) จากการศึกษาพบว่า การรับรู้ความรุนแรงมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บ เช่น การศึกษาของ กวิณซ์ตา อภิธนาตล (2546) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงานของคนงานท่าเฟอร์นิเจอร์ พื้นที่เขตหนองแขม กรุงเทพมหานคร พบว่า การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.404, p < .01$) เป็นต้น แต่ในขณะเดียวกันยังมีการศึกษาของ ณัฏฐร สุขสีทอง (2552) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทางตาจากการประกอบอาชีพของช่างเชื่อมโลหะในจังหวัดปทุมธานี พบว่า การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางตาไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทางตาของช่างเชื่อม สอดคล้องกับการศึกษาของ มณีวรรณ ศรีสวัสดิ์ (2547) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของช่างพิมพ์สี โรงพิมพ์สิ่งพิมพ์ประเภทกระดาษ พื้นที่เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร พบว่า

การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน

จะเห็นได้ว่า การศึกษาที่ผ่านมาพบว่า การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน แต่มีบางการศึกษาที่พบว่า การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงานไม่สามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้

3) การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน หมายถึง ความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อปฏิบัติตามคำแนะนำที่ได้รับว่าเมื่อปฏิบัติแล้วจะมีประโยชน์ต่อตนเองโดยช่วยลดการบาดเจ็บจากการทำงาน จากการศึกษาพบว่า การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ดังเช่น การศึกษาของ ยูพิน ภาวายน (2555) ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็ม พบว่า การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็มอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.482, p < .01$) และร่วมกับปัจจัยการรับรู้ความสามารถของตนเอง และการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ร้อยละ 56.9 สอดคล้องกับการศึกษาของ ณัฏฐร สุขสีทอง (2552) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทางตาจากการประกอบอาชีพของช่างเชื่อมโลหะในจังหวัดปทุมธานี พบว่า การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุทางตามีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทางตาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.337, p < .001$) และสามารถร่วมอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทางตาของช่างเชื่อมโลหะได้ร้อยละ 7.1 สอดคล้องกับการศึกษาของกฤตธีรา เครื่องนันทา (2548) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากฝุ่นผ้าในโรงงานอุตสาหกรรมตัดเย็บเสื้อผ้าขนาดกลางในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากฝุ่นผ้ามีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากฝุ่นผ้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.164, p < .05$) อย่างไรก็ตาม การศึกษาของ ปิยะนุช บุญวิเศษ (2554) ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูปในผู้ประกอบการอาชีพผลิตธูป พบว่า การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูปมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.479, p < 0.1$) แต่ไม่สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป และการศึกษาของ สุรียพร ดันชุมพร (2550) ศึกษาปัจจัยทำนายการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงในคนงานโรงงานไม้แปรรูปขนาดใหญ่ พบว่า ปัจจัยการรับรู้ประโยชน์ของการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงมี

ความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียง ($r = 0.365, p < .01$) แต่ไม่สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงในคนงานโรงงานไม้แปรรูปขนาดใหญ่ได้

จะเห็นได้ว่า การศึกษาที่ผ่านมา พบว่าการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ในทางบวกและสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่มีบางการศึกษาที่พบว่า การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานไม่สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้

4) การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน หมายถึง ความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับอุปสรรคที่จะเกิดขึ้นเมื่อปฏิบัติตามคำแนะนำเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน เป็นความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับกิจกรรมที่ขัดขวางการปฏิบัติตัวในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน (Rosenstock, 1974 อ้างถึงใน ชีรนุช ห่านิรติศัย, 2555, น. 38) การศึกษาพบว่า การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ดังเช่น การศึกษาของ กฤตธีรา เครื่องนันทา (2548) ศึกษาความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมป้องกันการอันตรายจากฝุ่นผ้า พบว่า การรับรู้อุปสรรคมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = -0.195, p < .01$) สอดคล้องกับการศึกษาของแมคคอลลูจ ลุกและโรนิส (McCullagh, Luke & Ronis, 2002) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันการได้ยินในเกษตรกร ผลการศึกษาพบว่า การรับรู้อุปสรรคของการใช้อุปกรณ์ป้องกันการได้ยินสามารถทำนายพฤติกรรมใช้อุปกรณ์ป้องกันการได้ยินในเกษตรกรได้ สอดคล้องกับการศึกษาของ ยูพิน ภาวายน (2555) ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็ม พบว่า การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็มอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในระดับปานกลาง ($p < .01, r = -0.388$) แม้ว่าจะไม่สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้

จะเห็นได้ว่า การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานและสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ แต่ยังมีการศึกษาที่พบว่า การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานไม่สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้

5) การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน หมายถึง ความเชื่อมั่นของบุคคลว่าตนเองสามารถที่จะปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้สำเร็จ การรับรู้ความสามารถของตนเองมีอิทธิพลต่อการรับรู้อุปสรรคที่จะ

กระทำ บุคคลที่รับรู้ว่าคุณมีความสามารถสูงทำให้มีการรับรู้อุปสรรคที่จะกระทำน้อยลง การรับรู้ความสามารถของตนเองเป็นตัวกระตุ้นโดยตรงที่ทำให้เกิดพฤติกรรมการป้องกัน (Pender et al., 2011) ดังเช่น การศึกษาของ ยูพิน ภาวณ (2555) ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็ม พบว่า การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.692, p < .01$) และร่วมกับปัจจัยการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานและการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ร้อยละ 56.9 โดยที่ปัจจัยการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้มากที่สุด สอดคล้องกับการศึกษาของปิยะนุช บุญวิเศษ (2554) ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันการสัมผัสฝุ่นในผู้ประกอบการอาชีพผลิตรูป พบว่า การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันการสัมผัสฝุ่น สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันการสัมผัสฝุ่นได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.520, p < .01$) สอดคล้องกับการศึกษาของสุวัจนา ณ พัทลุง (2548) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยคัดสรรกับพฤติกรรมป้องกันอันตรายจากเสียงของคนงานในโรงงานอุตสาหกรรม พบว่า การรับรู้สมรรถนะแห่งตนในการป้องกันอันตรายจากเสียง มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอันตรายจากเสียง ($r = 0.334, p < .001$) และพบว่า การรับรู้ความสามารถของตนเองและการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอันตรายจากเสียงร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอันตรายจากเสียงได้ ร้อยละ 14.3 เป็นต้น

จะเห็นได้ว่า การรับรู้ความสามารถของตนเองหรือการรับรู้สมรรถนะของตนเองมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานและสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้

6) การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง หมายถึง การรับรู้ของบุคคลเกี่ยวกับการสนับสนุน/ให้ความช่วยเหลือ/ให้การดูแล จากหัวหน้างาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน และเพื่อนร่วมงาน การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องเป็นสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ (cue to action) ซึ่งเป็นเหตุการณ์หรือสิ่งที่มีกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมที่ต้องการ การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องเป็นสิ่งชักนำภายนอกหรือสิ่งกระตุ้นภายนอก (external cues) (Becker, 1974) การได้รับการสนับสนุนด้านข้อมูลข่าวสารจากสังคม และเพื่อนร่วมงานมีผลทำให้คนงานมีพฤติกรรมสุขภาพที่ดีขึ้น (Pender et al., 2011) การศึกษาที่พบว่า การสนับสนุนจากหัวหน้างาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน และเพื่อนร่วมงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานดังเช่น การศึกษาของ ยูพิน ภาวณ (2555) ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการ

ทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็ม พบว่า การสนับสนุนจากหัวหน้างานหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็มอย่างมีนัยสำคัญสถิติ ($r = 0.357, p < .01$) และการสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็มอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.371, p < .01$) สอดคล้องกับการศึกษาของ เตือนใจ วงศ์รักษา (2559) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการใช้สารเคมีของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมผลิตรองเท้าขนาดย่อมในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การได้รับการสนับสนุนทางสังคมจากนายจ้างเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการอันตรายจากการใช้สารเคมีของพนักงานโรงงานผลิตรองเท้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.403, p < .001$) และสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันการอันตรายจากการใช้สารเคมีของพนักงานได้ร้อยละ 1.6 นอกจากนี้ยังพบว่า การได้รับการสนับสนุนทางสังคมจากเพื่อนร่วมงานเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=0.212, p < .001$) สอดคล้องกับการศึกษาของ ฉัตร สุขสีทอง (2552) ศึกษาพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บทางตาจากการประกอบอาชีพของช่างเชื่อมโลหะในจังหวัดปทุมธานี พบว่า การสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.341, p < .01$) และพบว่า การสนับสนุนทางสังคมจากนายจ้างสามารถร่วมอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บทางตาของช่างเชื่อมโลหะได้ร้อยละ 15.7 ($p < .001$) สอดคล้องกับการศึกษาของ มนัส ผิวง (2558) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) สุวรรณภูมิ พบว่า ปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติงานด้านหัวหน้างานมีส่วนช่วยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สุวรรณภูมิ ได้ดีที่สุด ($B = 0.497$) และร่วมกับปัจจัยอื่นทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานได้ร้อยละ 48.3 สอดคล้องกับการศึกษาของ ปิยะนุช บุญวิเศษ (2554) ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นรูปในผู้ประกอบการอาชีพผลิตรูป พบว่า การได้รับคำแนะนำจากเพื่อนร่วมงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นรูปได้มากที่สุด ($r = 0.666, p < 0.1$) เป็นต้น แต่ในขณะที่เดียวกันยังมีการศึกษาของ วิราภรณ์ ทองยัง (2552) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการโรคและการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานเก็บขยะ พบว่า การได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างาน และเพื่อนร่วมงานไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

จะเห็นได้ว่า พนักงานที่ได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน และเพื่อนร่วมงาน จะส่งผลให้พนักงานมีพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานดีขึ้น และพบว่าการสนับสนุนจากหัวหน้างาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน

และเพื่อนร่วมงานมีความสัมพันธ์และสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่ก็ยังมีการศึกษาที่พบว่า การได้รับแรงสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

7) *การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน* หมายถึง การรับรู้ของบุคคลต่อการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเป็นสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ (cue to action) ซึ่งเป็นเหตุการณ์หรือสิ่งที่มากระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมที่ต้องการ การบริหารจัดการเป็นสิ่งชักนำภายนอกหรือสิ่งกระตุ้นภายนอก (external cues) (Becker, 1974) การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน หมายถึง การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงานของนายจ้างเกี่ยวกับการสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล การดูแลและปรับปรุงเครื่องมือ สภาพแวดล้อมของสถานประกอบการให้ปลอดภัยจากการบาดเจ็บ (ฉัตร สุขสีทอง, 2552) การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน เป็นการรับรู้ของบุคคลที่เกี่ยวกับการจัดการของบริษัทในเรื่องของอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและมาตรฐานความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม โดยที่บุคคลจะเลือกปฏิบัติในสิ่งที่รู้สึกว่าจะเข้ากับวิถีชีวิตของตนเอง สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของตนเอง เมื่อรู้สึกปลอดภัยและมั่นคง บุคคลจึงจะปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน (Pender, 2011) การศึกษาที่พบว่า การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน เช่น การศึกษาของ ยูพิน ภวายน (2555) ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็ม พบว่า การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์มีทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.431, p < .01$) และร่วมกับปัจจัยการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานและการรับรู้ความสามารถของตนเอง สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็มได้ร้อยละ 56.9 สอดคล้องกับการศึกษาของ สุริสา ต้นชุมพร (2550) ศึกษาปัจจัยทำนายการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงในคนงานโรงงานไม้แปรรูปขนาดใหญ่ พบว่า การจัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้คนงานมีความสัมพันธ์กับการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.321, p < .01$) สอดคล้องกับการศึกษาของ ณัชชา เจริญรุ่งเรือง (2551) ศึกษาพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานในโรงงานผลิตเม็ดพลาสติกแห่งหนึ่งในจังหวัดปทุมธานี พบว่า ปัจจัยด้านการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์ทางบวกต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.371, p < .05$) สอดคล้องกับการศึกษาของ ปิยะนุช บุญวิเศษ (2554) ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นรูปในผู้ประกอบการอาชีพผลิตรูป พบว่า การจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นรูปอย่างมีนัยสำคัญ

ทางสถิติ ($r = 0.431, p < .01$) สอดคล้องกับการศึกษาของ จินตนา เนียมน้อย (2556) ศึกษาปัจจัยทำนายการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จังหวัดสมุทรปราการ พบว่า การบริหารจัดการอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสามารถร่วมทำนายการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลของพนักงานได้มากที่สุด (R^2 ร้อยละ 27.1) ในขณะเดียวกันยังมีการศึกษาของ วราภรณ์ พรหมศิริ (2544) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและโรคจากการทำงานของพนักงานทำความสะอาดสถานพยาบาล พบว่า การจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

จะเห็นได้ว่า การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของผู้ปฏิบัติงานได้ แต่ก็ยังมีบางการศึกษาที่ผลการศึกษาไม่เป็นไปในทางเดียวกัน

8) *การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ* หมายถึง การกำหนดวิธีการทำงานอย่างปลอดภัย และมาตรการควบคุมบังคับให้คนงานปฏิบัติตาม หากผู้ใดฝ่าฝืนจะต้องถูกลงโทษ เพื่อให้เกิดสำนึก และหลีกเลี่ยงการกระทำที่ไม่ถูกต้องหรือเป็นอันตราย (วิฑูรย์ สิมะโชคดี, 2528) การออกกฎระเบียบและข้อบังคับเป็นสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ (cue to action) ซึ่งเป็นเหตุการณ์หรือสิ่งที่มากระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมที่ต้องการ การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องเป็นสิ่งชักนำภายนอกหรือสิ่งกระตุ้นภายนอก (external cues) (Becker, 1974) ซึ่งกรีนและครูเตอร์ (Green & Kreuter, 1999) อ้างถึงใน นพรัตน์ เทียงคำดี, 2558) อธิบายว่า มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน การมีส่วนร่วมในการวางแผน กฎระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนมีการควบคุมบังคับใช้ในการดำเนินงานเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน สิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยเอื้อและสนับสนุนให้เกิดเงื่อนไข ทำให้บุคคลสามารถทำพฤติกรรมป้องกันอันตรายจากการทำงานได้ ดังเช่น การศึกษาของ มนัส ผิวผ่อง (2558) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายซ่อมบำรุง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สุวรรณภูมิ พบว่า ปัจจัยด้านการออกกฎข้อบังคับเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและร่วมกับปัจจัยอื่น (ปัจจัยด้านหัวหน้างานและปัจจัยด้านการศึกษา) ทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยานฯ ได้ร้อยละ 48.3 สอดคล้องกับการศึกษาของ สอดคล้องการศึกษาของ เสาวณีย์ เฒ่าเมือง (2554) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท ซีทีเอส อิเล็กทรอนิกส์ คอร์ปอเรชั่น ประเทศไทย จำกัด พบว่า การออกกฎระเบียบมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.358, p < .01$) สอดคล้องกับการศึกษาของ อมรรรัตน์ หมั่นจิตน้อย (2552) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลใน

การทำงาน และพฤติกรรมการความปลอดภัยของพนักงานในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร พบว่า ปัจจัยด้านกฎระเบียบและกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการความปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.474, p < .01$) สอดคล้องกับการศึกษาของ สุริวัลย์ ใจกล้า (2557) ศึกษาพฤติกรรมการความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน บริษัท เอสอีไอ อินเทอร์เน็ตคอนเนคส์ โปรดักส์ (ประเทศไทย) จำกัด พบว่า พนักงานที่มีปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการทำงาน (การออกกฎข้อบังคับ) มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ($r = 0.146$) สอดคล้องกับการศึกษาของ ธิติ เปรินทร์ (2550) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความปลอดภัยและพฤติกรรมการความปลอดภัยของพนักงานฝ่ายผลิตในโรงงานกลุ่มบริษัทไทยซัมมิท 4 แห่ง พบว่า ปัจจัยการรับรู้ระบบความปลอดภัยด้านกฎและนโยบายความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการความปลอดภัย ($r = 0.527, p < .01$)

จะเห็นได้ว่า กฎระเบียบและข้อบังคับมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันความปลอดภัยในการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เนื่องจากการออกกฎระเบียบและข้อบังคับเป็นปัจจัยเอื้อและสนับสนุนให้เกิดเงื่อนไข ทำให้บุคคลสามารถทำพฤติกรรมป้องกันอันตรายจากการทำงาน

9) *ความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงาน* หมายถึง ความเข้าใจและความสามารถของบุคคลเกี่ยวกับสาเหตุและการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยความรู้เป็นสิ่งที่สั่งสมมาจากการศึกษาเล่าเรียน การค้นคว้าหรือประสบการณ์ รวมทั้งความสามารถเชิงปฏิบัติและทักษะความเข้าใจ หรือสารสนเทศที่ได้รับมาจากระบบการรับรู้ สิ่งที่ได้รับมาจากการได้ยิน ได้ฟัง การคิดหรือการปฏิบัติในองค์วิชาในแต่ละสาขา (มนัส ปันหล้า, 2558) เป็นความเข้าใจในเรื่องบางเรื่องหรือสิ่งบางสิ่งอาจรวมไปถึงความสามารถในการนำสิ่งนั้นไปใช้เพื่อเป้าหมายบางประการ (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2558) เป็นการระลึกรู้ถึงเรื่องราวต่าง ๆ ทางด้านสุขภาพที่เคยพบ เคยเห็น เคยได้ยิน หรือเคยมีประสบการณ์มาแล้ว วัตถุประสงค์จากการจำหรือท่องจำ เป็นต้น (ภัทรา เล็กวิจิตรธาดา และอัจฉรา จินายน, 2553) ถ้าพนักงานมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานเพิ่มขึ้น ย่อมส่งผลให้พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานดีขึ้น(มณีวรรณ ศรีสวัสดิ์, 2547) ดังเช่น การศึกษาของ ปิยะนุช บุญวิเศษ (2554) ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันการสัมผัสฝุ่นในผู้ประกอบการอาชีพผลิตรูป พบว่า ความรู้เรื่องอันตรายของฝุ่นรูปและการป้องกันการสัมผัสฝุ่นรูปมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันการสัมผัสฝุ่นรูปอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.431, p < .01$) และสามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันการสัมผัสฝุ่นรูปได้ร้อยละ 19.7 สอดคล้องกับการศึกษาของ กนกอร เจริญผล (2559) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรม พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.334, p < .001$) และสามารถ

ร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานได้ร้อยละ 11.2 สอดคล้องกับการศึกษาของ นพรัตน์ เทียงคำดี (2558) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานเก็บขยะ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานเก็บขยะอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.262, p < .001$) และสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานเก็บขยะได้ร้อยละ 4.7 สอดคล้องกับการศึกษาของ จุฑามาศ คชโคตร (2560) ศึกษาพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรม จังหวัดมหาสารคาม พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงานมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการทำงานของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรม ($r = 0.43, p < .01$) ในขณะเดียวกันยังมีการศึกษาของ ณัฏฐ์ สุขสีทอง (2552) ศึกษาพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทางตาจากการประกอบอาชีพของช่างเชื่อมโลหะ ในจังหวัดปทุมธานี พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุทางตาไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บทางตา สอดคล้องกับการศึกษาของ สุระชัย ยะเครือ (2550) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอันตรายจากการใช้สารเคมีทางการเกษตรของเกษตรกรในอำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันตนเองจากการทำงานไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันตนเองจากการทำงาน

จะเห็นได้ว่า ปัจจัยเรื่องความรู้เรื่องอันตรายจากการทำงานและการป้องกันมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ แต่ยังมีการศึกษาที่พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันตนเองจากการทำงานไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานด้วย

10) ลักษณะงาน หมายถึง ภาระหน้าที่ความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของพนักงานจัดระวางสินค้าที่ปฏิบัติอยู่ประจำ ซึ่งประกอบด้วยพนักงานคลังสินค้าขาออกและพนักงานขับรถยก โดยที่ลักษณะงานเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานได้ (สำนักโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2555) การศึกษาที่พบว่าลักษณะงานมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ดังเช่น การศึกษาของ เตือนใจ วงศ์รักษา (2559) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการใช้สารเคมีของพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตรองเท้า พบว่า ลักษณะงานด้านการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการนำส่วนประกอบต่าง ๆ มาติดกันโดยใช้น้ำยาเคมีและความร้อนเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอันตรายจากการใช้สารเคมีของพนักงานโรงงานผลิตรองเท้าขนาดย่อมในเขตกรุงเทพมหานคร ($r = 0.196, p < .01$) และสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมกรรมการป้องกันอันตรายจากการใช้สารเคมีของพนักงานได้ร้อยละ 2.6 สอดคล้องกับการศึกษาของ สุริวัลย์ ไกกล้า (2557) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน บริษัท เอสอีไออินเตอร์คอนเนคส์

โปรดักส์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยการเปรียบเทียบพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานจำแนกตามลักษณะงาน พบว่า พนักงานที่มีลักษณะงานแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จะเห็นได้ว่า ปัจจัยลักษณะงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติและสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากการทำงานได้ แต่จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่าปัจจัยลักษณะงานมีการศึกษาน้อย ดังนั้นการศึกษาครั้งนี้จึงยังนำปัจจัยลักษณะงานมาเป็นปัจจัยในการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าด้วย

กล่าวโดยสรุป ในการศึกษาครั้งนี้ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมี 10 ปัจจัย ได้แก่ ความรู้เรื่องอันตรายจากการทำงาน การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย การสนับสนุนจากหัวหน้างาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานและการสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงาน กฎระเบียบและข้อบังคับ และลักษณะงาน

2. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดระวางสินค้า

2.1 ความหมายและหน้าที่ของคลังสินค้า

คลังสินค้า หมายถึง สิ่งปลูกสร้างที่มีไว้เพื่อใช้ในการพักและเก็บรักษาสินค้าในปริมาณมาก กิจกรรมของคลังสินค้าส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือวัตถุดิบ การจัดเก็บโดยไม่ให้สินค้าเสื่อมสภาพหรือแตกเสียหาย ลักษณะทั่วไปของคลังสินค้า คือ อาคารชั้นเดียวมีพื้นที่โล่งกว้างสำหรับเก็บสินค้า มีประตูขนาดใหญ่หลายประตู เพื่อสะดวกในการขนถ่ายสินค้า คลังสินค้ามีหน้าที่หลากหลาย เช่น รักษาระดับสินค้าคงคลัง สนับสนุนการผลิต (manufacturing support) ผสมสินค้า (product mixing) รวบรวมสินค้าก่อนจัดส่ง (consolidation) แยกหีบห่อ (break bulk) หรือกระจายสินค้า (cross dock) เป็นต้น (สมโรตม์ โกลมวนิช และอนันต์ ดีโนจนวงศ์, 2553) สำหรับคลังสินค้าในสนามบินสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย การให้บริการสินค้าเพื่อการนำเข้า (Import) สินค้าถ่ายลำ (Transshipment) และสินค้าเพื่อการส่งออก (Export) (Bangkok flight services, 2016)

2.2 ประเภทของสินค้า สินค้าแบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) สินค้าขนาดเล็ก (Small Shipment) 2) สินค้าขนาดใหญ่ (Heavy Shipment) และ 3) สินค้าพิเศษ (Special Shipment) ซึ่งอาจจะเป็นสิ่งมีชีวิต สินค้าที่เป็นของเหลว (Wet Cargo) วัตถุหรือสารที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพ ความปลอดภัยของทรัพย์สิน หรือสิ่งแฉดล้อมเมื่อขนส่งทางอากาศ (Dangerous Goods) ก็ได้ (Bangkok flight services, ม.ป.ป.)

2.3 ขั้นตอนในการจัดระวางบรรทุกสินค้า ขั้นตอนในการจัดระวางบรรทุกสินค้าจะเป็นไปตามมาตรฐานและความต้องการของลูกค้าสายการบินและไม่ให้เกิดการผิดพลาดในการจัดระวางบรรทุก โดยที่สายการบินจะส่งข้อความการจัดระวางบรรทุกมาที่แผนกเอกสารขาออก (Document Export) และแผนกเอกสารขาออกจัดส่งข้อความให้กับแผนกจัดระวางสินค้า (Build up) หัวหน้างานแผนกจัดระวางสินค้าที่ดูแลเที่ยวบินนั้นจะมอบหมายงานให้พนักงานขับรถยก (Forklifts) เตรียมพื้นที่จัดระวางสินค้า รวมไปถึงการเตรียมตู้สำหรับบรรทุกสินค้าขึ้นเครื่องบิน ตามจำนวนที่กำหนดไว้ในแผนการจัดระวางบรรทุกที่สายการบินกำหนด ส่วนพนักงานคลังสินค้าขาออก จะทำหน้าที่จัดเตรียมสินค้าเพื่อทำการจัดระวางบรรทุกสินค้าแต่ละเที่ยวบินโดยการใช้รถยกลากหรือการยกด้วยมือในแต่ละพื้นที่การจัดระวางบรรทุกสินค้า นับจำนวนสินค้า พร้อมทั้งตรวจสอบสภาพสินค้า และความเรียบร้อยก่อนจัดระวางบรรทุก ดำเนินการจัดระวางบรรทุกสินค้าใส่แผ่นรองสินค้า และตู้บรรทุกสินค้าตามแผนการจัดระวางบรรทุก

2.3.1 การจัดระวางสินค้าทั่วไป จะจัดระวางบรรทุกบนแผ่น ตู้บรรทุกและในรถคาร์ต (Cart) โดยมีขั้นตอนการปฏิบัติ ดังนี้

- 1) การจัดระวางบรรทุกบนแผ่นสำหรับวางสินค้า มี 10 ขั้นตอน ดังนี้
 - (1) เตรียมแท่นสำหรับการจัดวางแผ่นรองสินค้า (Slave pallet)
 - (2) ตรวจสอบสภาพแผ่นวางรองสินค้าที่จะนำมาใช้ในการโหลดสินค้า
 - (3) เมื่อตรวจสอบสภาพแผ่นวางรองสินค้าสมบูรณ์แล้ว นำแผ่นรองสินค้าเปล่ามาวางบนบริเวณสำหรับทำการจัดระวางสินค้า (Work station) หรือแท่นสำหรับจัดระวางแผ่นเพื่อวางสินค้า
 - (4) ตรวจสอบฉลาก และนับจำนวนสินค้า
 - (5) ปูแผ่นพลาสติกก่อนที่จะทำการจัดระวางสินค้า ขึ้นอยู่กับความต้องการของสายการบิน เก็บชายของพลาสติกโดยพับขึ้นมาทุกด้าน
 - (6) ตรวจสอบความสูงและยื่นไม่ให้เกินพิกัดของเครื่องบิน
 - (7) นำพลาสติกมาคลุมโดยการห่อให้สนิท
 - (8) คลุมตาข่าย (net) ให้ครอบคลุมสินค้าโดยใช้เชือกรัดมุ่มมทั้งสี่ด้านให้

แน่นหนา

(9) ระบุหมายเลขตู้บรรทุกสินค้าขึ้นเครื่องบิน (Unit Loaded Device, ULD) น้ำหนัก เมืองต้นทาง เมืองปลายทาง ให้ถูกต้องและครบถ้วนในเอกสาร

(10) ตรวจสอบสภาพของแผ่นให้เรียบร้อยก่อนชั่งน้ำหนัก



ภาพที่ 2.2 แท่นสำหรับการจัดระวางแผ่นวางสินค้า



ภาพที่ 2.3 แผ่นรองสำหรับวางสินค้าและตาข่ายคลุมสินค้า (Net)



ภาพที่ 2.4 การคลุมตาข่าย (Net)

2) การจัดระวางบรรทุกในตู้บรรทุกสัมภาระ (Container) มี 6 ขั้นตอน ดังนี้

- (1) เตรียมตู้เปล่าที่มีสภาพดี สภาพตู้ไม่โค้งงอ มุมตู้ไม่หลุด
- (2) ตรวจสอบจำนวนสินค้าที่จะทำการจัดระวางบรรทุกใส่ตู้
- (3) ปูพลาสติกลงบนพื้นตู้ก่อนจะจัดระวางบรรทุก
- (4) เตรียมแผ่นไม้รองก่อนจะจัดระวางบรรทุก สำหรับสินค้ามีน้ำหนักมากเพื่อกระจายน้ำหนักของสินค้า เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดความเสียหายกับตู้ และในกรณีที่มีสินค้าอยู่ในตู้ไม่เกิน 3 ใน 4 ให้ใช้เชือกมัดสินค้าให้อยู่กับที่ (tie down)
- (5) ปิดประตูและตรวจสอบความเรียบร้อยของกลอน
- (6) ตรวจสอบสภาพของตู้บรรทุกสัมภาระให้เรียบร้อยก่อนซิ่งน้ำหนัก



ภาพที่ 2.5 ตู้บรรทุกสัมภาระ (Container)

3) การจัดระวางสินค้าในรถคาร์ท (Cart) มี 4 ขั้นตอน ดังนี้

- (1) เตรียมรถคาร์ท ที่มีสภาพดีตามจำนวนในแผนการจัดระวางบรรทุก
- (2) ตรวจสอบจำนวนสินค้าที่จะทำการจัดระวางบรรทุกใส่ในรถคาร์ท
- (3) เมื่อตรวจสอบจำนวนสินค้าแล้ว ทำการจัดระวางบรรทุกสินค้าใส่ในรถคาร์ท ในขั้นตอนนี้จะใช้แรงงานพนักงานในการยกสินค้า
- (4) ปิดผ้าใบรถคาร์ท และใช้พลาสติกพันรอบคาร์ท เพื่อป้องกันสินค้าตกหล่น และตรวจสอบความเรียบร้อยของรถคาร์ท ก่อนที่จะลากรถไปส่งยังลานจอด



ภาพที่ 2.6 รถคาร์ท (Cart)

2.3.2 การจัดระวางบรรทุกสินค้าพิเศษ สินค้าพิเศษได้แก่ สินค้าที่เป็นของเหลว สินค้าที่เป็นสิ่งมีชีวิต และสินค้าอันตราย ซึ่งต้องจัดระวางด้วยความระมัดระวังดังนี้

1) การจัดระวางสินค้าที่มีของเหลวเป็นส่วนประกอบ หรือของที่สามารถผลิตน้ำหรือของเหลวออกมาได้ (Wet cargo) มีข้อปฏิบัติทั่วไป ดังนี้

- (1) ให้ตรวจสอบสภาพของสินค้าว่ามีน้ำรั่วซึมออกมาหรือไม่
- (2) ต้องปูพื้นแผ่นหรือตู้ด้วยกระดาษซับ
- (3) ให้จัดระวางบรรทุกตามสัญลักษณ์นำสินค้าด้านนี้ขึ้น “This side up”
- (4) ให้เรียงสลับกล่องกันในแต่ละชั้น

2) การจัดระวางสิ่งมีชีวิต ข้อปฏิบัติทั่วไปเหมือนการจัดระวางสินค้าที่มีของเหลวเป็นส่วนประกอบหรือของที่สามารถผลิตน้ำหรือของเหลวออกมาได้ โดยมีข้อปฏิบัติเพิ่มเติมดังนี้

- (1) การให้น้ำและอาหารต้องทำตามที่ผู้ส่งระบุไว้เท่านั้น
- (2) ในการจัดระวางบรรทุกสิ่งมีชีวิต ให้แยกตู้จัดระวางกับสิ่งของ 4 ประเภท ได้แก่ 1) สารพิษต่าง ๆ 2) สารก่อให้เกิดการติดเชื้อ 3) สารกัมมันตรังสี และ 4) น้ำแข็งแห้ง (Dry ice)

3) การจัดระวางสินค้าอันตราย (Dangerous goods) สินค้าอันตราย หมายถึง วัตถุหรือสารที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพ ความปลอดภัยของทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม เมื่อขนส่งทางอากาศ สินค้าอันตรายแบ่งเป็น 9 ประเภท ได้แก่ 1) วัตถุระเบิด (Explosive) 2) แก๊ส (Gas) 3) ของเหลวติดไฟ (Flammable liquid) 4) ของแข็งติดไฟ (Flammable solid) 5) สารที่เมื่อรวมกับสารอื่นแล้วจะเกิดปฏิกิริยา ทำให้เกิดไฟได้หรือออกซิไดเซอร์ (Oxidizer) 6) สารพิษ (Poison) 7) สารกัมมันตภาพรังสี (Radioactive) 8) สารที่มีสภาพเป็นกรดต่างๆ (Corrosive) และ 9) สารอันตรายอื่น ๆ (กรมควบคุมมลพิษ, 2554) การจัดระวางสินค้าอันตราย มีดังนี้

(1) จะต้องมีการตรวจสอบอย่างละเอียด ถ้าพบว่าสภาพหีบห่อชำรุดหรือเสียหายแจ้งพนักงานที่เกี่ยวข้องทราบทันที

- (2) วางตามลูกศร “This way up”
- (3) ยกทั้งหีบห่อ หรือใช้รถยก (Fork lift) ตักอย่างระมัดระวัง
- (4) ปฏิบัติตามคำแนะนำของพนักงานที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ในการทำการโหลดตู้หรือแผ่นที่เป็นสินค้าอันตราย

(5) ติด “DANGEROUS GOODS TAG” ทั้ง 2 ด้านตรงข้ามกัน

(6) การโหลดสินค้าในช่องเก็บสินค้าใต้ท้องเครื่องบิน (Bulk) ให้เตรียมกระดาษซับพลาสติก เชือกหีบห่อที่มีฉลาก “CAO (Cargo aircraft only)” ห้ามโหลดไปกับเที่ยวบินที่มีผู้โดยสารเด็ดขาด

2.4 พนักงานจัดระวางสินค้า

แผนกจัดระวางสินค้า (Build up) ปฏิบัติหน้าที่ในส่วน of สินค้าเพื่อการส่งออก (export) มีหน้าที่ 3 ประการ ได้แก่ 1) จัดเตรียมสินค้าเพื่อทำการจัดระวางสินค้าแต่ละเที่ยวบิน โดยการใช้อรถยกลาก 2) นับจำนวนสินค้าพร้อมตรวจเช็คสภาพสินค้าและความเรียบร้อยก่อนการจัดระวางบรรทุก และ 3) จัดระวางบรรทุกสินค้าใส่แท่นรองรับบรรจุภัณฑ์ (pallet) ตู้สำหรับบรรทุกสินค้าขึ้นเครื่องบิน และจัดระวางสินค้าในรถเข็นบรรทุกสัมภาระ ตามแผนการจัดระวางบรรทุก (Load plan) ที่ทางสายการบินได้ระบุ (booking) ไว้ แผนกจัดระวางสินค้ามีพนักงานจัดระวางสินค้า 4 ตำแหน่ง ได้แก่ พนักงานขับรถ พนักงานจัดระวางสินค้า ผู้ช่วยหัวหน้างาน หัวหน้างาน ซึ่งแต่ละตำแหน่งมีหน้าที่ดังนี้ (Bangkok flight services, ม.ป.ป.)

2.4.1 พนักงานขับรถยก (Driver) มีหน้าที่ 3 ประการ ได้แก่ 1) จัดเตรียมสินค้าเพื่อทำการจัดระวางบรรทุกสินค้าแต่ละเที่ยวบินโดยการขับรถยก (Forklift) หรือรถลาก (Hand jack) ในแต่ละพื้นที่การจัดระวางบรรทุกสินค้า 2) ตักสินค้าโดยใช้รถยกหรือรถลาก พร้อมทั้งตรวจสอบสภาพสินค้าและความเรียบร้อยก่อนจัดระวางบรรทุก และ 3) ดำเนินการตักยกสินค้าใส่แผ่นรองสินค้าและตู้บรรทุกสินค้าตามแผนการจัดระวางบรรทุก (Load plan) ที่ทางสายการบินได้ระบุไว้

2.4.2 พนักงานคลังสินค้าขาออก (Warehouse agent export) มีหน้าที่ 4 ประการ ได้แก่ 1) จัดเตรียมสินค้าเพื่อทำการจัดระวางบรรทุกสินค้าแต่ละเที่ยวบินโดยการขับรถยกลาก ในแต่ละพื้นที่การจัดระวางบรรทุกสินค้า 2) นับจำนวนสินค้า พร้อมทั้งตรวจสอบสภาพสินค้า และความเรียบร้อยก่อนจัดระวางบรรทุก 3) ดำเนินการจัดระวางบรรทุกสินค้าใส่แผ่นรองสินค้า และตู้บรรทุกสินค้าตามแผนการจัดระวางบรรทุก (Load plan) และ 4) ปฏิบัติงานตามที่ได้รับมอบหมายและรายงานความสำเร็จของงาน กรณีเกิดปัญหาต้องรายงานผู้บังคับบัญชาทันที

2.4.3 ผู้ช่วยหัวหน้างาน (Team leader) มีหน้าที่ 5 ประการ ได้แก่ 1) ควบคุมพนักงาน เพื่อเตรียมสินค้าส่งออกในแต่ละเที่ยวบินให้ถูกต้องตามแผนการจัดระวางบรรทุก (Load plan) และทันตามกำหนดตารางเวลาของสายการบิน 2) ควบคุมดูแลการจัดระวางบรรทุกสินค้า พร้อมทั้งตรวจสอบความเรียบร้อยในการจัดระวางบรรทุก 3) ดำเนินการจัดเตรียมสินค้าใส่แผ่นรองสินค้า และตู้บรรทุกสินค้าตามแผนการจัดระวางบรรทุกที่ทางสายการบินได้ระบุไว้ 4) ตรวจสอบรูปร่าง (countour) ในการจัดระวางบรรทุกสินค้าให้ตรงตามข้อกำหนดในแต่ละสายการบิน 5) ทำการส่งรายละเอียดของการจัดระวางบรรทุก เช่น จำนวนชิ้น น้ำหนักของแต่ละเที่ยวบิน เป็นต้น และรายงานให้กับแผนกเอกสารรับทราบ

2.4.4 หัวหน้างาน (Supervisor) มีหน้าที่ 3 ประการ ได้แก่ 1) ตรวจสอบข้อความในอีเมล (e-mail) จากสายการบิน เพื่อดำเนินการตามที่ลูกค้าร้องขอ 2) ตรวจสอบการปฏิบัติงาน จัดระวางบรรทุกตามมาตรฐานของสายการบิน และ 3) ควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ช่วยหัวหน้างาน (Team leader) พนักงานขับรถ (Driver) และพนักงานคลังสินค้าขาออก

2.5 ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บในคลังสินค้า

ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บในการจัดระวางสินค้าจำแนกเป็น 3 ลักษณะ คือ ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการยกของขึ้นลงด้วยมือ ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากขั้นตอนในการจัดระวางสินค้า และความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม ดังนี้

2.5.1 ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการยกของขึ้นลงด้วยมือ (Handling Objects) วิธีการจัดระวางสินค้าจำเป็นต้องยกสินค้าขึ้นลงด้วยมือ ดังนั้นจะก่อให้เกิดการบาดเจ็บส่วนต่าง ๆ ของร่างกายได้ ดังนี้ (พิมพ์พรรณ ศิลปะสุวรรณ, 2558, น. 345)

(1) **มือและแขน** มือและแขนอาจได้รับบาดเจ็บโดยเกิดบาดแผลจากเสี้ยนตำของมีคมบาด ตะปูตำ หรือถูกวัตถุที่ยกหนัก

(2) **การปวดหลังและไหล่** อาการเหล่านี้เกิดขึ้นจากการยกของผิดวิธี ทำางการทำงานไม่เหมาะสม กล่าวคือ ยกของโดยไม่บังคับให้หลังตรงและงอเข่า รวมถึงการยกสินค้าโดยไม่ใช้อุปกรณ์ช่วย

(3) **เท้า** การบาดเจ็บที่เท้าส่วนหนึ่งเกิดจากวัตถุสิ่งของหล่นทับ ซึ่งจะเกิดขึ้นบ่อยๆ ในการยกของ รวมถึงการโยนหรือปล่อยทิ้งวัตถุลงสู่พื้น

(4) **ร่างกายและศีรษะ** การได้รับบาดเจ็บบริเวณร่างกายหรือศีรษะ มักจะเกิดจากการชนวัตถุที่เป็นอันตรายตกเรี่ยราด กระแทกกระแทกตัวคน หรือของอื่น ๆ ที่บรรจุหีบห่อไว้ไม่เหมาะสม รวมถึงผู้ยกขาดการตรวจสอบว่า ห่อของที่ยกไปนั้นมีอะไรบรรจุอยู่

2.5.2 ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากขั้นตอนในการจัดระวางสินค้า การจัดระวางสินค้าในแต่ละขั้นตอนมีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บดังนี้

1) **ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากขั้นตอนการจัดระวางบนแผ่น** มีดังนี้

(1) ถูกเชือกที่ใช้มัดสินค้าบาดมือ/นิ้วมือ
(2) ได้รับบาดเจ็บจากเศษไม้แท่นรองรับบรรจุภัณฑ์สำหรับจัดระวางบรรทุกสินค้า (Pallet) ที่เกิดจากการใช้รถยก (Forklift) อย่างไม่เหมาะสม

(3) ถูกตะขอของตาข่ายคลุมสินค้าเพื่อยึดกับแท่นรองรับสินค้ากระแทกส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย

(4) ถ้ามีสิ่งกีดขวางขณะยกสินค้าอาจทำให้สะดุดล้มและต้องยกขาเพื่อข้าม ซึ่งอาจทำให้ต้องออกแรงเพิ่มขึ้นและเสียหลัก ทำให้เกิดการบาดเจ็บได้

(5) การวางเท้าในการยกสินค้าไม่มั่นคง จะทำให้ต้องออกแรงมากกว่าที่ควรจะเป็นและอาจถึงขั้นทำให้ปวดหลังทันที หรืออาจหงายหลังล้ม อาจเซไปมาขณะยกตัวขึ้น จนไปชนสิ่งอื่นๆ ได้

(6) ในระหว่างจัดระวางสินค้าอาจถูกรถยกกระแทกได้

(7) สินค้าหล่นทับเท้า

2) **ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากขั้นตอนในการจัดระวางในตัวบรรทุกสัมภาระและการจัดระวางในรถคาร์ท** มีดังนี้

(1) เชือกที่ใช้มัดสินค้าบาดมือ/นิ้วมือได้เช่นเดียวกับขั้นตอนการจัดระวางบรรทุกบนแผ่น

(2) ถ้ามีสิ่งกีดขวางขณะยกสินค้าอาจทำให้สะดุดล้มและต้องยกขาเพื่อข้าม ซึ่งอาจทำให้ต้องออกแรงเพิ่มขึ้นและเสียหลัก ทำให้เกิดการบาดเจ็บได้

(3) การวางเท้าในการยกสินค้าไม่มั่นคง จะทำให้ต้องออกแรงมากกว่าที่ควรจะเป็นและอาจถึงขั้นทำให้ปวดหลังทันที หรืออาจหกล้ม อาจเซไปมาขณะยกตัวขึ้น จนไปชนสิ่งอื่นๆ ได้

(4) สินค้าหล่นทับเท้า

3) **ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากขั้นตอนในการใช้รถยกสินค้า** พนักงานที่ทำงานกับรถยกทุกวันจะพยายามหาทางในการใช้งานให้ง่ายและเร็วที่สุด จนหลงลืมกฎในการใช้รถยกเกิดความประมาท ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ นอกจากนี้อุบัติเหตุอาจเกิดได้จากหลายสาเหตุ เช่น รถเลี้ยวได้ในวงแคบ การบรรจุของที่สูงมากจนทำให้ผู้ขับมองไม่เห็นเส้นทางข้างหน้าชัดเจนพอ รถพลิกคว่ำจากการเสียมสมดุล เป็นต้น ดังนั้นผู้ปฏิบัติงานเดินเท้าอาจได้รับอุบัติเหตุหรือเกิดการบาดเจ็บได้ (พิมพ์พรรณ ศิลปะสุวรรณ, 2558, น. 345) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับพนักงานขับรถยก ซึ่งสามารถทำให้เกิดการบาดเจ็บได้มีดังนี้ (พงษ์ศักดิ์ วิวรรณเดชะ และวิฑูรย์ สิมะโชคดี, 2543, น. 41-45)

(1) รถยก พลิกคว่ำ คนขับรถถูกเหวี่ยงออกมานอกรถ ทำให้อวัยวะของร่างกายถูกรถยกทับ เช่น แขน ขา ศีรษะถูกทับ เป็นต้น

(2) คนขับรถถูกเหวี่ยงตกจากรถยก (Forklift) ซึ่งเกิดจากการยกสัมภาระ/สินค้าที่มีน้ำหนักมากเกินไปที่กำหนดทำให้ล้อหลังลอย จึงใช้พนักงานนั่งถ่วงด้านหลัง หากพื้นมีความขรุขระ จะทำให้พนักงานถูกเหวี่ยงตกจากรถและได้รับบาดเจ็บได้

(3) คนขับลงจากรถยกโดยไม่ดับเครื่อง ไม่ดึงเบรกมือ อาจทำให้รถยกเคลื่อนตัว ทำให้คนขับรถหรือพนักงานที่ทำงานในบริเวณนั้น ถูกงาหนีบระหว่างตัวงากับสัมภาระ/สินค้า

(4) ถูกรถยกทับในระหว่างตรวจสอบสภาพก่อนเริ่มทำงาน

(5) พนักงานตกลงมาจากแผ่นรองบนรถยก

2.5.3 ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม

สภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมซึ่งอาจทำให้พนักงานจัดระวางสินค้าเกิดการบาดเจ็บได้มีดังนี้

1) **พื้นลื่น** ส่วนมากจะเกิดจากฝุ่น หากเป็นหน้าฝน ก็อาจมีความชื้นที่ทำให้เกิดการลื่นล้มได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งคลังสินค้าที่ต้องทำงานแข่งกับเวลา หยิบให้เร็ว เก็บให้ไว ทำให้เกิดอุบัติเหตุลื่นล้มได้ง่าย

2) **การวางของไม่เป็นระเบียบ** การวางของหรือสินค้าเกะกะ ไม่เป็นระเบียบ ทำให้สะดุดล้มได้

การหกล้มและลื่นล้มเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ค่อยรุนแรง แต่ผู้ปฏิบัติงานจำนวนมากที่ได้รับอันตรายจากการบาดเจ็บ ข้ำ ข้อแพลง กล้ามเนื้อฉีกขาด กระดูกหัก และอาจทำให้เสียชีวิตได้ (อนามัย ธีรวิโรจน์ เทศกะทีก, 2556)

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน พบว่ามีงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

3.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเทศ

กนกอร เจริญผล (2559) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานภาคอุตสาหกรรม 2) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรม กลุ่มตัวอย่างเป็นคนงานก่อสร้างระดับปฏิบัติงานที่ทำงานก่อสร้างในโรงกลั่นน้ำมันแห่งหนึ่งในจังหวัดชลบุรี จำนวน 359 คน สุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบง่ายโดยใช้สัดส่วนตามลักษณะงานที่รับเหมา เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามที่สร้างตามกรอบแนวคิด PRECEDE- PROCEED model แบ่งเป็น 6 ส่วน ส่วนที่ 1 ข้อมูลคุณลักษณะส่วนบุคคล ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของคนงานก่อสร้าง ส่วนที่ 3 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ส่วนที่ 4 การรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ส่วนที่ 5 การเข้าถึงแหล่งประโยชน์ด้านการป้องกันอุบัติเหตุและการสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล และส่วนที่ 6 การได้รับแรงสนับสนุนทางสังคมจากหัวหน้างาน เพื่อร่วมงานและครอบครัว ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ($r = 0.334, p < .001$) การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน ($r = 0.263, p < .001$) การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ ($r = 0.259, p < .001$) การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ($r = 0.211, p < .001$) การสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ($r = 0.206, p < .001$) การศึกษา ($r = 0.137, p < .01$) แรงสนับสนุนทางสังคม ($r = 0.150, p < .01$) และประสบการณ์การทำงาน ($r = 0.089, p < .05$) โดยพบว่า การศึกษา ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน และการสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้ร้อยละ 21.6

เตือนใจ วงศ์รักษา (2559) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากการใช้สารเคมีของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมผลิตรองเท้าขนาดย่อมในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมป้องกันอันตรายจากสารเคมีและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากการใช้สารเคมีของพนักงาน กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมผลิตรองเท้าขนาดย่อมในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 260 คน สุ่มกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามที่สร้างตามกรอบ

แนวคิด PRECEDE- PROCEED model โดยแบ่งเป็น 7 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลคุณลักษณะส่วนบุคคล ส่วนที่ 2 ข้อมูลการเจ็บป่วยของพนักงาน ส่วนที่ 3 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอันตรายจากการใช้สารเคมี ส่วนที่ 4 ทักษะเกี่ยวกับการป้องกันอันตรายจากการใช้สารเคมี ส่วนที่ 5 ปัจจัยเอื้อ ส่วนที่ 6 ปัจจัยเสริม และส่วนที่ 7 พฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากการทำงาน ผลการศึกษาพบว่า การได้รับการสนับสนุนทางสังคม นายจ้าง ลักษณะงานด้านการทำงานเกี่ยวกับการนำส่วนต่าง ๆ มาติดกัน โดยใช้ น้ำยาเคมี และความร้อน อายุ นโยบายการจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงาน การจัดอบรมด้านความปลอดภัยมีความสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากการใช้สารเคมีของพนักงานได้ร้อยละ 41.6

กรวิกา ทหาระสาร (2558) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แห่งหนึ่งของจังหวัดชลบุรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แห่งหนึ่งของจังหวัดชลบุรี กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานที่ปฏิบัติงานในฝ่ายผลิตจำนวนทั้งหมด 127 คน สุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิตามสัดส่วนของประชากร (Proportional Stratified Random Sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามที่สร้างตามกรอบแนวคิดและหลักการเสริมสร้างความปลอดภัย 3 E ได้แก่ วิศวกรรมศาสตร์ (Engineering) การศึกษา (Education) และการออกกฎข้อบังคับ (Enforcement) มี 4 ส่วน ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต ส่วนที่ 3 พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต และส่วนที่ 4 ทักษะเกี่ยวกับการป้องกันอันตรายจากการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต ผลการศึกษาพบว่า เพศ แผนกที่ปฏิบัติงาน ชั่วโมงทำงานล่วงเวลา ปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยและทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$)

นพรัตน์ เทียงคำดี (2558) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานเก็บขยะ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานเก็บขยะอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี 2) ศึกษาปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริมที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานเก็บขยะ และ 3) ศึกษาปัจจัยที่มีอำนาจทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานเก็บขยะ กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานเก็บขยะที่ทำงานในสังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นท้องที่อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี จำนวน 270 คน สุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบง่าย โดยใช้สัดส่วน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามที่สร้างตามกรอบแนวคิด PRECEDE-PROCEED model มี 6 ส่วน ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกัน

อุบัติเหตุจากการทำงาน ส่วนที่ 3 ทศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ส่วนที่ 4 ข้อมูลปัจจัยเอื้อ ส่วนที่ 5 ข้อมูลปัจจัยเสริม ส่วนที่ 6 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ผลการศึกษาพบว่า พนักงานเกือบชยะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 68.1 ปัจจัยนำ ได้แก่ อายุ ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ การได้รับอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล นโยบายและปัจจัยเสริมด้านการได้รับการสนับสนุนทางสังคมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .001$) และประสพการณ์การได้รับอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .001$) ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยด้านการได้รับการสนับสนุนทางสังคม ประสพการณ์การได้รับอุบัติเหตุ อายุ ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และนโยบายของหน่วยงานสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานเกือบชยะได้ร้อยละ 19.4

มนัส ผิวผ่อง (2558) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สุวรรณภูมิ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายซ่อมบำรุง 2) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายซ่อมบำรุง และ 3) ศึกษาอิทธิพลของปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติงานต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน พนักงานฝ่ายซ่อมบำรุงกลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 306 คน สุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่สร้างโดยใช้แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยจากองค์กร และเพิ่มตัวแปรหัวหน้างาน ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสามารถทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สุวรรณภูมิ ได้ร้อยละ 48.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ได้แก่ ด้านหัวหน้างาน การออกกฎข้อบังคับ และด้านการศึกษา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนด้านวิศวกรรมศาสตร์ไม่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

สุรวิทย์ ใจกล้า (2557) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัทเอสอีไอ อินเทอร์เน็ตคอนเนคส์ โพรดักส์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน 2) ศึกษาระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน 3) ศึกษาปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยของพนักงาน 4) ศึกษาทัศนคติต่อกิจกรรมความปลอดภัยของพนักงาน และ 5) เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน กลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานสำนักงาน พนักงานฝ่ายผลิต พนักงานฝ่ายวัตถุดิบ พนักงานฝ่ายวิศวกรรม พนักงานฝ่ายตรวจสอบคุณภาพ และพนักงาน

ฝ่ายซ่อมบำรุง จำนวน 302 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้นโดยใช้แนวคิดและหลักการเสริมสร้างความปลอดภัย 3E ได้แก่ วิศวกรรมศาสตร์ (Engineering) การศึกษา (Education) และการออกกฎข้อบังคับ (Enforcement) แบ่งเป็น 3 ส่วน ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ ลักษณะงาน ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ทศนคติต่อกิจกรรมความปลอดภัย ส่วนที่ 2 ปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการทำงาน และส่วนที่ 3 พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานอยู่ในระดับมาก ส่วนความรู้ความเข้าใจและทัศนคติต่อกิจกรรมแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยไม่แตกต่างกัน ทศนคติต่อกิจกรรมและปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยโดยรวมอยู่ในระดับดี แจกแจงรายด้าน พบว่า วิศวกรรมศาสตร์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานในระดับต่ำ การศึกษามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานในระดับต่ำ และการออกกฎข้อบังคับมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานในระดับสูงมาก ส่วนพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน แจกแจงเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการปฏิบัติงานโดยรวม ด้านการจัดการโดยรวม ด้านการใช้เครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์โดยรวมอยู่ในระดับดี และด้านสภาพแวดล้อมโดยรวมอยู่ในระดับพอใช้ การเปรียบเทียบพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานที่มีต่อลักษณะงาน พบว่า พนักงานที่มีลักษณะงานแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

มจรุรินทร์ เถียรประภากุล (2556) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานหน่วยงานผลิตโอเลฟินส์ 1 บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) สาขาที่ 2 โรงโอเลฟินส์ ไอ-หนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงาน 2) วิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ได้แก่ คุณลักษณะส่วนบุคคล การได้รับข้อมูลข่าวสาร ความรู้ความเข้าใจ และทัศนคติต่อกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงาน 3) หาแนวทางในการพัฒนาวิธีการดำเนินกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงาน กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานที่อยู่ในหน่วยงานผลิตโอเลฟินส์ 1 บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) สาขาที่ 2 โรงโอเลฟินส์ ไอ-หนึ่ง จำนวน 139 คน เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรม แบ่งเป็น 6 ส่วน ส่วนที่ 1 ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล ส่วนที่ 2 การได้รับข้อมูลข่าวสาร กิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัย ส่วนที่ 3 ความรู้ความเข้าใจในกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัย ส่วนที่ 4 ทศนคติที่มีต่อกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัย ส่วนที่ 5 พฤติกรรมความปลอดภัย ส่วนที่ 6 ข้อเสนอแนะและปัญหาอุปสรรค ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่มีอายุ 41 ปีขึ้นไป มีระยะเวลาปฏิบัติงาน 12 ปีขึ้นไป โดยปฏิบัติงานในตำแหน่งพนักงานควบคุม/ปฏิบัติการผลิต และปฏิบัติงานในสังกัดหน่วยงานปฏิบัติการผลิตมากที่สุด โดยพนักงานส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลข่าวสารกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัยมาก มีระดับความรู้ความเข้าใจต่อกิจกรรมส่งเสริม

พฤติกรรมความปลอดภัยดีมาก และมีทัศนคติที่ดีต่อกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย ใน ส่วนของระดับพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงาน พบว่า ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมความปลอดภัยใน ระดับสูง ส่วนผลการศึกษาปัจจัยต่าง ๆ พบว่า ปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคลด้านอายุและระยะเวลา ปฏิบัติงาน และการได้รับข้อมูลข่าวสารกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยไม่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัย ส่วนตำแหน่งงานและหน่วยงานสังกัด ความรู้ความเข้าใจต่อกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัย และทัศนคติต่อกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และพบว่า คุณลักษณะส่วนบุคคลด้านอายุ ระยะเวลา ตำแหน่งงานและหน่วยงานสังกัดไม่มีผลต่อการได้รับข้อมูลข่าวสารพฤติกรรมความปลอดภัย และการได้รับข้อมูลข่าวสารพฤติกรรมความปลอดภัยไม่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจในกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัย ส่วนคุณลักษณะส่วนบุคคลด้านตำแหน่งงานและหน่วยงานสังกัดมีผลต่อความรู้ความเข้าใจในกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัย และความรู้ความเข้าใจในกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัยมีผลต่อทัศนคติต่อกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ธรรมรักษ์ ศรีมารุต (2555) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของ พนักงานระดับปฏิบัติการฝ่ายผลิต บริษัท สยาม เมทัล เทคโนโลยี จำกัด จังหวัดระยอง โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ ฝ่ายผลิต บริษัท สยาม เมทัล เทคโนโลยี จำกัด ในด้านบุคคล ด้านพฤติกรรมในการทำงาน ด้านเครื่องจักร และด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน และ 2) ศึกษาการหาแนวทางป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุ จากการปฏิบัติงานของพนักงานระดับปฏิบัติการฝ่ายผลิต บริษัท สยาม เมทัล เทคโนโลยี จำกัด กลุ่ม ตัวอย่างเป็นพนักงานระดับปฏิบัติการฝ่ายผลิต บริษัท สยาม เมทัล เทคโนโลยี จำกัด จำนวน 146 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรม (เนาวรัตน์ ชามประโคน, 2551, น. 30) ประกอบด้วย 5 ส่วน ส่วนที่ 1 ปัจจัยด้านบุคคล ส่วนที่ 2 พฤติกรรมในการทำงาน ส่วนที่ 3 ปัจจัยด้านเครื่องจักร ส่วนที่ 4 ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน และส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ผลการศึกษาพบว่า ระดับการศึกษา อายุการทำงาน และจำนวนชั่วโมงการทำงานเป็นสาเหตุ ทำให้เกิดอุบัติเหตุในการทำงาน เนื่องจากขาดความรู้ความเชี่ยวชาญและจำนวนชั่วโมงการทำงาน ที่มากเกินไป ทำให้ร่างกายเกิดความเมื่อยล้า ด้านพฤติกรรมในการทำงาน พบว่า พฤติกรรมในการทำงานมีผลต่อความปลอดภัยในการทำงานด้านเครื่องจักร พบว่า อายุการใช้งานที่มีระยะเวลานาน และการชำรุดบกพร่องของเครื่องจักรเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในการทำงาน ปัจจัยด้าน สภาพแวดล้อมในการทำงาน พบว่า สภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่เหมาะสมเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในการทำงาน

สมปอง เมฆมนต์ (2555) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานและคนทำงานในเขตประกอบการ บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงาน 2) นำผลวิจัยนี้ไปเป็นข้อมูลประกอบการบริหารความปลอดภัยและเสริมสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานและคนทำงานในพื้นที่อันตราย กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานสายงานวางแผน จัดหา และวัตถุดิบ ของบริษัท ไออาร์พี จำกัด (มหาชน) จำนวน 84 คน โดยการสุ่มอย่างสะดวก (Convenience sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามปลายปิดที่สร้างขึ้นโดยศึกษาจากเอกสาร แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบ่งเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 2 ความปลอดภัยของพนักงานและคนงาน ผลการศึกษาพบว่า เพศ ระดับตำแหน่งงาน และอายุงานที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน โดยเพศชายมีความปลอดภัยในการทำงานมากกว่าเพศหญิง ส่วนพนักงานและคนงานที่มีระดับตำแหน่งผู้บริหารมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานมากกว่าตำแหน่งระดับปฏิบัติการ และพนักงานที่มีอายุงานมากกว่าจะมีพฤติกรรมความปลอดภัยมากกว่าพนักงานที่มีอายุต่ำกว่า

ยุพิน ภูวายน (2555) ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็ม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็ม 2) ศึกษาความสามารถในการทำนายของปัจจัยส่วนบุคคล การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้สมรรถนะของตนในการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การสนับสนุนจากหัวหน้างานหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน การสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงาน และการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานผลิตเสาเข็มในบริษัท อุตสาหกรรมผลิตเสาเข็ม จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน 206 คน การสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบง่าย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้นตามแนวคิดการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์ แบ่งเป็น 8 ส่วน ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลและการทำงาน ส่วนที่ 2 พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ส่วนที่ 3 การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ส่วนที่ 4 การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ส่วนที่ 5 การรับรู้สมรรถนะของตนในการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ส่วนที่ 6 การสนับสนุนจากหัวหน้างานหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ส่วนที่ 7 การสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงาน และส่วนที่ 8 การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน คือ การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การบริหารจัดการป้องกันการบาดเจ็บ

จากการทำงาน และการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ร้อยละ 56.9 ($p < .001$) โดยการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้มากที่สุด ($\beta = 0.536$)

ปิยะนุช บุญวิเศษ (2554) ศึกษาปัจจัยทำนายการป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูปในผู้ประกอบการอาชีพ โดยมิตัวตั้งประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูปในผู้ประกอบการอาชีพ ผลิตรูป 2) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูปในผู้ประกอบการอาชีพผลิตรูป กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ประกอบการอาชีพผลิตรูป จำนวน 250 คน ใช้วิธีการสุ่มอย่างง่ายเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้นโดยใช้แนวคิดของ PRECEDE -PROCEED model และแนวคิดรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพ แบ่งเป็น 9 ส่วน ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ส่วนที่ 2 ความรู้เรื่องอันตรายของฝุ่นธูปและการป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป ส่วนที่ 3 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการสัมผัสฝุ่นธูป ส่วนที่ 4 การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป ส่วนที่ 5 การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป ส่วนที่ 6 การรับรู้ความสามารถของตนในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป ส่วนที่ 7 การได้รับคำแนะนำจากเพื่อนร่วมงาน ส่วนที่ 8 การจัดหาอุปกรณ์การป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป และส่วนที่ 9 พฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป ได้แก่ เพศ ความรู้เรื่องอันตรายของฝุ่นธูปและการป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการสัมผัสฝุ่นธูป การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป การรับรู้ความสามารถของตนในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป การได้รับคำแนะนำจากเพื่อนร่วมงาน และการจัดหาอุปกรณ์การป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป ตัวแปรทั้งหมดยกเว้นการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูปได้ร้อยละ 54.3 โดยที่ตัวแปรการได้รับคำแนะนำจากเพื่อนร่วมงาน สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูปได้มากที่สุด ($\beta = 0.535$)

เสาวนีย์ เผ่าเมือง (2554) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตของบริษัทซีทีเอส อีเล็กทรอนิกส์ คอร์ปอเรชั่น (ประเทศไทย) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัย 2) ศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยส่วนบุคคลกับจำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุ 3) ศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน และ 4) ศึกษาข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในด้านการจัดการความปลอดภัยในการทำงาน กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานฝ่ายผลิตของบริษัท ซีทีเอส อีเล็กทรอนิกส์ คอร์ปอเรชั่น (ประเทศไทย) จำนวน 150 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้นโดยใช้หลักการเสริมสร้างความปลอดภัย 3E ได้แก่ วิศวกรรมศาสตร์ (Engineering) การ

ศึกษา (Education) และการออกกฎข้อบังคับ (Enforcement) จำแนกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการทำงาน และส่วนที่ 3 พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ผลการศึกษาพบว่า เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งที่ปฏิบัติและอายุงานที่ทำงานในบริษัทที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานด้านภาพรวมในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ณัทร สุขสีทอง (2552) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทางตาจากการประกอบอาชีพของช่างเชื่อมโลหะ ในจังหวัดปทุมธานี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทางตาจากการประกอบอาชีพช่างเชื่อมโลหะในจังหวัดปทุมธานี กลุ่มตัวอย่างเป็นช่างเชื่อมโลหะจำนวน 180 คน สุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบง่าย เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้นตามกรอบแนวคิดกรอบแนวคิด PRECEDE- PROCEED model โดยวัดปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริมและพฤติกรรมการบาดเจ็บทางตา ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยนำ ได้แก่ ประสิทธิภาพการทำงาน การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางตา การรับรู้ประโยชน์การป้องกันอุบัติเหตุทางตา ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงาน และปัจจัยเสริม ได้แก่ การได้รับการเสริมแรงจากนายจ้าง เพื่อนร่วมงาน บุคลากรทางการแพทย์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทางตาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) ผลการศึกษาพบว่า การสนับสนุนทางสังคมจากนายจ้าง การรับรู้ประโยชน์การป้องกันอุบัติเหตุทางตา ประสิทธิภาพการทำงาน และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางตา สามารถร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทางตาของช่างเชื่อมโลหะได้ร้อยละ 32.3 ($p < .001$)

วิฑิต กมลรัตน์ (2552) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท อิติตยา เบอร์ลา เคมีคัลส์ (ประเทศไทย) จำกัด (ฟอสเฟต ตีวีชั่น) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการ 2) ระบุปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการ และ 3) ค้นหาแนวทางในการดำเนินกิจกรรมเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุในโรงงานที่เกิดจากพฤติกรรมการทำงานที่ไม่ปลอดภัยของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการ กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท อิติตยา เบอร์ลา เคมีคัลส์ (ประเทศไทย) จำกัด (ฟอสเฟต ตีวีชั่น) จังหวัดสมุทรปราการ จำนวน 135 คน เลือกรandomตัวอย่างแบบเจาะจง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม แบ่งเป็น 4 ส่วน ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของพนักงาน ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม ส่วนที่ 3 ทักษะด้านความปลอดภัยของพนักงาน ส่วนที่ 4 ความรู้ด้านความปลอดภัยของพนักงาน ผลการศึกษาพบว่า 1) พฤติกรรมความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างด้านการปฏิบัติงาน ด้านเครื่องจักร อุปกรณ์ ด้านสภาพแวดล้อม และด้านการจัดการอยู่ในระดับสูงถึงสูงมาก 2) ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานคือ เพศ อายุงาน

และทัศนคติ โดยเพศหญิงมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานมากกว่าเพศชาย ผู้มีอายุนานกว่า และผู้มีทัศนคติดีกว่าจะมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานมากกว่า

อมรรัตน์ หมั่นจิตน้อย (2552) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลในการทำงาน และพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานที่ปฏิบัติงานในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลในการทำงานและพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานที่ปฏิบัติงานในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร 2) เปรียบเทียบลักษณะส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานที่ปฏิบัติงานในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร และ 3) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและพฤติกรรมความปลอดภัย กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานที่ปฏิบัติงานในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร จำนวน 399 คน สุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญทั่วทั้งนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้นตามแนวคิดและหลักการเสริมสร้างความปลอดภัย 3E ได้แก่ วิศวกรรมศาสตร์ (Engineering) การศึกษา (Education) และการออกกฎข้อบังคับ (Enforcement) ผลการศึกษาพบว่า 1) ปัจจัยด้านเครื่องมือและเครื่องจักรในการทำงาน ด้านกฎระเบียบและกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน และด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน มีอิทธิพลต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและพฤติกรรมความปลอดภัยในระดับมากทุกปัจจัย 2) พนักงานที่ปฏิบัติงานในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนครที่มีระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการทำงาน และประสบการณ์ในการพบเห็นอุบัติเหตุในการทำงานและผลที่ได้รับจากอุบัติเหตุที่แตกต่างกัน มีอิทธิพลต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลในการทำงานและพฤติกรรมความปลอดภัยไม่แตกต่างกัน และ 3) ปัจจัยด้านเครื่องมือและเครื่องจักรในการทำงาน ด้านกฎระเบียบและกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน และด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

นคร สະສມ (2551) ศึกษาพฤติกรรมมนุษย์และความปลอดภัยในการทำงาน กรณีศึกษา บริษัท แมทเทล กรุงเทพฯ จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาพฤติกรรมการทำงานอย่างปลอดภัยในการป้องกันตนเองจากการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต 2) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการทำงานที่ไม่ปลอดภัยของพนักงานฝ่ายผลิตในด้านทัศนคติเรื่องการป้องกันอันตรายจากการทำงาน และความรู้เรื่องการป้องกันอันตรายจากการทำงาน 3) ศึกษาและเป็นแนวทางประกอบการตัดสินใจในการดำเนินการลดการเกิดอุบัติเหตุในโรงงานที่เกิดจากพฤติกรรมการทำงานของพนักงานที่ไม่ปลอดภัย กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานบริษัทแมทเทล กรุงเทพฯ จำกัด จำนวน 322 คน สุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบง่าย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 5 ส่วน ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการทำงานอย่างปลอดภัยในการป้องกันตนเองจากการทำงาน ส่วนที่ 3 ทัศนคติเรื่อง

การป้องกันอันตรายจากการทำงาน ส่วนที่ 4 ความรู้เรื่องการป้องกันอันตรายจากการทำงาน ส่วนที่ 5 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยในการป้องกันตนเองจากการทำงานในระดับสูง มีทัศนคติและความรู้เรื่องการป้องกันอันตรายจากการทำงานอยู่ในระดับสูง กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์การทำงานในฝ่ายผลิตแตกต่างกันมีผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยในการป้องกันตนเองจากการทำงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา แผนกที่สังกัด และตำแหน่งงาน ไม่ก่อให้เกิดพฤติกรรมการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยในการป้องกันตนเองจากการทำงานที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศ ระดับการศึกษา แผนกที่สังกัดและตำแหน่งงาน แตกต่างกันมีผลต่อความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนอายุ สถานภาพสมรส และ ประสบการณ์การทำงานในฝ่ายผลิต ไม่ก่อให้เกิดความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษา และแผนกที่สังกัด แตกต่างกันมีผลต่อทัศนคติเรื่องการป้องกันอันตรายจากการทำงานที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนเพศ อายุ สถานภาพสมรส ประสบการณ์การทำงานในฝ่ายผลิตและตำแหน่งงาน ไม่ก่อให้เกิดทัศนคติเรื่องการป้องกันอันตรายจากการทำงานที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานและทัศนคติเรื่องการป้องกันอันตรายจากการทำงานกับพฤติกรรมการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยในการป้องกันตนเองจากการทำงานมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และพบว่า ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานกับทัศนคติเรื่องการป้องกันอันตรายจากการทำงานมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

วันเฉลิม พลอินทร์ (2549) ศึกษาการสนับสนุนเรื่องความปลอดภัยและอนามัยในการทำงานขององค์กร พฤติกรรมความปลอดภัย และคุณภาพชีวิตในการทำงานของพนักงาน บริษัทปูนซิเมนต์ไทย ท่งสง จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาการสนับสนุนเรื่องความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน และคุณภาพชีวิตในการทำงานของพนักงาน 2) ศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อการสนับสนุนเรื่องความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานและคุณภาพชีวิตในการทำงานของพนักงาน 3) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการสนับสนุนเรื่องความปลอดภัยและอนามัยในการทำงานขององค์กรกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน 4) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการสนับสนุนเรื่องความปลอดภัยและอนามัยในการทำงานขององค์กรกับคุณภาพชีวิตในการทำงานของพนักงาน และ 5) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานกับคุณภาพชีวิตในการทำงานของพนักงาน กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานที่ปฏิบัติงานในฝ่ายผลิต ฝ่ายเหมืองและฝ่ายซ่อมบำรุงของโรงงานปูนซิเมนต์ไทย ท่งสง จำกัด จำนวน 197 คน สุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิอย่างมีสัดส่วน เครื่องมือที่

ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถาม มี 4 ส่วน ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ส่วนที่ 2 การได้รับการสนับสนุนในเรื่องความปลอดภัยและอนามัยในการทำงานจากองค์กร ส่วนที่ 3 พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ส่วนที่ 4 คุณภาพชีวิตในการทำงาน เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นโดยใช้ทฤษฎีของ Walton ผลการศึกษาพบว่า 1) พนักงานที่มีระดับการศึกษา สถานภาพสมรส และสังกัดหน่วยงานต่างกัน จะได้รับการสนับสนุนเรื่องความปลอดภัยและอนามัยในการทำงานต่างกัน 2) พนักงานที่มีระดับการศึกษา มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ และสังกัดหน่วยงานต่างกัน มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานต่างกัน 3) พนักงานที่มีระดับการศึกษา ระดับรายได้ และสังกัดหน่วยงานต่างกัน มีคุณภาพชีวิตในการทำงานต่างกัน 4) การสนับสนุนเรื่องความปลอดภัยและอนามัยในการทำงานขององค์กรโดยรวม มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 5) การสนับสนุนเรื่องความปลอดภัยและอนามัยในการทำงานขององค์กรโดยรวมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับคุณภาพชีวิตในการทำงานของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 และ 6) พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานโดยรวมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับคุณภาพชีวิตในการทำงานของพนักงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

3.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

แมกคอลลาจ ลุสค์และโรนิส (McCullagh, Lusk & Ronis, 2002) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันการได้ยินในเกษตรกร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อระบุปัจจัยที่มีผลต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงของเกษตรกร กลุ่มตัวอย่างเป็นเกษตรกรจำนวน 139 คน การเลือกกลุ่มตัวอย่างตามสะดวก (Convenience sample) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยสร้างขึ้นตามแนวคิดการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์ ผลการศึกษาพบว่า การสนับสนุนจากบุคคล อิทธิพลของสถานการณ์ และการรับรู้อุปสรรคของการใช้อุปกรณ์ป้องกันการได้ยินมีความสัมพันธ์กับการใช้อุปกรณ์ป้องกันการได้ยินในเกษตรกร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .01$, $p < .05$ และ $p < .01$ ตามลำดับ) และสามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันการได้ยินในเกษตรกรได้ ร้อยละ 78

โกเนสและคณะ (Gonese et al., 2002) ศึกษาการบาดเจ็บจากการทำงานในกลุ่มคนงานเก็บขยะในแผนกให้บริการสุขภาพ สภามณฑลเมืองบูลาวาโย ประเทศซิมบับเว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายธรรมชาติของการบาดเจ็บและศึกษาปัจจัยเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของคนงานเก็บขยะ รูปแบบการศึกษาเป็นแบบภาคตัดขวางเชิงพรรณนาและศึกษาย้อนหลังเกี่ยวกับการบาดเจ็บที่คนงานได้รับจากการปฏิบัติงานเก็บขยะระหว่าง ค.ศ. 2001-2002 โดยมีคนงานในแผนกนี้รวม 153 คน ทำการสัมภาษณ์ผู้จัดการอาวุโสและผู้ตรวจการรวม 23 คน ทบทวนเอกสารที่บันทึกเกี่ยวกับการบาดเจ็บของคนงานเก็บขยะ และเดินสำรวจสภาพแวดล้อมที่ทำงานเพื่อคาดการณ์ปัจจัยเสี่ยง ผลการศึกษาพบว่า ข้อมูลที่บันทึกไว้เกี่ยวกับการบาดเจ็บขณะเก็บขยะบ่งชี้ว่า ในช่วงที่ศึกษามีคนงานที่ได้รับ

บาดเจ็บ 62 คน รวม 67 ครั้ง (รวมหนึ่งรายที่เสียชีวิตด้วย) การบาดเจ็บทั้ง 67 ครั้งนี้ร้อยละ 40 (27 ครั้ง) เป็นการตัดด้านในของวัสดุที่เป็นกล่องซึ่งรถขยะไม่สามารถเก็บได้ และร้อยละ 16 (11 ครั้ง) คนงานยกของด้วยท่าทางที่ไม่ถูกต้อง ทำให้ข้อมือและข้อเท้าเคล็ด คนงานที่มีอายุ 18-25 ปีได้รับบาดเจ็บมากกว่ากลุ่มที่อายุมากกว่า 25 ปี คนงานที่ทำหน้าที่เทถังขยะและไม่ได้รับการฝึกอบรมมีความสัมพันธ์กับการได้รับบาดเจ็บ และคนงานที่เทถังขยะทุกคนไม่ได้รับการฝึกอบรมก่อนปฏิบัติงาน อันตรายที่พบขณะเดินสำรวจได้แก่ การใช้อุปกรณ์แหลมๆ ขนาดเล็กในการทำงาน (use of small jacks in workshops) การสัมผัสกับเชื้อโรคและสารเคมีบนรถเก็บขยะและบริเวณที่ทิ้งขยะ และการไม่ใช้เสื้อป้องกันหรืออุปกรณ์ป้องกัน ซึ่งผู้ตรวจการมีความเห็นว่าเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ ในขณะที่คนงานร้อยละ 84 (72 คน) มีความเห็นว่าอุปกรณ์ป้องกันตนเองมีไม่เพียงพอจึงเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บ และคนงานร้อยละ 7 (11 คน) มีความเห็นว่าอุปกรณ์ป้องกันไม่เหมาะสม

คิม จอง และฮอง (Kim, Jong and Hong, 2010) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากเสียงของพนักงานในโรงงานกำเนิดโรงไฟฟ้า ในประเทศเกาหลีใต้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงในพนักงานที่สัมผัสเสียง กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานจากโรงงานไฟฟ้าพลังความร้อนที่มีระดับเสียงใกล้เคียงกันคือ 80 เดซิเบล และ 90 เดซิเบล ในประเทศเกาหลีใต้ จำนวน 222 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้นตามกรอบแนวคิดการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยทำนายการใช้อุปกรณ์ป้องกันการได้ยิน คือ การทางสังคม (social modeling) ($OR = 1.380$) การรับรู้ประโยชน์ของการใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียง ($OR = 1.139$) และการทำงานในพื้นที่ที่มีเสียงดัง ($OR = 4.925$) โดยเปรียบเทียบระหว่างผู้ที่ใช้อุปกรณ์ป้องกันอย่างน้อย 1 ครั้ง กับผู้ที่ไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันเลย อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มน้อยกว่าครึ่งและมากกว่าครึ่งของเวลาที่ใส่ พบว่าปัจจัยทำนายการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากเสียง คือ การสนับสนุนทางสังคม ($OR = 1.795$) และการรับรู้ประโยชน์ของการใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียง ($OR = 1.139$) ส่วนการรับรู้อุปสรรคไม่สามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากเสียงได้

อวีเซียง ดาลและเดวิด (OiSaeng, Dal and David, 2013) ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากเสียงของนักผจญเพลิงในสหรัฐอเมริกา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงของนักผจญเพลิง กลุ่มตัวอย่างเป็นนักผจญเพลิงจากแผนกดับเพลิง 35 แห่ง จากรัฐหลายแห่งในสหรัฐอเมริกา จำนวน 408 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามที่สร้างตามกรอบแนวคิดแบบจำลองการส่งเสริมสุขภาพ ทฤษฎีความรู้ความเข้าใจทางสังคมและแนวคิดรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพ ตรวจสอบโดยใช้ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านการสัมผัสเสียง อิทธิพลระหว่างบุคคล การสนับสนุนของหน่วยงาน การรับรู้อุปสรรคของการใช้อุปกรณ์ป้องกันการได้ยิน และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการสูญเสียการได้ยิน ($p < .001$) เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากเสียง และสามารถร่วมทำนาย

การใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากเสียง ร้อยละ 56 ส่วนปัจจัยด้านอายุและเชื้อชาติ (ผิวขาวและผิวสี) ไม่มีความสัมพันธ์กับการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากเสียง

จากการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมา พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์และสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ความรู้ เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความสามารถของตนในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การสนับสนุนจากหัวหน้างานหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน การสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงาน การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และการออกกฎระเบียบข้อบังคับ แม้ว่าบางการศึกษาพบว่า ปัจจัยเหล่านี้ไม่มีความสัมพันธ์ และไม่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานแผนกจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ โดยนำตัวแปรตามแบบจำลองความเชื่อทางด้านสุขภาพมาใช้เป็นตัวแปรต้นของการศึกษา โดยมีพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเป็นตัวแปรตาม ซึ่งผลการศึกษาครั้งนี้สามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนารูปแบบการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของพนักงานเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในแผนกจัดระวางสินค้าของสนามบินต่อไป



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive research) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ ซึ่งมีวิธีการดำเนินการวิจัยดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากร

ประชากรในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ รวม 4 บริษัท โดยทั้ง 4 บริษัทมีพนักงานจำนวน 187, 30, 75 และ 190 คน ตามลำดับ รวมทั้งสิ้น 482 คน

1.2 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง การคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่าง และการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

1.2.1 เกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง มีดังนี้

1) เกณฑ์ในการคัดเลือกเข้าศึกษา (Inclusion criteria) เลือกกลุ่มตัวอย่างให้มีคุณสมบัติตามเกณฑ์ในการคัดเลือกเข้าศึกษาดังนี้

(1) เป็นพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ที่ปฏิบัติงานมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน

(2) สามารถอ่าน เขียน และสื่อสารโดยใช้ภาษาไทยได้

2) เกณฑ์ในการคัดออกจากการศึกษา (Exclusion criteria) ตัดตัวอย่างออกจากการศึกษาเมื่อมีคุณสมบัติตามเกณฑ์การคัดออกจากการศึกษาดังนี้

(1) พนักงานย้ายจากการเป็นพนักงานจัดระวางสินค้าไปยังแผนกอื่น

(2) พนักงานลาออกจากการเป็นพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

1.2.2 การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง มี 2 ขั้นตอน ดังนี้

1) การคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างรวม ใช้แนวคิด Power analysis สำหรับการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis) โดยกำหนดค่าอำนาจการทดสอบ (Power of analysis) เท่ากับ 0.95 กำหนดระดับนัยสำคัญ 0.05 และกำหนดค่า effect size ขนาดเล็กคือ 0.15 ในการศึกษาครั้งนี้มีตัวแปรอิสระ 10 ตัวแปร คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างได้ 172 คน ผู้วิจัยได้เพิ่มจำนวนกลุ่มตัวอย่างอีกร้อยละ 10 (จำนวน 17 คน) เพื่อทดแทนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ส่งแบบสอบถามกลับคืน รวมเป็น 189 คน (Pilot & Hungler, 1995)

2) การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างของแต่ละบริษัท คำนวณตามสัดส่วนของประชากรแต่ละบริษัท ดังนี้

$$\text{จำนวนกลุ่มตัวอย่างของแต่ละบริษัท} = \frac{\text{จำนวนกลุ่มตัวอย่างรวมที่กำหนด} \times \text{จำนวนพนักงานจัดระวางสินค้าของแต่ละบริษัท}}{\text{จำนวนพนักงานจัดระวางสินค้าของบริษัททั้งสิ้น}}$$

ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างของแต่ละบริษัท ดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างพนักงานจัดระวางสินค้าจำแนกตามบริษัท

บริษัท	จำนวนประชากร (คน)	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (คน)
บริษัทที่ 1	187	73
บริษัทที่ 2	30	12
บริษัทที่ 3	75	29
บริษัทที่ 4	190	75
รวม	482	189

1.2.3 การสุ่มกลุ่มตัวอย่าง ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Sample random sampling) โดยมีขั้นตอนดังนี้

1) คัดเลือกบริษัทที่มีพนักงานจัดระวางสินค้าในสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ 4 แห่ง

2) สุ่มพนักงานที่เป็นกลุ่มตัวอย่างด้วยการจับฉลากแบบไม่ใส่คืน (Sampling without replacement) จนครบตามจำนวนของพนักงานแต่ละบริษัท

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยใช้ข้อมูลจากการศึกษา ตำรา หนังสือ วารสาร เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ซึ่งมีรายละเอียดของแบบสอบถามและการตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถาม ดังนี้

2.1 รายละเอียดของแบบสอบถาม

แบบสอบถามมี 8 ส่วน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษาสูงสุด ประสบการณ์การทำงาน ตำแหน่งในการปฏิบัติงาน จำนวนวันทำงานในหนึ่งสัปดาห์ จำนวนชั่วโมงทำงานในหนึ่งวัน ประวัติการได้รับบาดเจ็บจากการทำงานในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา การหยุดงานเพื่อรักษาอาการบาดเจ็บ สาเหตุของการบาดเจ็บ อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บและลักษณะของการบาดเจ็บ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบเลือกตอบและเติมข้อความลงในช่องว่าง จำนวน 12 ข้อ

ส่วนที่ 2 ความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงาน เป็นข้อคำถามสำหรับพนักงานคลังสินค้าขาออก จำนวน 11 ข้อ มีคะแนนรวมตั้งแต่ 0-11 คะแนน และข้อคำถามสำหรับพนักงานขับรถ จำนวน 15 ข้อ มีคะแนนรวมตั้งแต่ 0-15 คะแนน ลักษณะของข้อคำถามเป็นแบบให้เลือกตอบ 3 ตัวเลือก (ถูกต้อง ไม่ถูกต้อง ไม่แน่ใจ) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

คำตอบ

ถูกต้อง มีค่า 1 คะแนน

ไม่ถูกต้องหรือไม่แน่ใจ มีค่า 0 คะแนน

เมื่อได้คะแนนรวมของแต่ละคนมาแล้ว นำมาหารด้วยจำนวนข้อคำถาม ได้เป็นคะแนนเฉลี่ยความรู้เรื่องการบาดเจ็บฯ ของแต่ละคนซึ่งมีค่าระหว่าง 0-1 แล้วนำมาคำนวณค่าเฉลี่ยความรู้เรื่องการบาดเจ็บฯ ของกลุ่มโดยจัดเป็นช่วง ดังนี้

$$\begin{aligned}\text{การจัดช่วง} &= (\text{ค่าสูงสุด}-\text{ค่าต่ำสุด})/\text{จำนวนชั้น} \\ &= (1-0)/5 = 0.20\end{aligned}$$

การแปลความหมายความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงาน ดังนี้ (ทัศนาศิริโชติ, 2557)

ช่วงคะแนนเฉลี่ย

0.81-1.00

0.61-0.80

0.41-0.60

ความหมาย

มีความรู้ระดับดีมาก

มีความรู้ระดับดี

มีความรู้ระดับปานกลาง

0.21-0.40

มีความรู้ระดับพอใช้

0.00-0.20

มีความรู้ระดับควรแก้ไข

ส่วนที่ 3 การรับรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน ข้อคำถามมี 4 ประเด็น ได้แก่

1) การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการบาดเจ็บจากการทำงาน จำนวน 6 ข้อ 2) การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน จำนวน 5 ข้อ 3) การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน จำนวน 5 ข้อ และ 4) การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน 5 ข้อ รวม 21 ข้อ เป็นข้อคำถามเชิงบวกจำนวน 16 ข้อ และเชิงลบจำนวน 5 ข้อ ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบมาตรประมาณค่า 5 ระดับ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ระดับความคิดเห็น/ความเชื่อ	ข้อความทางบวก	ข้อความทางลบ
มากที่สุด	5 คะแนน	1 คะแนน
มาก	4 คะแนน	2 คะแนน
ปานกลาง	3 คะแนน	3 คะแนน
น้อย	2 คะแนน	4 คะแนน
น้อยที่สุด	1 คะแนน	5 คะแนน

การแปลความหมายการรับรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงานจากคะแนนเฉลี่ย 5 ระดับ ดังนี้ (บุญใจ ศรีสถิตยัณราภรณ์, 2555, น. 95)

คะแนนเฉลี่ย	ระดับของการรับรู้
4.51-5.00	มากที่สุด
3.51-4.50	มาก
2.51-3.50	ปานกลาง
1.51-2.50	น้อย
1.00-1.50	น้อยที่สุด

ส่วนที่ 4 การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน มีข้อคำถามรวม 6 ข้อ ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตรประมาณค่า 11 ระดับ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

0 คะแนน หมายถึง ไม่มีความเชื่อมั่น 10 คะแนน หมายถึง มีความเชื่อมั่นมากที่สุด

เมื่อได้คะแนนรวมของแต่ละคนมาแล้ว นำมาหารด้วยจำนวนข้อคำถาม (หาร 6) ได้เป็นคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความสามารถของตนเองๆ ของแต่ละคนซึ่งมีค่าระหว่าง 0-10 แล้วนำมาคำนวณค่าเฉลี่ยการรับรู้ความสามารถของตนเองๆ ของกลุ่มโดยจัดเป็นช่วงดังนี้

$$\begin{aligned} \text{การจัดช่วง} &= (\text{ค่าสูงสุด}-\text{ค่าต่ำสุด})/\text{จำนวนชั้น} \\ &= (10-0)/5 = 2.00 \end{aligned}$$

การแปลความหมายการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรม
ป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ดังนี้

ช่วงคะแนนเฉลี่ย	ระดับของการรับรู้
8.01-10.00	สูงมาก
6.01-8.00	สูง
4.01-6.00	ปานกลาง
2.01-4.00	ต่ำ
0.00-2.00	ต่ำมาก

ส่วนที่ 5 การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย การสนับสนุนจากหัวหน้างานจำนวน 3 ข้อ การสนับสนุนจากเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน จำนวน 3 ข้อ และการสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงาน จำนวน 3 ข้อ เป็นข้อคำถามเชิงบวกทั้งหมด ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบมาตรประมาณค่า 5 ระดับ มีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ความถี่ของพฤติกรรม	คะแนนข้อความทางบวก
ทำเป็นประจำ	5 คะแนน
ทำบ่อยครั้ง	4 คะแนน
ทำนาน ๆ ครั้ง	3 คะแนน
ทำบางครั้ง	2 คะแนน
ไม่เคย	1 คะแนน

การแปลความหมาย การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องจากคะแนนเฉลี่ย 5 ระดับ
ดังนี้ (บุญใจ ศรีสถิตยน์รากูร, 2555, น. 95)

คะแนนเฉลี่ย	ระดับการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง
4.51-5.00	มากที่สุด
3.51-4.50	มาก
2.51-3.50	ปานกลาง
1.51-2.50	น้อย
1.00-1.50	น้อยที่สุด

ส่วนที่ 6 การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ มีข้อคำถามรวม 5 ข้อ เป็นคำถามเชิงบวกทั้งหมด มีลักษณะข้อคำถามเป็นแบบมาตรประมาณค่า 5 ระดับ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ระดับความคิดเห็น	คะแนนข้อความทางบวก
เป็นจริงมากที่สุด	5 คะแนน
เป็นจริงมาก	4 คะแนน

เป็นจริงปานกลาง	3 คะแนน
เป็นจริงน้อย	2 คะแนน
เป็นจริงน้อยที่สุด	1 คะแนน

การแปลความหมาย การออกกระเปียบและข้อบังคับ จากคะแนนเฉลี่ย 5 ระดับ ดังนี้
(บุญใจ ศรีสถิตยัณรากร, 2555, น. 95)

คะแนนเฉลี่ย	ระดับของการออกกฎระเบียบและข้อบังคับ
4.51-5.00	มากที่สุด
3.51-4.50	มาก
2.51-3.50	ปานกลาง
1.51-2.50	น้อย
1.00-1.50	น้อยที่สุด

ส่วนที่ 7 การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน มีข้อ
คำถาม 5 ข้อ ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบกำหนดให้ผู้ตอบเลือกตอบได้ 3 ตัวเลือก (มี/ใช่ ไม่มี/ไม่ใช่
ไม่ทราบ) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

คำตอบ

มี/ใช่	มีค่า	1 คะแนน
ไม่มี/ไม่ใช่ หรือไม่ทราบ	มีค่า	0 คะแนน

เมื่อได้คะแนนรวมของแต่ละคนมาแล้ว นำมาหารด้วยจำนวนข้อคำถาม (หาร 5) ได้
เป็นคะแนนเฉลี่ยการบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของแต่ละคนซึ่งมีค่า
ระหว่าง 0-1 แล้วนำมาคำนวณค่าเฉลี่ยการบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน
ของกลุ่มโดยจัดเป็นช่วงดังนี้

$$\begin{aligned} \text{การจัดช่วง} &= (\text{ค่าสูงสุด}-\text{ค่าต่ำสุด})/\text{จำนวนชั้น} \\ &= (1-0)/5 = 0.20 \end{aligned}$$

การแปลความหมาย การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ดังนี้

ช่วงคะแนนเฉลี่ย	ระดับการบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน
0.81-1.00	สูงมาก
0.61-0.80	สูง
0.41-0.60	ปานกลาง
0.21-0.40	ต่ำ
0.00-0.20	ต่ำมาก

ส่วนที่ 8 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน เป็นข้อคำถามสำหรับพนักงานคลังสินค้าขาออก จำนวน 18 ข้อ เป็นข้อคำถามเชิงบวก จำนวน 17 ข้อ และเชิงลบ จำนวน 1 ข้อ และมีข้อคำถามสำหรับพนักงานขับรถ จำนวน 25 ข้อ เป็นข้อคำถามเชิงบวก จำนวน 24 ข้อ และเชิงลบ จำนวน 1 ข้อ ลักษณะของข้อคำถามเป็นชนิดมาตราประมาณค่า 5 ระดับ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ความถี่ของพฤติกรรม	พฤติกรรมด้านบวก	พฤติกรรมด้านลบ
ทำเป็นประจำ	5	1
ทำบ่อยครั้ง	4	2
ทำนาน ๆ ครั้ง	3	3
ทำบางครั้ง	2	4
ไม่เคย	1	5

การแปลความหมาย พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน จากคะแนนเฉลี่ย 5 ระดับ ดังนี้ (บุญใจ ศรีสถิตยัณรากร, 2555, น. 95)

คะแนนเฉลี่ย	ระดับพฤติกรรมการป้องกัน
4.51-5.00	มากที่สุด
3.51-4.50	มาก
2.51-3.50	ปานกลาง
1.51-2.50	น้อย
1.00-1.50	น้อยที่สุด

2.2 การตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถาม

2.2.1 การตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity)

1) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นให้อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์พิจารณาความถูกต้อง ความชัดเจน และความครอบคลุม แล้วนำมาปรับปรุงตามข้อเสนอแนะ

2) นำแบบสอบถามที่ผ่านการแก้ไขและปรับปรุงแล้ว เสนอให้ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 ท่าน ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา ความถูกต้อง ความชัดเจนของภาษา ด้วยการให้คะแนนแบบมาตราประมาณค่า 4 ระดับ (คะแนน 4-1) คือ สอดคล้องกันมาก สอดคล้องกันค่อนข้างมาก สอดคล้องกันน้อย และไม่สอดคล้องกันเลย นำจำนวนข้อที่สอดคล้องกันมากและค่อนข้างมาก ตามความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ มาคำนวณหาดัชนีความตรงเชิงเนื้อหา (content validity index: CVI) หากมีค่า 0.80 ขึ้นไป ถือว่ามีความตรง (วาริณี เอี่ยมสวัสดิกุล และวรรณิภา อัครชัยสุภิกรม, 2550, น.

5-46) โดยคำนวณดัชนีความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity Index: CVI) ทั้งฉบับด้วยวิธีเอส-ซีวีไอ/ยูเอ (S-CVI/ Universal agreement: S-CVI/UA) (อิศรัฎฐ์รินไธสง, 2557, น. 1) ดังนี้

$$CVI = \frac{\text{จำนวนข้อคำถามที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าสอดคล้องกันมาก/สอดคล้องกันค่อนข้างมาก}}{\text{จำนวนข้อคำถามทั้งหมด}}$$

ผลการคำนวณหาค่าดัชนีความตรงเชิงเนื้อหา (S-CVI/UA) ของแบบสอบถามสำหรับพนักงานขับรถยกทั้งฉบับได้เท่ากับ 0.99 แบบสอบถามส่วนที่ 2, 3, 4, 5, 6, 7 และ 8 ได้เท่ากับ 0.97, 1.0, 1.0, 1.0, 0.93, 1.0 และ 0.98 ตามลำดับ และผลการคำนวณหาค่าดัชนีความตรงเชิงเนื้อหาของแบบสอบถามสำหรับพนักงานคลังสินค้าขาออกทั้งฉบับได้เท่ากับ 0.99 แบบสอบถามส่วนที่ 2, 3, 4, 5, 6, 7 และ 8 ได้เท่ากับ 0.95, 1.0, 1.0, 1.0, 0.88, 1.0 และ 0.98 ตามลำดับ

3) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามมาปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิแล้วนำมาเสนออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขก่อนนำไปทดลองใช้ (try out)

2.2.2 การตรวจสอบความเที่ยง (Reliability)

1) นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้ว ไปทดลองใช้กับพนักงานจัดระวางสินค้า บริษัทปี จำกัด สนามสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ จำนวน 40 คน

2) นำแบบสอบถามที่ได้รับคืนจากการทดลองใช้มาวิเคราะห์ค่าความเที่ยง โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) ได้ค่าความเที่ยงของแบบสอบถามส่วนที่ 3, 4, 5 และ 6 เท่ากับ 0.846, 0.921, 0.941 และ 0.945 ตามลำดับ ค่าความเที่ยงของแบบสอบถามส่วนที่ 8 สำหรับพนักงานคลังสินค้าขาออก เท่ากับ 0.824 และพนักงานขับรถยก เท่ากับ 0.821 ส่วนที่ 2 สำหรับพนักงานคลังสินค้าขาออกและพนักงานขับรถยก ได้ค่า KR-20 เท่ากับ 0.735 และ 0.841 ตามลำดับ ส่วนที่ 7 ได้ค่า KR-20 เท่ากับ 0.820

3) นำแบบสอบถามที่ผ่านการทดสอบความเที่ยงแล้ว มาปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถาม ดังนี้ ส่วนที่ 2 ความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงาน แบบสอบถามของพนักงานคลังสินค้าขาออกตัดข้อคำถามจำนวน 4 ข้อ เหลือข้อคำถามทั้งหมด 11 ข้อ ส่วนแบบสอบถามของพนักงานขับรถยกตัดข้อคำถามจำนวน 2 ข้อ เหลือข้อคำถามทั้งหมด 15 ข้อ และส่วนที่ 8 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน แบบสอบถามของพนักงานคลังสินค้าขาออกตัดข้อคำถามจำนวน 1 ข้อ เหลือข้อคำถามทั้งหมด 17 ข้อ ส่วนแบบสอบถามของพนักงานขับรถยกตัดข้อคำถามจำนวน 1 ข้อ เหลือข้อคำถามทั้งหมด 25 ข้อ ที่เหลืออีก 5 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 3 การรับรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน ส่วนที่ 4 การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ส่วนที่ 5 การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 6 การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ และส่วนที่ 7 การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการขาดเจ็บจากการทำงาน ไม่มีการปรับข้อความ จำนวนข้อความคงเดิม

3. การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง

ขอความยินยอมจากกลุ่มตัวอย่างโดยผู้วิจัยชี้แจงวัตถุประสงค์ ขั้นตอนการวิจัย และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ วิธีการตอบแบบสอบถามโดยไม่ระบุชื่อผู้ตอบแบบสอบถาม การส่งแบบสอบถามกลับคืนโดยใส่ซองปิดผนึก การเก็บข้อมูลเป็นความลับโดยไม่อ้างอิงถึงบุคคลใด ๆ สิทธิการออกจากโครงการได้ทุกเมื่อหรือหยุดตอบเมื่อไม่พอใจ โดยไม่เกิดผลกระทบต่อการศึกษาของนักวิจัย การศึกษาครั้งนี้จะนำเสนอผลการศึกษาโดยภาพรวมเท่านั้น และให้กลุ่มตัวอย่างลงนามในเอกสารแสดงการยินยอมของผู้เข้าร่วมโครงการวิจัย และตอบแบบสอบถามด้วยความเต็มใจ พร้อมทั้งให้ข้อมูลการติดต่อผู้วิจัย ทั้งหมายเลขโทรศัพท์และอีเมล

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูล โดยดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

4.1 เสนอโครงการวิจัยและเครื่องมือวิจัยผ่านคณะกรรมการจริยธรรมการทำวิจัยในมนุษย์ของสาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราชพิจารณา เพื่อขอเอกสารรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ ได้รับเอกสารรับรองโดยคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ เลขที่ 4/2561

4.2 ขอหนังสือขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย จากประธานกรรมการประจำสาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

4.3 ส่งหนังสือขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย เอกสารรับรองโดยคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ และเครื่องมือการวิจัย ถึงฝ่ายทรัพยากรบุคคลของบริษัทที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง เพื่อขออนุญาตเก็บรวบรวมข้อมูลจากพนักงานจัดระวางสินค้าที่ปฏิบัติงานในบริษัท

4.4 เมื่อได้รับการอนุญาตให้ดำเนินการวิจัย ผู้วิจัยแนะนำตัว ดำเนินการประสานงานกับผู้จัดการฝ่ายบุคคล เพื่อขอความร่วมมือในการทำวิจัย โดยชี้แจงเรื่องที่จะทำวิจัย วัตถุประสงค์ ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือ และขั้นตอนในการเก็บรวบรวมข้อมูล และขอรายชื่อพนักงานจัดระวางสินค้า (Build up) เพื่อนำมาดำเนินการสุ่มกลุ่มตัวอย่างตามขั้นตอนที่ได้กำหนดไว้

4.5 แจกแบบสอบถามที่ใส่ซองปิดผนึกให้แก่พนักงานจัดระวางสินค้า (Build up) สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ที่ให้ความร่วมมือในการทำวิจัย และขอให้ส่งแบบสอบถามใส่ซองปิดผนึกที่ตอบแล้วมายังห้องปฐมพยาบาล หรือส่งให้กับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยหรือหัวหน้างานภายใน 2 สัปดาห์ ติดตามแบบสอบถามหากพ้นกำหนด 2 สัปดาห์

4.6 นำแบบสอบถามที่ได้รับคืน จำนวน 189 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100 ของแบบสอบถามทั้งหมด มาตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูล ได้แบบสอบถามที่มีความสมบูรณ์ทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 100 ของแบบสอบถามที่ได้รับคืน

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้จากกลุ่มตัวอย่างมาวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปและใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

5.1 วิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล โดยใช้สถิติพรรณนา (Descriptive Statistic) ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

5.2 วิเคราะห์การรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ ปัจจัยร่วม และพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

5.3 ศึกษาความสัมพันธ์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานกับการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วม โดยใช้สถิติสหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation) และสถิติไคสแควร์ (Chi-square test) และแปลผลความสัมพันธ์ดังกล่าว ดังนี้ (ประคอง กรรณสูต, 2539)

ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์	ระดับความสัมพันธ์
0.70- ขึ้นไป	สูง
0.30-0.69	ปานกลาง
0.29 และต่ำกว่า	ต่ำ

5.4 วิเคราะห์ปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า โดยใช้สถิติการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบเพิ่มตัวแปรเป็นขั้นตอน (Stepwise multiple regression analysis)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งผู้วิจัยจะนำเสนอผลการวิจัยเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ตอนที่ 2 การรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วม

ตอนที่ 3 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

ตอนที่ 4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างมี เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การทำงาน ตำแหน่งงาน จำนวนวันทำงานต่อสัปดาห์ จำนวนชั่วโมงทำงานต่อวัน ประวัติการบาดเจ็บจากการทำงาน ประวัติการหยุดงานจากการบาดเจ็บจากการทำงาน สาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ และลักษณะของการบาดเจ็บ ดังแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล (n=189)

ข้อมูล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	186	98.40
หญิง	3	1.60
อายุ (ปี) (\bar{x} = 34.21 ปี S.D. = 8.27 ปี Max 57 ปี Min 20 ปี)		
20-24	24	12.70
25-29	30	15.90
30-34	46	24.30
35-39	48	25.40

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
40-44	17	9.00
45-49	17	9.00
50-54	2	1.10
55-59	5	2.60
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	4	2.10
มัธยมศึกษาตอนต้น	15	8.00
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	87	46.00
อนุปริญญา/ปวส.	48	25.40
ปริญญาตรี	35	18.50
ประสบการณ์การทำงาน (ปี) (\bar{x} = 6.93 ปี S.D. = 5.82 ปี Max 28 ปี Min 1 ปี)		
1-5	98	51.85
6-10	50	26.45
11-15	24	12.70
16-20	12	6.3
21-25	2	1.10
26-30	3	1.60
ตำแหน่งงาน		
พนักงานคลังสินค้าขาออก	123	65.10
พนักงานขับรถยก	66	34.90
จำนวนวันทำงานต่อสัปดาห์ (วัน) (\bar{x} = 4.96 วัน S.D. = 0.84 วัน Max 7 วัน Min 4 วัน)		
4	68	35.98
5	64	33.86
6	54	28.57
7	3	1.59

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
จำนวนชั่วโมงทำงานต่อวัน (ชั่วโมง)		
(\bar{x} = 9.89 ชั่วโมง S.D. = 1.67 ชั่วโมง Max 13 ชั่วโมง Min 8 ชั่วโมง)		
8	64	33.90
9	28	14.80
10	17	9.00
11	25	13.20
12	53	28.00
13	2	1.10
ประวัติการบาดเจ็บจากการทำงาน		
ไม่เคยได้รับบาดเจ็บ	103	54.5
เคยได้รับบาดเจ็บ แต่ไม่ได้หยุดงาน	64	33.86
เคยได้รับบาดเจ็บและหยุดปฏิบัติงาน	22	11.64
จำนวนวันหยุดงาน (วัน) (Max 14 วัน Min 1 วัน)		
1-3	21	95.45
มากกว่า 3	1	4.55
สาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ: n= 86)		
การยกหรือเคลื่อนย้ายของที่มีน้ำหนักมากเกินไป -	45	52.33
วัตถุหรือสิ่งของกระแทก/ชนตามส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย	34	39.54
วัตถุหรือสิ่งของบาด/ทิ่ม/แทง	34	39.54
หกล้ม ลื่นล้ม	32	37.21
ท่าทางการทำงานไม่เหมาะสม	25	29.10
วัตถุหรือสิ่งของของหล่นกระแทกจากที่สูง	3	3.49
อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ: n = 86)		
มือ/เท้า	44	51.16
แขน/ข้อศอก	33	38.37
นิ้วมือ	30	34.88
ขา	23	26.74

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เท้า/ข้อเท้า	22	25.58
ลำตัว/ท้อง	14	16.28
ไหล่	13	15.12
หลัง	8	9.30
นิ้วเท้า	6	6.98
ต้นคอ	5	5.81
หน้าอก	3	3.49
เข่า	1	1.16
ลักษณะการบาดเจ็บ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ, n = 86)		
เคล็ดขัดยอก ฟกช้ำ บวม กล้ามเนื้ออักเสบ	79	91.86
บาดแผลฉีกขาด	15	17.44
การกระทบกระเทือนและบาดเจ็บภายใน	8	9.30
นิ้วมือ/ มือ/ แขน/ ขา ขาด	7	8.14
กระดูกหัก/ เคลื่อน	5	5.81

จากตารางที่ 4.1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 98.4 มีอายุเฉลี่ย 34.21 ปี (S.D. = 8.27 ปี) โดยมีอายุอยู่ระหว่าง 35-39 ปี มากที่สุด ร้อยละ 25.40 และรองลงมา คือ 30-34 ปี ร้อยละ 24.30 มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. มากที่สุด ร้อยละ 46.00 และรองลงมา คือ อนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 25.40 มีประสบการณ์การทำงานเฉลี่ย 6.93 ปี (S.D. = 5.82) ส่วนใหญ่มีประสบการณ์การทำงาน 1-5 ปี ร้อยละ 51.85 และรองลงมา คือ 6-10 ปี ร้อยละ 26.45 มีตำแหน่งงานเป็นพนักงานคลังสินค้าขาออก ร้อยละ 65.10 และพนักงานขับรถ ร้อยละ 34.90 มีจำนวนวันทำงานเฉลี่ย 4.96 วันต่อสัปดาห์ (S.D. = 0.84 วัน) ส่วนใหญ่มีจำนวนวันทำงาน 4 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 35.98 รองลงมา มีจำนวนวันทำงาน 5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 33.86 กลุ่มตัวอย่างมีจำนวนชั่วโมงทำงานเฉลี่ย 9.89 ชั่วโมงต่อวัน (S.D. = 1.67 ชั่วโมง) ส่วนใหญ่มีจำนวนชั่วโมงทำงาน 8 ชั่วโมงต่อวัน ร้อยละ 33.90 รองลงมาคือ 12 ชั่วโมงต่อวัน ร้อยละ 28.00 ส่วนน้อยที่ทำงาน 13 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ ร้อยละ 1.10

ประวัติการบาดเจ็บจากการทำงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างเกินครึ่งไม่เคยได้รับบาดเจ็บจากการทำงาน ร้อยละ 54.50 รองลงมาเคยได้รับบาดเจ็บ แต่ไม่ได้หยุดงาน ร้อยละ 33.86 และเคยได้รับบาดเจ็บและหยุดปฏิบัติงาน ร้อยละ 11.64 ส่วนใหญ่หยุดงาน 1-3 วัน ร้อยละ 95.45 ส่วนน้อยที่หยุดงานมากกว่า 3 วัน ร้อยละ 4.55 สาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บที่พบมากที่สุด คือ การยกหรือเคลื่อนย้ายของที่มีน้ำหนักมากเกินไป ร้อยละ 52.33 รองลงมาคือ วัตถุหรือสิ่งของกระแทก/ชนตามส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย และวัตถุหรือสิ่งของบาด/ทิ่ม/แทง จำนวนเท่ากันร้อยละ 39.54 ส่วนน้อยที่บาดเจ็บจากวัตถุหรือสิ่งของหล่นกระแทกจากที่สูง ร้อยละ 3.49 ตำแหน่งที่พบว่าได้รับบาดเจ็บมากที่สุด คือ มือ/เท้า ร้อยละ 51.16 รองลงมาคือ แขน/ข้อศอก ร้อยละ 38.37 ส่วนน้อยมีการบาดเจ็บที่เข้า ร้อยละ 1.16 ลักษณะการบาดเจ็บที่พบมากที่สุด คือ เคล็ดขัดยอก ฟกช้ำ บวม กล้ามเนื้ออักเสบ ร้อยละ 91.86 รองลงมา คือ บาดแผลฉีกขาด ร้อยละ 17.44 ส่วนน้อยที่มีกระดูกหัก/เคลื่อน ร้อยละ 5.81

ตอนที่ 2 การรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วม

กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ของบุคคล ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ ได้แก่ การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ และปัจจัยร่วม ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน ดังแสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วมรายด้าน

ปัจจัย	คะแนนเต็ม	\bar{x}	S.D.	ระดับ
การรับรู้ของบุคคล				
การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	5	4.36	0.63	มาก
การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน	5	4.29	0.53	มาก
การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน	5	4.14	0.75	มาก
การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	5	2.66	1.12	ปานกลาง
การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	10	8.00	1.71	สูง
สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ				
การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ	5	4.06	0.83	มาก
การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง	5	3.78	0.89	มาก
การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	1	0.80	0.30	สูง
ปัจจัยร่วม				
ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน	1	0.88	0.14	ดีมาก

จากตารางที่ 4.2 พบว่า การรับรู้ของบุคคล ได้แก่ การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ($\bar{x} = 4.36$, S.D. = 0.63) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน ($\bar{x} = 4.29$, S.D. = 0.53) และการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน ($\bar{x} = 4.14$, S.D. = 0.75) อยู่ในระดับมาก ส่วนการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ($\bar{x} = 8.00$, S.D. = 1.71) อยู่ในระดับสูง ในขณะที่การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.66$, S.D. = 1.12) สำหรับสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ พบว่า การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ และการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องอยู่ในระดับมาก

(\bar{x} =4.06, S.D. = 0.83; \bar{x} = 3.78, S.D. = 0.89 ตามลำดับ) และการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอยู่ในระดับสูง (\bar{x} = 0.80, S.D. = 0.30) ในขณะที่ปัจจัยร่วม ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงานอยู่ในระดับดีมาก (\bar{x} = 0.88, S.D. = 0.14)

ตอนที่ 3 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

3.1 พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานคลังสินค้าขาออกรายด้านและโดยรวม ดังแสดงในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานคลังสินค้าขาออก (n=123)

พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	\bar{x}	S.D.	ระดับ
พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทั่วไป	3.92	0.60	มาก
พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บเฉพาะตำแหน่ง	4.60	0.54	มากที่สุด
โดยรวม	4.16	0.49	มาก

จากตารางที่ 4.3 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานคลังสินค้าขาออกโดยรวมอยู่ในระดับมาก (\bar{x} = 4.16, S.D. = 0.49) เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่าพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานทั่วไปของพนักงานคลังสินค้าขาออกอยู่ในระดับมาก (\bar{x} = 3.92, S.D. = 0.60) และพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บเฉพาะตำแหน่งอยู่ในระดับมากที่สุด (\bar{x} = 4.60, S.D. = 0.54)

3.2 พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานขับรถรายด้านและโดยรวม ดังแสดงในตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานขับรถยก (n=66)

พฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บจากการทำงาน	\bar{x}	S.D.	ระดับ
พฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บจากการทำงานทั่วไป	4.13	0.60	มาก
พฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บเฉพาะตำแหน่ง	4.61	0.54	มากที่สุด
โดยรวม	4.40	0.51	มาก

จากตารางที่ 4.4 พฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานขับรถยกโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 4.40$, S.D. = 0.51) เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า พฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บจากการทำงานทั่วไปของพนักงานขับรถยกอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 4.13$, S.D. = 0.60) และพฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บเฉพาะตำแหน่งอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{x} = 4.61$, S.D. = 0.54)

ตอนที่ 4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ แบ่งเป็น 2 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วมกับพฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า และ 2) การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า ดังนี้

4.1 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วมกับพฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า

พบว่า ตัวแปรต้นที่ศึกษาทุกตัวแปรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และ .001 ยกเว้นลักษณะงาน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บจากการทำงาน ($p = .539$) โดยพบว่าตัวแปรต้นมีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับปานกลางกับพฤติกรรมกำบังการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 และมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สูงตามลำดับ ได้แก่ การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง ($r = 0.427$) การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน ($r = 0.398$)

การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ ($r = 0.392$) การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ($r = 0.369$) การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ($r = 0.339$) ส่วนตัวแปรต้นที่มีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน ($r = 0.299$) ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน ($r = 0.250$) การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ($r = 0.248$) ส่วนการรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ($r = -0.220$) มีความสัมพันธ์ทางลบในระดับต่ำกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

4.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ใช้สถิติการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบเพิ่มตัวแปรเป็นขั้นตอน (Stepwise Multiple Regression Analysis) ซึ่งมีตัวแปรต้นที่นำมาวิเคราะห์ 3 ปัจจัย ได้แก่ 1) ปัจจัยการรับรู้ของบุคคล ประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน 2) ปัจจัยสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ ประกอบด้วย การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และกฎระเบียบและข้อบังคับ และ 3) ปัจจัยร่วม ประกอบด้วย ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน และลักษณะงาน รวม 10 ตัวแปร ส่วนตัวแปรตามคือพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบข้อสมมติทางสถิติ พบว่า ตัวแปรต้นเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ ยกเว้นลักษณะงานซึ่งเป็นตัวแปรเชิงคุณภาพ (นามมาตรา) ซึ่งแปลงเป็นตัวแปรหุ่น (dummy variables) ก่อนทำการวิเคราะห์ข้อมูล และตัวแปรต้นไม่มีความสัมพันธ์พหุคูณเชิงเส้นต่อกัน (no multicollinearity) โดยมีค่า VIF ของตัวแปรต้นเท่ากับ 1.055-1.327 ซึ่งน้อยกว่า 10 ส่วนตัวแปรตามเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ (ช่วงมาตรา) มีการแจกแจงแบบโค้งปกติ และมีค่าความแปรปรวนคงที่ทุกค่าของตัวแปรต้น และตัวแปรความคลาดเคลื่อนมีการแจกแจงแบบโค้งปกติ มีค่าเฉลี่ยเป็นศูนย์ และความคลาดเคลื่อนไม่มีความสัมพันธ์ต่อกัน (no autocorrelation) โดยมีค่า Durbin- Watson = 1.763 ซึ่งเป็นไปตามข้อสมมติของการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณทุกประการ (ดังแสดงในภาคผนวก ฉ)

การรับรู้ของบุคคล ได้แก่ การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ ได้แก่ การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง และการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า ดังแสดงในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

ปัจจัย	b	Beta	R ²	R ² change	t
การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง	0.187	0.325	0.182	0.182	4.734***
การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	-0.113	-0.246	0.262	0.080	-4.027***
การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน	0.177	0.258	0.332	0.070	4.064***
การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	0.238	0.141	0.347	0.015	2.086***

Constant = 2.913, t = 14.441, p = .000 ; F = 41.720, p = .000

*** p < .001

จากตารางที่ 4.5 พบว่า การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน และการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีอิทธิพลและสามารถร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ร้อยละ 34.70 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้มากที่สุด ร้อยละ 18.20 รองลงมาเป็นการรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานและการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน สามารถอธิบายความแปรปรวนพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ ร้อยละ 8.00 และร้อยละ 7.00 ตามลำดับ ส่วนการบริหารจัดการเกี่ยวกับการ

ป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานสามารถอธิบายความแปรปรวนพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้น้อยที่สุด คือ ร้อยละ 1.50

สมการทำนายในรูปคะแนนดิบ

$$\begin{aligned} \text{พฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บ } \text{ } \text{ } = & 2.913 + 0.187 \text{ (การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง)} \\ & - 0.113 \text{ (การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน)} \\ & + 0.177 \text{ (การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน)} \\ & + 0.238 \text{ (การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน)} \end{aligned}$$

จากสมการทำนายในรูปคะแนนดิบ อธิบายได้ว่า

1. ถ้าการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้น 1 คะแนน จะทำให้พฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเพิ่มขึ้น 0.187 คะแนน เมื่อควบคุมตัวแปรอื่น
2. ถ้าการรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเพิ่มขึ้น 1 คะแนน จะทำให้พฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานลดลง 0.113 คะแนน เมื่อควบคุมตัวแปรอื่น
3. ถ้าการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงานเพิ่มขึ้น 1 คะแนน จะทำให้พฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเพิ่มขึ้น 0.177 คะแนน เมื่อควบคุมตัวแปรอื่น
4. ถ้าการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเพิ่มขึ้น 1 คะแนน จะทำให้พฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเพิ่มขึ้น 0.238 คะแนน เมื่อควบคุมตัวแปรอื่น

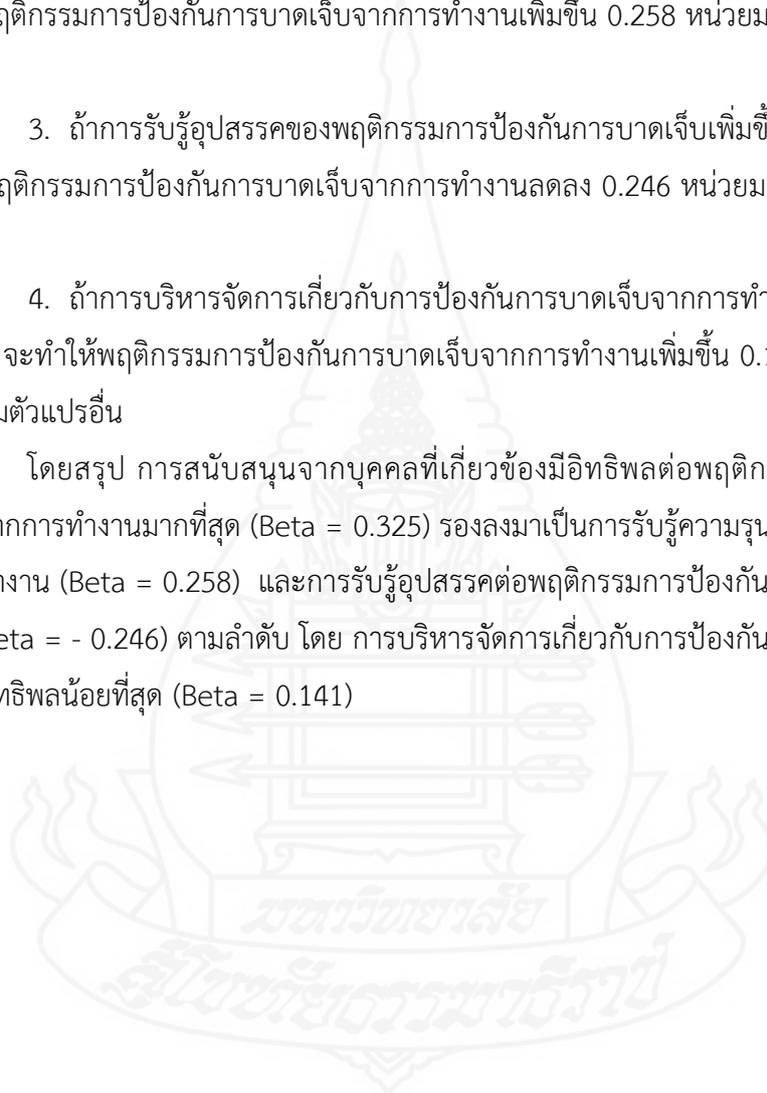
สมการทำนายในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$\begin{aligned} \text{พฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บ } \text{ } \text{ } = & 0.325 \text{ (การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง)} \\ & + 0.258 \text{ (การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บ)} \\ & - 0.246 \text{ (การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บ)} \\ & + 0.141 \text{ (การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บ)} \end{aligned}$$

จากสมการทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานในรูปคะแนนมาตรฐานอธิบายได้ว่า

1. ถ้าการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้น 1 หน่วยมาตรฐาน จะทำให้พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเพิ่มขึ้น 0.325 หน่วยมาตรฐาน เมื่อควบคุมตัวแปรอื่น
2. ถ้าการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงานเพิ่มขึ้น 1 หน่วยมาตรฐาน จะทำให้พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเพิ่มขึ้น 0.258 หน่วยมาตรฐาน เมื่อควบคุมตัวแปรอื่น
3. ถ้าการรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บเพิ่มขึ้น 1 หน่วยมาตรฐาน จะทำให้พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานลดลง 0.246 หน่วยมาตรฐาน เมื่อควบคุมตัวแปรอื่น
4. ถ้าการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเพิ่มขึ้น 1 หน่วยมาตรฐาน จะทำให้พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเพิ่มขึ้น 0.141 หน่วยมาตรฐาน เมื่อควบคุมตัวแปรอื่น

โดยสรุป การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมากที่สุด ($Beta = 0.325$) รองลงมาเป็นการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน ($Beta = 0.258$) และการรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ($Beta = -0.246$) ตามลำดับ โดย การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีอิทธิพลน้อยที่สุด ($Beta = 0.141$)



บทที่ 5

สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive research) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งสามารถสรุปการวิจัย อภิปรายผล และให้ข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

1. สรุปการวิจัย

1.1 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.1.1 เพื่อศึกษาการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ ปัจจัยร่วม และพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

1.1.2 เพื่อศึกษาอิทธิพลของการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วมต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

1.2 วิธีดำเนินการวิจัย

1.2.1 *กลุ่มตัวอย่าง* เป็นพนักงานจัดระวางสินค้าระดับปฏิบัติการ สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ประกอบด้วยพนักงานขับรถยกและพนักงานคลังสินค้าขาออกที่ปฏิบัติงานมาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน สามารถอ่าน เขียนและสื่อสารภาษาไทยได้ จำนวน 4 บริษัท รวมทั้งสิ้น 189 คน

1.2.2 *เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย* เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง ประกอบด้วย 8 ส่วน ได้แก่ 1) ข้อมูลส่วนบุคคล ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบเลือกตอบและเติมข้อความลงในช่องว่าง จำนวน 12 ข้อ 2) ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน เป็นข้อคำถามสำหรับพนักงานคลังสินค้าขาออก จำนวน 11 ข้อ และข้อคำถามสำหรับพนักงานขับรถ จำนวน 15 ข้อ 3) การรับรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน ข้อคำถามมี 4 ประเด็น ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน จำนวน 6 ข้อ การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน จำนวน 5 ข้อ การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน จำนวน 5 ข้อ และการรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน 5 ข้อ รวม 21 ข้อ 4) การรับรู้ความสามารถของตนเองในการ

ปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน มีข้อคำถามรวม 6 ข้อ 5) การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย การสนับสนุนจากหัวหน้างานจำนวน 3 ข้อ การสนับสนุนจากเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน จำนวน 3 ข้อ และการสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงาน จำนวน 3 ข้อ 6) การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ มีข้อคำถามรวม 5 ข้อ 7) การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน มีข้อคำถาม 5 ข้อ และ 8) พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน เป็นข้อคำถามสำหรับพนักงานคลังสินค้าขาออก จำนวน 17 ข้อ และมีข้อคำถามสำหรับพนักงานขับรถยก จำนวน 25 ข้อ

1.2.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยเสนอโครงร่างการวิจัยและเครื่องมือวิจัยผ่านคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ของสาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช พิจารณาเพื่อขอเอกสารรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ ขอนหนังสือขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย ส่งหนังสือขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย เอกสารรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ และเครื่องมือการวิจัย ถึงฝ่ายทรัพยากรบุคคลของบริษัทที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง เพื่อขออนุญาตเก็บรวบรวมข้อมูลจากพนักงานจัดระวางสินค้าที่ปฏิบัติงานในบริษัท เมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินการวิจัยแล้ว ผู้วิจัยแนะนำตัว ดำเนินการประสานงานกับผู้จัดการฝ่ายบุคคล เพื่อขอความร่วมมือในการทำวิจัย โดยชี้แจงเรื่องที่จะทำวิจัย วัตถุประสงค์ ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือ และขั้นตอนในการเก็บรวบรวมข้อมูล และขอรายชื่อพนักงานจัดระวางสินค้า เพื่อนำมาดำเนินการสุ่มกลุ่มตัวอย่างตามขั้นตอนที่ได้กำหนดไว้ แจกแบบสอบถามที่ใส่ซองปิดผนึกให้แก่พนักงานจัดระวางสินค้า (Build up) สนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ ที่ให้ความร่วมมือและถูกสุ่มให้เป็นกลุ่มตัวอย่าง และขอให้ส่งแบบสอบถามใส่ซองปิดผนึกที่ตอบแล้วมายังห้องปฐมพยาบาล หรือส่งให้กับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยหรือหัวหน้างาน ภายใน 2 สัปดาห์ ติดตามแบบสอบถามหากพ้นกำหนด 2 สัปดาห์ ใช้เวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลตั้งแต่ 16 เมษายน - 21 พฤษภาคม 2561 ได้รับแบบสอบถามคืน 189 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100 ของแบบสอบถามที่แจก นำแบบสอบถามที่ได้มาตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูล พบว่า มีแบบสอบถามทุกฉบับมีความสมบูรณ์ หรือคิดเป็นร้อยละ 100 ของแบบสอบถามที่ได้รับคืน

การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยขอความยินยอมจากกลุ่มตัวอย่างโดยผู้วิจัยชี้แจงวัตถุประสงค์ ขั้นตอนการวิจัยและประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ วิธีการตอบแบบสอบถาม โดยไม่ระบุชื่อผู้ตอบแบบสอบถาม การส่งแบบสอบถามกลับคืนโดยใส่ซองปิดผนึก การเก็บข้อมูลเป็นความลับโดยไม่อ้างอิงถึงบุคคลใด ๆ สิทธิการออกจากการเข้าร่วมโครงการได้ทุกเมื่อหรือหยุดตอบเมื่อไม่พอใจ โดยไม่เกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของผู้ตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด การศึกษาครั้งนี้จะนำเสนอผลการศึกษาโดยภาพรวมเท่านั้น และให้กลุ่มตัวอย่างลงนามในเอกสารแสดงการยินยอม

ของผู้เข้าร่วมโครงการวิจัย และตอบแบบสอบถามด้วยความเต็มใจ พร้อมทั้งให้ข้อมูลการติดต่อของผู้วิจัย ทั้งหมายเลขโทรศัพท์และอีเมล

1.2.4 การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปและใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้ 1) วิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล การรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ ปัจจัยร่วม และพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2) ศึกษาความสัมพันธ์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานกับการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วมโดยใช้สถิติสหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation) และสถิติไคสแควร์ (Chi-square test) และ 3) วิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าโดยใช้สถิติการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบเพิ่มตัวแปรเป็นขั้นตอน (Stepwise multiple regression analysis)

1.3 ผลการวิจัย

1.3.1 ข้อมูลส่วนบุคคล พบว่า เพศ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 98.4 อายุ กลุ่มตัวอย่างมีอายุเฉลี่ย 34.21 ปี โดยมีอายุอยู่ระหว่าง 35-39 ปี มากที่สุด ร้อยละ 25.40 และรองลงมาคือ 30-34 ปี ร้อยละ 24.30 การศึกษา กลุ่มตัวอย่างมีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. มากที่สุด ร้อยละ 46.00 และรองลงมาคือ อนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 25.40 ประสบการณ์การทำงาน กลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์การทำงานเฉลี่ย 6.93 ปี ส่วนใหญ่มีประสบการณ์การทำงาน 1-5 ปี ร้อยละ 51.85 และรองลงมาคือ 6-10 ปี ร้อยละ 26.45 ตำแหน่งงาน กลุ่มตัวอย่างมีตำแหน่งงานเป็นพนักงานคลังสินค้าขาออก ร้อยละ 65.10 และพนักงานขับรถยก ร้อยละ 34.90 จำนวนวันทำงานต่อสัปดาห์ กลุ่มตัวอย่างมีจำนวนวันทำงานเฉลี่ย 4.96 วันต่อสัปดาห์ ส่วนใหญ่มีจำนวนวันทำงาน 4 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 35.98 รองลงมา มีจำนวนวันทำงาน 5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 33.86 จำนวนชั่วโมงทำงานต่อวัน กลุ่มตัวอย่างมีจำนวนชั่วโมงทำงานเฉลี่ย 9.89 ชั่วโมงต่อวัน ส่วนใหญ่มีจำนวนชั่วโมงทำงาน 8 ชั่วโมงต่อวัน ร้อยละ 33.90 รองลงมาคือ 12 ชั่วโมงต่อวัน ร้อยละ 28.00 ส่วนน้อยที่ทำงาน 13 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ ร้อยละ 1.10

ประวัติการบาดเจ็บจากการทำงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างเกินครึ่งไม่เคยได้รับบาดเจ็บจากการทำงาน ร้อยละ 54.50 รองลงมาเคยได้รับบาดเจ็บ แต่ไม่ได้หยุดงาน ร้อยละ 33.86 และเคยได้รับบาดเจ็บและหยุดปฏิบัติงาน ร้อยละ 11.64 ส่วนใหญ่หยุดงาน 1-3 วัน ร้อยละ 95.45 ส่วนน้อยที่หยุดงานมากกว่า 3 วัน ร้อยละ 4.55 สาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ ที่พบมากที่สุด คือ การยกหรือเคลื่อนย้ายของที่มีน้ำหนักมากเกินไป ร้อยละ 52.33 รองลงมาคือ วัตถุหรือสิ่งของ กระแทก/ชนตามส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย และวัตถุหรือสิ่งของของบาด/ทิ่ม/แทง จำนวนเท่ากัน ร้อยละ 39.54 ส่วนน้อยที่บาดเจ็บจากวัตถุหรือสิ่งของหล่นกระแทกจากที่สูง ร้อยละ 3.49 ตำแหน่งที่พบว่า

ได้รับบาดเจ็บมากที่สุด คือ มือ/เท้า ร้อยละ 51.16 รองลงมาคือ แขน/ข้อศอก ร้อยละ 38.37 ส่วนน้อยมีการบาดเจ็บที่เข่า ร้อยละ 1.16 ลักษณะการบาดเจ็บ ที่พบมากที่สุด คือ เคล็ดขัดยอก ฟกช้ำ บวม กล้ามเนื้ออักเสบ ร้อยละ 91.86 รองลงมา คือ บาดแผลฉีกขาด ร้อยละ 17.44 ส่วนน้อยที่มีกระดูกหัก/เคลื่อน ร้อยละ 5.81

1.3.2 การรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วม

1) การรับรู้ของบุคคล พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน และการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงานอยู่ในระดับมาก ส่วนการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอยู่ในระดับสูง ในขณะที่การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอยู่ในระดับปานกลาง

2) สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้เกี่ยวกับการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง และการออกกฎระเบียบและข้อบังคับอยู่ในระดับมาก ส่วนการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอยู่ในระดับสูง

3) ปัจจัยร่วม ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงานอยู่ในระดับดีมาก

1.3.3 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน เมื่อพิจารณาตามตำแหน่งงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างตำแหน่งพนักงานคลังสินค้าขาออก มีพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทั่วไปอยู่ในระดับมาก และพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเฉพาะตำแหน่งอยู่ในระดับมากที่สุด ส่วนกลุ่มตัวอย่างตำแหน่งพนักงานขับรถยก มีพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บทั่วไปอยู่ในระดับมาก และพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเฉพาะตำแหน่งอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าโดยรวม (ประกอบด้วยพนักงานขับรถยกและพนักงานคลังสินค้าขาออก) พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวมในระดับมาก

1.3.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานในระดับปานกลาง อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .001 ($r = 0.427, p < .001$) การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานในระดับต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ($r = -0.220, p < .01$) การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน มีความสัมพันธ์ทางบวกกับ

พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานในระดับปานกลางอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ($r = 0.398, p < .001$) และการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานในระดับปานกลาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ($r = 0.369, p < .001$) ตัวแปรทั้ง 4 ปัจจัย สามารถร่วมอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ได้ร้อยละ 34.70 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมากที่สุด ส่วนปัจจัยการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานและการออกกฎระเบียบและข้อบังคับมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานในระดับปานกลาง ($r = 0.339$ และ 0.392 ตามลำดับ) แต่ไม่สามารถร่วมอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ ในขณะที่ปัจจัยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานในระดับต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ($r = 0.299, p < .001$; $r = 0.223, p < .001$ และ $r = 0.250, p < .001$ ตามลำดับ) แต่ไม่สามารถร่วมอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ ในขณะที่ลักษณะงานไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($p = .539$)

2. อภิปรายผล

การศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ผู้วิจัยจะอภิปรายผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

2.1 การรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วม

2.1.1 การรับรู้ของบุคคล

1) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน การศึกษาครั้งนี้พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.29, S.D. = 0.53$) เนื่องจาก บริษัททั้ง 4 แห่ง จัดอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานก่อนเริ่มงาน เมื่อเปลี่ยนงาน หรือเปลี่ยนแปลงเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ (Orientation) ความปลอดภัยพื้นฐานในคลังสินค้า (Basic safety cargo) ความตระหนักเรื่องความปลอดภัย (Safety awareness) และ

ความปลอดภัยในสนามบิน (Aviation safety) ตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ. ศ. 2554 และมีการจัดอบรมซ้ำทุก 2 ปี มีการจัดอบรมเกี่ยวกับสินค้าอันตราย (Dangerous goods) ตามมาตรฐานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association (IATA), 2016) รวมถึงโอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน และมีการนำเสนอสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บในแผนกจัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งที่ไม่ต้องหยุดงานและต้องหยุดงานของบริษัทย้อนหลัง 3 ปี รวมทั้งสาเหตุและอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ ทำให้กลุ่มตัวอย่างรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดการบาดเจ็บขณะปฏิบัติงาน ประกอบกับการที่สถานประกอบการมีป้ายสถิติความปลอดภัย ซึ่งจะระบุว่าเกิดอุบัติเหตุครั้งล่าสุดทำยเมื่อไร จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุในรอบเดือน อีกทั้งยังมีจดหมายให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย (Safety newsletter) ซึ่งจะสรุปจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุในรอบเดือนที่ผ่านมา สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และวิธีการป้องกันโดยการจัดบอร์ดและส่งเป็นอีเมลไปยังหน่วยงานต่างๆ ภายในบริษัท ซึ่งจะส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดการบาดเจ็บขณะปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น เห็นได้จาก กลุ่มตัวอย่างรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงานรายชื่อ อยู่ในระดับมาก และระดับมากที่สุด โดย กลุ่มตัวอย่างรับรู้ในระดับมากที่สุดว่า การดื่มสุราหรือแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงานหรือขณะทำงานทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้ ($\bar{x} = 4.66$, S.D. = 0.59) และพบว่า กลุ่มตัวอย่างรับรู้ในระดับมากกว่า การเล่นหรือหยอกล้อกันในขณะทำงาน ($\bar{x} = 4.40$, S.D. = 0.76) การไม่ปฏิบัติงานตามระเบียบขั้นตอนหรือข้ามขั้นตอน ($\bar{x} = 4.37$, S.D. = 0.75) การกินยาที่ทำให้ง่วงนอน เช่น ยาลดน้ำมูก ยาคลายเครียด เป็นต้น ก่อนมาทำงาน ($\bar{x} = 4.30$, S.D. = 0.77) และการไม่สวมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลขณะจัดระวางสินค้า ($\bar{x} = 4.27$, S.D. = 0.85) ทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้ และรับรู้ว่ามีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.76$, S.D. = 1.04) (ตารางที่ 3 ภาคผนวก จ)

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของ กนกอร เจริญผล (2559) พบว่า คนงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรม รับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน อยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.69$, S.D. = 0.27) การศึกษาของ รัตตินันท์ โภควินภูติสนันท์ (2551) พบว่า คนงานโรงงานเซรามิกร้อยละ 84.22 มีการรับรู้ภาวะเสี่ยงอันตรายจากฝุ่นโดยรวมอยู่ในระดับสูง การศึกษาของ ดิเรก หมานมานะ (2549) พบว่า พนักงานระดับปฏิบัติการโรงงานประกอบรถยนต์มีการรับรู้ความเสี่ยงโดยรวมอยู่ในระดับสูง

2) การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน การศึกษาครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 4.14$, S.D. = 0.75) เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างได้รับการอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานก่อนเริ่มงาน และการอบรมจัดซ้ำทุก 2 ปี เกี่ยวกับความปลอดภัยในสนามบิน ความตระหนักเรื่องความปลอดภัย

ความปลอดภัยพื้นฐานในคลังสินค้า และสินค้าอันตราย รวมทั้งมีการนำเสนอเกี่ยวกับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลการบาดเจ็บในแผนกจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ ย้อนหลังในเรื่องลักษณะของการบาดเจ็บ เช่น เคล็ดขัดยอก ฟกช้ำ บวม กล้ามเนื้ออักเสบ มีบาดแผลฉีกขาด เป็นต้น และอัตราการเกิดอุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บที่ทำให้ถึงขั้นหยุดงาน 1-3 วันหรือมากกว่า 3 วัน รวมทั้งนำเสนอตัวแบบด้านลบจากพนักงานที่เคยประสบอุบัติเหตุและได้รับบาดเจ็บจนต้องหยุดงานมากกว่า 3 วัน และผลกระทบที่ตามมาเมื่อเกิดการบาดเจ็บ เช่น การสูญเสียรายได้จากการหยุดงาน ความสามารถในการทำกิจกรรมลดลง ความก้าวหน้าในการทำงานชะงักงัน เป็นต้น ประกอบกับกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการทำงาน 1-10 ปี ถึงร้อยละ 78.30 จึงส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน อยู่ในระดับมาก เห็นได้จากกลุ่มตัวอย่างรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงานรายข้อทุกข้อ อยู่ในระดับมาก เช่น การบาดเจ็บจากการทำงานจะทำให้ครอบครัวต้องขาดรายได้เพราะมีภาระในการดูแลผู้บาดเจ็บ ($\bar{x}=4.41$, S.D. = 0.86) การบาดเจ็บจากการทำงานจะทำให้ขาดรายได้และสูญเสียรายได้ขณะพักรักษาตัว ($\bar{x}=4.29$, S.D. = 0.93) รวมถึงการบาดเจ็บจากการทำงานก่อให้เกิดความพิการและเสียชีวิตได้ ($\bar{x}=4.21$, S.D. = 0.90) (ตารางที่ 3 ภาคผนวก จ)

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของ กนกอร เจริญผล (2559) พบว่าคนงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรมรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน อยู่ในระดับมาก ($\bar{x}=3.86$, S.D. = 0.31)

3) การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การศึกษาครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x}=4.36$, S.D.= 0.63) เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน และการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก ทำให้กลุ่มตัวอย่างรับรู้ภาวะคุกคามของการบาดเจ็บจากการทำงาน จึงแสวงหาแนวทางในการป้องกันภาวะคุกคาม เมื่อบริษัทจัดอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน ทำให้กลุ่มตัวอย่างสนใจและตั้งใจรับฟังเกี่ยวกับประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ซึ่งกลุ่มตัวอย่างได้รับการอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานก่อนเข้าทำงานและการอบรมจัดเข้าทุก 2 ปี โดยเนื้อหาสาระในการอบรมฯ เน้นเกี่ยวกับประโยชน์ของการทำให้ร่างกายมีความพร้อมทั้งก่อนและขณะปฏิบัติงาน ซึ่งช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ เช่น การไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงานและขณะปฏิบัติงาน การไม่รับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนมาทำงาน เป็นต้น รวมถึงการเน้นให้เห็นประโยชน์ของการปฏิบัติตัวอย่างเหมาะสมขณะปฏิบัติงาน ซึ่งช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ เช่น การสวมใส่อุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคล การไม่เล่นหรือหยอกล้อกันขณะปฏิบัติงาน การปฏิบัติงานตามระเบียบและขั้นตอนการปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด

เป็นต้น นอกจากนั้นยังมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยของบริษัทคอยนิเทศการปฏิบัติงานอย่างใกล้ชิด และหากพนักงานจัดระวางสินค้ามีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยก็จะได้รับการตักเตือนและชี้แนะให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้ถูกต้อง ทำให้มีการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวมอยู่ในระดับมาก เห็นได้จากกลุ่มตัวอย่างรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน รายชื่ออยู่ในระดับมาก และระดับมากที่สุด โดยกลุ่มตัวอย่างรับรู้ในระดับมากที่สุดว่า การไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงาน หรือขณะทำงาน จะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ($\bar{x} = 4.52$, S.D. = 0.72) และรับรู้ในระดับมากกว่าการสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลา การไม่เล่นหรือหยอกล้อกันขณะทำงาน การไม่กินยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนมาทำงาน หรือขณะทำงานจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และการปฏิบัติงานตามระเบียบขั้นตอนอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอนจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ($\bar{x} = 4.46$, S.D. = 0.75, $\bar{x} = 4.45$, S.D. = 0.83, $\bar{x} = 4.41$, S.D. = 0.87, $\bar{x} = 4.34$, S.D. = 0.83 ตามลำดับ (ตารางที่ 3 ภาคผนวก จ)

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของ ยุพิน ภาวณ (2555) พบว่าพนักงานผลิตเสาเข็มรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานค่อนข้างสูง ($\bar{x} = 48.61$, S.D. = 0.87 คะแนนเต็ม 52) การศึกษาของ สุวีจนา ณ พัทลุง (2548) พบว่าพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรมรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอันตรายจากเสียง อยู่ในระดับสูง ($\bar{x} = 3.23$, S.D. = 0.38) การศึกษาของกวิณชดา อภินาตล (2546) พบว่า พนักงานโรงงานทำเฟอร์นิเจอร์พื้นที่เขตหนองแขม กรุงเทพมหานครกลุ่ม ส่วนใหญ่รับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุในทำงาน อยู่ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 65.30 และการศึกษาของ กนกอร เจริญผล (2559) พบว่า พนักงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรมรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.86$, S.D. = 0.33)

4) การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การศึกษาครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.66$, S.D. = 1.12) เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างมีอายุเฉลี่ย 34.21 ปี (S.D. = 8.27 ปี) ส่วนใหญ่มีอยู่ระหว่าง 35-39 ปี ซึ่งเป็นวัยผู้ใหญ่ และกลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์ในการทำงานมาระยะหนึ่ง โดยส่วนใหญ่มีอายุงาน 1-5 ปี ร้อยละ 51.85 และรองลงมาคือ 6-10 ปี ร้อยละ 26.45 จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างสามารถปรับตัวกับการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลตลอดเวลาการทำงานได้แม้จะทำให้รู้สึกไม่สะดวกและอึดอัดอยู่บ้าง การรับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนและขณะทำงานก็อาจปรับตัวโดยการรับประทานเท่าที่จำเป็น ซึ่งไม่ทำให้อาการเลวลง การปฏิบัติงานตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัดก็ทำให้ไม่รู้สึกว่างานล่าช้าหรือเสียเวลา นอกจากนั้นการที่กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ใหญ่จึงสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบของผู้บริหารบริษัทได้ โดยไม่รู้สึกว่าเป็นเรื่องที่

ยุ่งยากหรือไม่พึงพอใจ เช่น การไม่เล่นหรือหยอกล้อกันขณะทำงาน การห้ามดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงานและขณะทำงาน เป็นต้น เห็นได้จากกลุ่มตัวอย่างรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน รายชื่ออยู่ในระดับน้อย และระดับปานกลาง โดยกลุ่มตัวอย่างรับรู้อุปสรรคในระดับปานกลางว่า การไม่กินยาที่ทำให้ง่วงนอน เช่น ยาลดน้ำมูก ยาคลายเครียด เป็นต้น ก่อนมาทำงาน และขณะทำงานอาจทำให้การเจ็บป่วยของตนเองรุนแรงขึ้น ($\bar{x} = 2.95$, S.D. = 1.41) การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลตลอดเวลาการทำงานทำให้ทำงานไม่สะดวกและอึดอัด ($\bar{x} = 2.92$, S.D. = 1.28) ในขณะที่การรับรู้เกี่ยวกับการห้ามไม่ให้เล่นหรือหยอกล้อกันขณะทำงานเป็นเรื่องที่ยุ่งยาก ทำไม่ได้ ($\bar{x} = 2.49$, S.D. = 1.33) และการห้ามดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงานและขณะทำงาน เป็นเรื่องที่จะสร้างความไม่พอใจให้พนักงาน ($\bar{x} = 2.36$, S.D. = 1.48) กลุ่มตัวอย่างรับรู้ในระดับน้อย (ตารางที่ 3 ภาคผนวก จ)

ผลการศึกษาคั้งนี้สอดคล้องกับการศึกษาของปิยนุช บุญวิเศษ (2554) พบว่า ผู้ประกอบอาชีพผู้รับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมการป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูป อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.90$, S.D. = 0.99) การศึกษาของ กฤตธีรา เครื่องนันทา (2548) พบว่าพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมตัดเย็บเสื้อผ้าร้อยละ 66.40 รับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากฝุ่นผ้าอยู่ในระดับปานกลาง การศึกษาของ สุวัจนาน ณ พัทลุง (2548) พบว่า คนงานในโรงงานอุตสาหกรรมรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอันตรายจากเสียง อยู่ในระดับพอใช้ ($\bar{x} = 2.37$, S.D. = 0.33) การศึกษาของ กวิณช์ดา อภิธนาตล (2546) พบว่า คนงานโรงงานทำเฟอร์นิเจอร์ พื้นที่เขตหนองแขม กรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่รับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงาน อยู่ในระดับต่ำ คิดเป็นร้อยละ 76.70

5) การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การศึกษาคั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวมอยู่ในระดับสูง ($\bar{x} = 8.00$, S.D. = 1.71) เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างได้รับประสบการณ์ตรงจากการเข้าร่วมกิจกรรมอบรมเชิงปฏิบัติการเรื่องการใช้รถยกและขั้นตอนในการจัดระวางสินค้า การใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ทำให้เกิดทักษะที่สามารถนำไปปฏิบัติในที่ทำงานได้ รวมทั้งมีกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน เช่น กิจกรรมพูดคุยก่อนทำงานทุกวันก่อนปฏิบัติงาน โดยหัวหน้างาน (Safety talk) รวมถึงหัวหน้างานเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ย่อมทำให้กลุ่มตัวอย่างมีตัวแบบที่ดี ซึ่งส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างเชื่อมั่นว่าตนเองสามารถปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ใหญ่ที่มีวุฒิภาวะและมีประสบการณ์ในการทำงานในแผนกจัดระวางสินค้ามาแล้วระยะหนึ่งแล้ว จึงมั่นใจว่าตนเองสามารถทำงานเสร็จทันตามกำหนดเวลาอย่างระมัดระวัง โดยปฏิบัติงานตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัดตลอดการทำงาน สามารถปฏิบัติตาม

มาตรฐานความปลอดภัยในการทำงาน และกฎ ระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยของหน่วยงานได้ เห็นได้จากกลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความ สามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรม ป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานรายข้อ อยู่ในระดับสูง และสูงมาก โดยกลุ่มตัวอย่างรับรู้ในระดับสูงมากกว่า สามารถทำงานให้เสร็จได้ตามกำหนดเวลาอย่างระมัดระวัง ($\bar{x} = 8.53$, S.D. = 6.12) สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงานได้ ($\bar{x} = 8.18$, S.D. = 1.88) สามารถปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยของหน่วยงานได้ ($\bar{x} = 8.17$, S.D. = 1.99) และจะเข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานได้ ($\bar{x} = 8.16$, S.D. = 1.95) และรับรู้ในระดับสูงว่าสามารถปฏิบัติงานตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอนได้ตลอดเวลาการทำงาน ($\bar{x} = 7.82$, S.D. = 2.29) ตามลำดับ (ตารางที่ 3 ภาคผนวก จ)

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของ ยุพิน ภาวณ (2555) พบว่า พนักงานผลิตเสื่อเพิ่มรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอยู่ในระดับสูง ($\bar{x} = 81.67$, S.D. = 13.89 จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน) การศึกษาของ สุวัจนานา ณ พัทลุง (2548) พบว่า คนงานในโรงงานอุตสาหกรรม รับรู้ความสามารถของตนในการป้องกันอันตรายจากเสียง อยู่ในระดับสูง ($\bar{x} = 3.10$, S.D. = 0.32)

2.1.2 ปัจจัยสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ

1) การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การศึกษานี้พบว่า การรับรู้การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.78$, S.D. = 0.89) เนื่องจากในแผนกจัดระวางสินค้าของสนามบินสุวรรณภูมินั้น หัวหน้างานจะทำการนิเทศการทำงานของพนักงานเป็นระยะ ให้คำแนะนำเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน และตักเตือนพนักงานเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงาน รวมทั้งเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน เช่น การสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลาการทำงาน การปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงาน เป็นต้น อีกทั้งเพื่อนร่วมงานยังปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานและให้ข้อมูลเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน นอกจากนี้ยังมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานที่คอยให้คำแนะนำเกี่ยวกับขั้นตอนในการทำงานที่มีความปลอดภัย เห็นได้จากกลุ่มตัวอย่างรับรู้ว่าการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องรายข้อทุกข้อ อยู่ในระดับมาก (ตารางที่ 4 ภาคผนวก จ) ทั้งการให้คำแนะนำเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน การเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และการตักเตือนเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงานจากหัวหน้างานและเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน รวมถึงเพื่อนร่วมงานเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ให้ข้อมูลเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน และตักเตือนเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงาน

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของ ยูพิน ภาวายน (2555) พบว่า พนักงานผลิตเสาเข็มได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างานหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานค่อนข้างสูง ($\bar{x} = 37.25$, S.D. = 6.05) และการสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงานค่อนข้างสูงเช่นกัน ($\bar{x} = 42.61$, S.D. = 5.73)

2) การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การศึกษาครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ในการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยรวมอยู่ในระดับสูง ($\bar{x} = 0.80$, S.D. = 0.30) เนื่องจากบริษัทจัดระวางสินค้าทั้งสี่แห่งของสนามบินสุวรรณภูมิมีการจัดอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่พร้อมใช้งานให้แก่พนักงานจัดระวางสินค้าอย่างเพียงพอ เช่น รองเท้าหัวเหล็กนิรภัย ถุงมือ เป็นต้น บริเวณที่ทำงานมีการติดป้ายเตือนให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล และขั้นตอนการเบิกอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลสะดวก รวมทั้งมีการฝึกอบรมพนักงานให้มีทักษะในการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลและมีทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เห็นได้จากกลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน รายชื่ออยู่ในระดับสูง และระดับสูงมาก โดยกลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ระดับสูงมากกว่า สถานที่ทำงานจัดอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้แก่พนักงานจัดระวางสินค้าอย่างเพียงพอมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ($\bar{x} = 0.88$, S.D. = 0.33) รองลงมาคือ สถานที่ทำงานติดป้ายเตือนให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลในบริเวณที่ทำงาน ($\bar{x} = 0.85$, S.D. = 0.36) และกลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ระดับสูงว่าสถานที่ทำงานจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่พร้อมใช้งาน ($\bar{x} = 0.79$, S.D. = 0.41) สถานที่ทำงานกำหนดให้มีการเบิกอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลได้อย่างสะดวก ($\bar{x} = 0.75$, S.D. = 0.43) และสถานที่ทำงานฝึกอบรมให้พนักงานมีทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง ($\bar{x} = 0.75$, S.D. = 0.43) ตามลำดับ(ตารางที่ 6 ภาคผนวก จ)

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของ ยูพิน ภาวายน (2555) พบว่า การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็ม ค่อนข้างสูง ($\bar{x} = 11.91$, S.D. = 2.91 คะแนนเต็ม 16) การศึกษาของ สุริสา ตันชุมพร (2550) พบว่า สามในสี่ของคณงานโรงงานไม้แปรรูปขนาดใหญ่ให้ความ เห็นว่าสถานประกอบการมีการจัดอุปกรณ์ป้องกันเสี่ยงให้คณงาน อยู่ในระดับสูง

3) การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ การศึกษาครั้งนี้พบว่า มีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้เกี่ยวกับการออกกฎระเบียบและข้อบังคับอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 4.06$, S.D. = 0.83) ซึ่งการกำหนดกฎระเบียบและข้อบังคับเป็นการกำหนดวิธีการทำงานอย่างปลอดภัย และมาตรการควบคุมบังคับให้คณงานปฏิบัติตาม เป็นระเบียบปฏิบัติที่ต้องประกาศให้ทราบทั่วกัน หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามจะต้องถูกลงโทษ เพื่อให้เกิดสำนึก และหลีกเลี่ยงการกระทำที่ไม่ถูกต้องหรือเป็นอันตราย

(วิฑูรย์ สิมะโชคดี, 2528) การศึกษาครั้งนี้พบว่า การรับรู้เกี่ยวกับการกำหนดกฎระเบียบและข้อบังคับของกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก เนื่องจาก กลุ่มตัวอย่างได้รับการอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานก่อนเข้าทำงาน (Orientation) ความปลอดภัยในสนามบิน (Aviation safety) ความปลอดภัยพื้นฐานในคลังสินค้า (Basic safety cargo) ความตระหนักเรื่องความปลอดภัย (Safety awareness) เป็นต้น และมีการจัดอบรมซ้ำทุก 2 ปี มีป้ายติดประกาศกฎระเบียบและข้อบังคับของบริษัท รวมถึงมีกิจกรรมพูดคุยก่อนทำงานทุกวันโดยหัวหน้างาน (Safety talk) และมีการจัดสัมมนาความปลอดภัยปีละ 1 ครั้ง ซึ่งจะมีการแนะนำกฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ของบริษัทด้วย จะเห็นได้จากกลุ่มตัวอย่างรับรู้การออกกฎระเบียบและข้อบังคับรายชื่อ ทุกข้ออยู่ในระดับมาก เช่น กฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีเป้าหมายชัดเจนในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ($\bar{x} = 4.14$, S.D. = 0.87) กฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัยที่สถานที่ทำงานกำหนดส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัย ($\bar{x} = 4.11$, S.D. = 0.92) สถานที่ทำงานมีการกำหนดกฎระเบียบและข้อบังคับเป็นลายลักษณ์อักษรและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้พนักงานรับทราบ ($\bar{x} = 4.05$, S.D. = 0.99) (ตารางที่ 5 ภาคผนวก จ)

สอดคล้องกับการศึกษาของ อมรรรัตน์ หมั่นจิตน้อย (2552) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลในการทำงาน และพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร พบว่า ปัจจัยด้านกฎระเบียบและกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน อยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 4.08$, S.D. = 0.81)

2.1.3 ปัจจัยร่วม

1) *ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน* การศึกษาครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{x} = 0.88$, S.D. = 0.14) เมื่อพิจารณาความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงานตามตำแหน่งงาน พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานคลังสินค้าขาออกและพนักงานขับรถยก โดยรวมอยู่ในระดับดีมาก ($\bar{x} = 0.89$, S.D. = 0.14, $\bar{x} = 0.87$, S.D. = 0.13 ตามลำดับ) ซึ่งความรู้เป็นความสามารถเชิงพฤติกรรมทางสมอง ความรู้เป็นภูมิปัญญา เป็นผลการเรียนรู้และความสามารถในการแก้ปัญหาที่สั่งสมไว้ (บุญธรรม กิจปรีดาวิสุทธิ, 2537) รวมถึงความรู้เป็นความเข้าใจ ประสบการณ์ ความฉลาด และทักษะ (Badran, 1995) ในการศึกษาครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน อยู่ในระดับดีมาก อาจเนื่องมาจากการที่กลุ่มตัวอย่างมีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. มากที่สุด ร้อยละ 46.00 และรองลงมาคือ อนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 25.40 ทำให้สามารถเข้าถึงมูลข่าวสารต่าง ๆ ได้ดี และพนักงานจัดระวางสินค้าจะได้รับการอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานก่อนเข้าทำงาน (Orientation) ซึ่งมีการจัดอบรมซ้ำทุก 2 ปี ซึ่งมีเนื้อหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในสนามบินและสินค้าอันตราย รวมถึงสาเหตุและวิธีการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

นอกจากนั้นขณะปฏิบัติงานพนักงานสามารถเข้าร่วมกิจกรรมการส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของสถานที่ทำงาน เช่น การฟังสรุปย่อเรื่องความปลอดภัย (safety brief) เป็นต้น ซึ่งจัดขึ้นอย่างน้อยเดือนละครั้ง ประกอบกับมีการสนับสนุนจากหัวหน้างาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน และเพื่อนร่วมงาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.78$, S.D. = 0.89) ในเรื่องเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน การเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และการตักเตือนเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงาน รวมทั้งสถานที่ทำงานฝึกอบรมให้พนักงานมีทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง และมีการให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย (Safety newsletter) ซึ่งจะสรุปจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุในรอบเดือนที่ผ่านมา สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ โดยการจัดบอร์ด และส่งเป็นอีเมลไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ภายในบริษัท รวมถึงมีกิจกรรมพูดคุยก่อนทำงานทุกวันโดยหัวหน้างาน (Safety talk) และมีการจัดสัปดาห์ความปลอดภัยปีละ 1 ครั้ง เห็นได้จากกลุ่มตัวอย่างความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงานรายข้อส่วนใหญ่อยู่ในระดับดีและดีมาก ยกเว้นความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงานของกลุ่มตำแหน่งขับรถยกในประเด็นการรักษาระดับการยกให้สูงจากพื้น 6-8 นิ้วขณะนำรถออกวิ่งอยู่ในระดับควรแก้ไข ($\bar{x} = 0.19$, S.D. = 0.40) ซึ่งปกติควรรักษาระดับการยกให้สูงจากพื้น 4-6 นิ้ว เนื่องจาก พนักงานส่วนใหญ่รับรู้วาระดับการยกขณะนำรถออกวิ่ง คือ 10-15 เซนติเมตร ซึ่งมีระยะเท่ากับ 4-6 นิ้ว จึงทำให้พนักงานส่วนใหญ่ตอบคำถามผิด

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของ กวิณซ์ตา อภิธนาดล (2546) พบว่า คนงานโรงงานทำเฟอร์นิเจอร์ พื้นที่เขตหนองแขม กรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุในการทำงาน อยู่ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 82.40 การศึกษาของ กนกอร เจริญผล (2559) พบว่า คนงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ 86.90 มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน อยู่ในระดับดีมาก

2.2 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

การศึกษานี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวมในระดับมาก ($\bar{x} = 4.24$, S.D. = 0.51) อธิบายได้ว่า ตามแนวคิดรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพ (Health belief model) (Rosenstock, 1974) เชื่อว่าบุคคลจะกระทำพฤติกรรมเพื่อป้องกันโรค ถ้าบุคคลนั้นรับรู้ว่าคุณเองอยู่ในภาวะที่เสี่ยงต่ออันตรายที่จะเกิดขึ้น มีการรับรู้ความรุนแรงหรือผลกระทบจากการเกิดโรค ซึ่งการรับรู้นี้จะทำให้มีความรู้สึกถึงการคุกคามของโรค ทำให้บุคคลแสวงหาวิธีการปฏิบัติให้หายจากโรคหรือป้องกันไม่ให้เกิดโรค โดยการปฏิบัตินั้นต้องเชื่อว่าเป็นการกระทำที่ดี มีประโยชน์และเหมาะสมที่จะทำให้หายหรือไม่เป็นโรคนั้น ๆ โดยการรับรู้ประโยชน์นั้นมีมากกว่าการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติ และบุคคลจะต้องรับรู้ความสามารถของตนเองเพื่อที่จะชนะการรับรู้อุปสรรคและลงมือปฏิบัติพฤติกรรม โดยองค์ประกอบของแนวคิดรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพที่ใช้อธิบายและทำนายพฤติกรรมการป้องกันโรค และพฤติกรรมของบุคคล มี 3 กลุ่ม ประกอบด้วย

ปัจจัยด้านความเชื่อส่วนบุคคล ปัจจัยร่วมและสิ่งชักนำสู่การปฏิบัติ ในการศึกษาครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน อยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 4.29$, S.D. = 0.53) รับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน อยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 4.14$, S.D. = 0.75) ย่อมส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างรับรู้ถึงการคุกคามของการบาดเจ็บจากการทำงาน กลุ่มตัวอย่างจึงแสวงหาหนทางที่มีประโยชน์และเหมาะสม จะเห็นได้จากการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน อยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 4.36$, S.D. = 0.63) ซึ่งการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมากกว่าการรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ซึ่งอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.66$, S.D. = 1.12) รวมถึงกลุ่มตัวอย่างรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอยู่ในระดับสูง ($\bar{x} = 8.00$, S.D. = 1.71) จึงส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก นอกจากนี้ยังมีปัจจัยสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ ด้านการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง อยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.78$, S.D. = 0.89) การบริหารจัดการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน อยู่ในระดับสูง ($\bar{x} = 0.80$, SD = 0.30) และกฎระเบียบและข้อบังคับ ($\bar{x} = 4.06$, S.D. = 0.83) อยู่ในระดับมาก ในขณะที่ปัจจัยร่วม ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงานอยู่ในระดับดีมาก ($\bar{x} = 0.88$, S.D. = 0.14) จากเหตุผลดังกล่าว จึงทำให้พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวมของกลุ่มตัวอย่าง อยู่ในระดับมาก (ตารางที่ 1 ภาคผนวก จ)

ยกเว้น พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานคลังสินค้าฯ ออกในข้อในประเด็น การปฏิบัติงานล่วงเวลาแม้ร่างกายอ่อนเพลียอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 3.09$, S.D. = 1.39) อาจเนื่องจากบริษัทมีอัตรากำลังไม่ครบตามกรอบอัตรากำลังที่ควรจะเป็น ส่งผลให้ต้องจัดคนมาปฏิบัติงานทดแทนอัตรากำลังที่ต้องการตามปกติ ทำให้พนักงานมีวันหยุดน้อยลง จากผลการศึกษาครั้งนี้พบว่า พนักงานมีจำนวนวันทำงาน 6 วันต่อสัปดาห์ สูงถึงร้อยละ 28.57 และระยะเวลาการทำงาน 12 ชั่วโมงต่อวัน สูงถึงร้อยละ 28.00 นอกจากนั้นประเด็นพฤติกรรมเกี่ยวกับการรายงานหัวหน้างานเมื่อรู้สึกว่าร่ากายไม่พร้อมในขณะที่ปฏิบัติงานก็อยู่ในระดับปานกลางเช่นกัน ($\bar{x} = 3.47$, S.D. = 1.24) อาจเนื่องมาจากไม่มีนโยบายที่สนับสนุนให้มีการแจ้งหัวหน้างานเมื่อรู้สึกว่าร่ากายไม่พร้อมในขณะที่ปฏิบัติงาน มีเพียงนโยบายอาชีวอนามัย และความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับกรณีการเกิดอุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บจากการทำงาน เช่น ทุกคนมีสิทธิและหน้าที่ในการรายงานเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ และอุบัติเหตุ พร้อมทั้งส่งเสริมแนวทางที่เป็นธรรมชาติด้วยการไม่ลงโทษ หรือดำเนินการทางวินัยแก่ผู้รายงานเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ และอุบัติเหตุ เป็นต้น นอกจากนั้นบางบริษัทมีนโยบายในการใช้การลาป่วยมาเป็นตัวประเมินผลสำหรับการปรับขึ้นเงินเดือน โบนัสประจำปี หรือการปรับเลื่อนตำแหน่ง เป็นต้น ซึ่งหากลาเกินกำหนดจะส่งผลต่อ

นโยบายดังกล่าว ดังนั้นหากมีการรายงานหัวหน้างานเมื่อรู้สึกว่าร่างกายไม่พร้อมในขณะปฏิบัติงาน อาจจะต้องลาป่วย และต้องหยุดงาน

ผลการศึกษาคั้งนี้สอดคล้องกับการศึกษาของ ยูพิน ภาวณ (2555) พบว่า พนักงานผลิตเสาะเข็มมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาะเข็ม อยู่ในระดับค่อนข้างสูง ($\bar{X} = 31.12$, $S.D. = 3.76$ จากคะแนนเต็ม 36) การศึกษาของ ณิชทร สุขศรีทอง (2552) พบว่า ช่างเชื่อมโลหะ ในจังหวัดปทุมธานี มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางตาโดยรวมอยู่ในระดับดี ($\bar{X} = 36.61$, $S.D. = 6.39$) การศึกษาของ กวิณชดา อภิธนาตล (2546) พบว่า คนงานโรงงานทำเฟอร์นิเจอร์ พื้นที่เขตหนองแขม กรุงเทพมหานครมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงาน อยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 91.80 และการศึกษาของ กนกวรรณ เชื้อนคา, ณิชทร จิววิจิตร, ภาณุภูมิ ตอบสันเทียะ, วิทวัส ละดาพงษ์ และอีด สรวลสันต์ (2556) ชาเล้ง พบว่า ชาเล้งร้อยละ 60 มีระดับพฤติกรรมการป้องกันโรคและการบาดเจ็บจากการทำงาน อยู่ในระดับสูง

2.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า

การศึกษาคั้งนี้เป็นการศึกษาการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วม มีทั้งหมด 10 ปัจจัย แต่พบว่ามีเพียง 4 ปัจจัย ได้แก่ การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน และการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมบาดเจ็บจากการทำงานได้ร้อยละ 34.7

2.3.1 การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง มีอิทธิพลต่อความแปรปรวนของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมากที่สุด คือ ร้อยละ 18.2 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .001$) โดยมีสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สูงสุด 0.427 ($r = 0.427$) ซึ่งสนับสนุนสมมติฐานการวิจัยที่ว่า การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน สอดคล้องกับแนวคิดรูปแบบความเชื่อทางด้านสุขภาพที่ว่าเมื่อบุคคลได้รับข่าวสาร หรือการเตือนจากบุคคลที่เป็นที่รักหรือนับถือ จะกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมที่ต้องการ (Becker, Drachman & Krrscht, 1974) โดยจะมีผลทำให้มีพฤติกรรมสุขภาพที่ดีขึ้น ทั้งนี้อธิบายได้ว่า การที่กลุ่มตัวอย่างได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน เห็นแบบอย่างในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และการได้รับการตักเตือนเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงานจากหัวหน้างาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน และเพื่อนร่วมงานย่อมส่งผลให้พนักงานจัดระวางสินค้ามีพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานที่ดีขึ้น จากเหตุผลดังกล่าว จึงทำให้การรับรู้การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องมีความสัมพันธ์

ทางบวกในระดับปานกลางกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สูงสุด ($r = 0.427$)

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของ ฌ็ทธร สุขสีทอง (2552) พบว่าการสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บทางตาของช่างเชื่อมโลหะในจังหวัดปทุมธานี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.341, p < .01$) และพบว่า การสนับสนุนทางสังคมจากนายจ้างสามารถร่วมอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บทางตาของช่างเชื่อมโลหะได้ร้อยละ 15.7 ($p < .001$)

2.3.2 การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน มีอิทธิพลต่อความแปรปรวนของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานร้อยละ 8.0 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยการรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน อยู่ในระดับต่ำ ($r = -0.220, p < .01$) สนับสนุนสมมุติฐานการวิจัยที่ว่า การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน สอดคล้องกับแนวคิดรูปแบบความเชื่อทางด้านสุขภาพที่ว่า การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเป็นการคาดการณ์ล่วงหน้าของบุคคลในทางลบต่อการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน (Rosenstock, 1974) เมื่อการรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน อยู่ในระดับต่ำ จะทำให้มีการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้สำเร็จ การศึกษาครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีทั้งประเด็นที่อยู่ในระดับปานกลางและน้อย การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บที่อยู่ในระดับปานกลาง เช่น การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลตลอดเวลาการทำงาน การไม่กินยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนมาทำงานและขณะทำงาน และการปฏิบัติตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัดโดยไม่ข้ามขั้นตอน เป็นต้น ส่วนการรับรู้อุปสรรคที่เหลืออยู่ในระดับน้อย เช่น การห้ามไม่ให้เล่นหรือหยอกล้อกันขณะทำงาน การห้ามดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงานและขณะทำงาน เป็นต้น ดังนั้นในประเด็นที่มีการรับรู้อุปสรรค อยู่ในระดับน้อย กลุ่มตัวอย่างมักปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บฯ นั้นได้ แต่ในประเด็นที่มีการรับรู้อุปสรรคอยู่ในระดับปานกลาง กลุ่มตัวอย่างอาจปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บฯ ได้ไม่สม่ำเสมอ ซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้บริหารของหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยต้องพัฒนาให้การรับรู้อุปสรรคในประเด็นเหล่านี้ลดลงจากระดับปานกลางเป็นระดับต่ำ ซึ่งจะทำให้เกิดการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานที่ยั่งยืนต่อไป

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของ แมกคอลลูจ ลุกและโรนิส (McCullagh, Luke & Ronis (2002)) ว่า การรับรู้อุปสรรคของการใช้อุปกรณ์ป้องกันการได้ยิน

ร่วมกับปัจจัยการสนับสนุนบุคคล และอิทธิพลของสถานการณ์สามารถทำนายพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันการได้ยินในเกษตรกรได้ร้อยละ 78 สอดคล้องกับการศึกษาของ กวิณซ์ตา อภิธนาตล (2546) พบว่า การรับรู้อุปสรรคของการป้องกันเกิดอุบัติเหตุในการทำงานของคณงานโรงงานทำเฟอร์นิเจอร์ พื้นที่เขตหนองแขม กรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน ($r = -0.520, p < .01$)

2.3.3 การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน มีอิทธิพลต่อความแปรปรวนของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานร้อยละ 7.0 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับปานกลางกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ($r = 0.398, p < .001$) สนับสนุนสมมติฐานการวิจัยที่ว่า การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงานมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดรูปแบบความเชื่อทางด้านสุขภาพที่ว่า การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงานเป็นความเชื่อหรือความรู้สึกของบุคคลเกี่ยวกับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงานที่จะเกิดขึ้นกับตนเอง หรือความรุนแรงของภาวะแทรกซ้อนที่เกิดจากการบาดเจ็บจากการทำงาน ผลกระทบจากการบาดเจ็บซึ่งก่อให้เกิดความพิการหรือเสียชีวิตหากปล่อยไว้โดยปฏิบัติพฤติกรรมไม่เหมาะสม เมื่อบุคคลรับรู้ความรุนแรงจะทำให้มีการปฏิบัติพฤติกรรมเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน (Rosenstock, 1974 อ้างถึงใน ชีรนุช ห่านิรัตศัย, 2555, น. 37) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาในครั้งนี้ โดยกลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน อยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 4.14, S.D. = 0.75$) จึงทำให้พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยรวมอยู่ในระดับมากด้วย ($\bar{x} = 4.24, S.D. = 0.51$) จากเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของ กวิณซ์ตา อภิธนาตล (2546) พบว่า การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานของคณงานโรงงานทำเฟอร์นิเจอร์ พื้นที่เขตหนองแขม กรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.404, p < .01$) สอดคล้องกับการศึกษาของ กนกอร เจริญผล (2559) พบว่า การรับรู้ความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของคณงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรม มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน ($r = 0.211, p < .001$) และสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานได้ร้อยละ 1.90

2.3.4 การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน มีอิทธิพลต่อความแปรปรวนของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานร้อยละ 1.5 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมี

ความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ($r = 0.369, p < .001$) สนับสนุนสมมุติฐานการวิจัยที่ว่าการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ซึ่งการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเป็นการรับรู้ของบุคคลเกี่ยวกับการจัดการของบริษัทในการจัดอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล และการกำหนดให้มีมาตรฐานความปลอดภัย โดยที่บุคคลจะเลือกปฏิบัติในสิ่งที่รู้สึกว่าจะเข้ากับวิถีชีวิตของตนเอง สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของตนเอง เมื่อรู้สึกปลอดภัยและมั่นคง บุคคลจึงจะปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน อธิบายได้ว่า เมื่อกลุ่มตัวอย่างอยู่ในบริษัทที่มีการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานที่ดี เช่น จัดอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้แก่พนักงานจัดระวางสินค้าอย่างเพียงพอ พร้อมใช้งาน เบิกได้สะดวก ฝึกอบรมให้พนักงานมีทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการติดป้ายเตือนให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลในบริเวณที่ทำงาน ซึ่งสอดคล้องกับวิถีชีวิตและสภาพแวดล้อมของพนักงานจัดระวางสินค้า ทำให้เกิดความมั่นใจว่าเมื่อกระทำพฤติกรรมนั้นแล้วจะปลอดภัยหรือไม่ได้รับบาดเจ็บจากการทำงาน พนักงานจัดระวางสินค้าจะสามารถปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บได้สำเร็จ จากเหตุผลดังกล่าว จึงทำให้การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานระดับปานกลางและมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของ ยูพิน ภาวณ (2555) พบว่า การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็ม ($r = 0.431, p < .01$) และร่วมกับปัจจัยการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานและการรับรู้ความสามารถของตนเอง สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็มได้ร้อยละ 56.9 สอดคล้องกับการศึกษาของการศึกษาของ ณัชชา เจริญรุ่งเรือง (2551) พบว่า ปัจจัยด้านการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์ทางบวกต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของคนงานในโรงงานผลิตเม็ดพลาสติกแห่งหนึ่งในจังหวัดปทุมธานีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.371, p < .05$)

สำหรับตัวแปรที่ไม่สามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน กฎระเบียบและข้อบังคับ ความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงาน และลักษณะงาน สามารถอธิบายได้ดังนี้

1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน การศึกษาครั้งนี้พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำ ($r = 0.299$) กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $.01$ ($p < .001$) แต่ไม่สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน อยู่ในระดับมาก และมีค่าใกล้เคียงกัน โดยอยู่ระหว่าง 3.76-4.66 คะแนน (S.D. = 0.59-1.07) สอดคล้องกับการศึกษาของ กฤตธีรา เครื่องนันทา (2548) พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงของพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากฝุ่นผ้า ของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมตัดเย็บเสื้อผ้า ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากฝุ่นผ้า และไม่สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากฝุ่นผ้าได้

2. การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การศึกษาครั้งนี้ พบว่า การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับปานกลาง ($r = 0.339$) กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $.001$ ($p < .001$) แต่ไม่สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอยู่ในระดับมาก และมีค่าใกล้เคียงกัน โดยอยู่ระหว่าง 4.14-4.52 คะแนน (S.D.=0.72-0.87) สอดคล้องกับการศึกษาของ ปิยะนุช บุญวิเศษ (2554) พบว่า การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูปมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูปในผู้ประกอบอาชีพผลิตธูป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.479, p < 0.01$) แต่ไม่สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันการสัมผัสฝุ่นธูปได้ และสอดคล้องกับการศึกษาของ สุรียสา ตันชุมพร (2550) พบว่า ปัจจัยการรับรู้ประโยชน์ของการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงในคนงานโรงงานไม้แปรรูปขนาดใหญ่ แต่ไม่สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงในคนงานโรงงานไม้แปรรูปขนาดใหญ่ได้

3. การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การศึกษาครั้งนี้พบว่า การรับรู้ความสามารถของตนเอง มีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำ ($r = 0.339$) กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $.001$ ($p < .001$) แต่ไม่สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ อาจเนื่องมาจากพนักงานจัดระวางสินค้ามีการรับรู้ความสามารถของตนเอง อยู่ในระดับ สูงมาก และมีค่าใกล้เคียงกัน โดยอยู่ระหว่าง 7.60-8.53 คะแนน (S.D. = 1.88-6.12) ซึ่งผลการศึกษานี้ไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาของ ยูพิน ภาวายน (2555) พบว่า การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็ม อย่างมีนัยสำคัญ

ทางสถิติ ($r = 0.692, p < .01$) และร่วมกับปัจจัยการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานและการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็มได้ ร้อยละ 56.9 โดยที่ปัจจัยการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานผลิตเสาเข็ม ได้มากที่สุด

4. การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ การศึกษาครั้งนี้พบว่า การออกกฎระเบียบและข้อบังคับมีความ สัมพันธ์ทางบวกในระดับปานกลาง ($r = 0.392$) กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $.001$ ($p < .001$) แต่ไม่สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ เนื่องจากเป็นที่ยอมรับกันว่า ทุกบริษัทต้องมีการออกกฎ ระเบียบและข้อบังคับ และการปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคน เพื่อความปลอดภัยของตนเองในการปฏิบัติงานในคลังสินค้า พนักงานจัดระวางสินค้าจึงรับรู้เกี่ยวกับกฎ ระเบียบและข้อบังคับของหน่วยงานอยู่ในระดับมาก และมีความใกล้เคียงกันโดยอยู่ระหว่าง 3.99-4.14 คะแนน (S.D. = 0.87-0.99) ทำให้ไม่สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ ซึ่งผลการศึกษาครั้งนี้ไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาของของเสาวณีย์ เผ่าเมือง (2554) พบว่า การออกกฎระเบียบมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท ซีทีเอส อิเล็กทรอนิกส์ คอร์ปอเรชั่น ประเทศไทย จำกัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.358, p < .01$) สอดคล้องกับการศึกษาของ อมรรัตน์ หมื่นจิตน้อย (2552) พบว่า ปัจจัยด้านกฎระเบียบและกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = 0.474, p < .01$)

5. ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน การศึกษาครั้งนี้พบว่า ความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำ ($r = 0.250$) กับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $.001$ ($p < .001$) แต่ไม่สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ อาจเนื่องมาจากการศึกษาครั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานระดับเดียวกัน การศึกษาใกล้เคียงกันโดยมีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 46.00 อนุปริญญาร้อยละ 25.40 และประสบการณ์การทำงานใกล้เคียงกัน โดยส่วนใหญ่มีประสบการณ์การทำงาน 1-5 ปี ร้อยละ 51.85 และสถานที่ทำงานฝึกอบรมให้พนักงานมีทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องในระดับดีมาก ($\bar{x} = 0.84, S.D. = 0.33$) ดังนั้นพนักงานจัดระวางสินค้าจึงมีความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงานใกล้เคียงกัน โดยอยู่ระหว่าง 0.69-0.98 คะแนน (S.D. = 0.12-0.38) มีเพียงประเด็นสำหรับพนักงานขับรถยกในเรื่องขณะนำรถออกวิ่ง ควรรักษาระดับการยกให้สูงจากพื้น 6-8 นิ้ว ที่มีคะแนนเฉลี่ย 0.19 (S.D. = 0.40)

จึงไม่สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ สอดคล้องกับการศึกษาของสุระชัย ยะเครือ (2550) พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันตนเองจากการทำงานไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันตนเองจากการใช้สารเคมีทางการเกษตรของเกษตรกร และไม่สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมป้องกันป้องกันอันตรายจากการใช้สารเคมีทางการเกษตรของเกษตรกรในอำเภอปอพลอย จังหวัดกาญจนบุรี ได้

6. ลักษณะงาน การศึกษาครั้งนี้พบว่า ลักษณะงานไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ($\phi = 0.045, p = .539$) และไม่สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ อาจเนื่องมาจากการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเป็นความรับผิดชอบของพนักงานจัดระวางสินค้าทุกคนและทุกลักษณะงาน ซึ่งมีความเสี่ยงที่จะเกิดการบาดเจ็บได้ทุกขั้นตอน และพนักงานจัดระวางสินค้าจึงได้รับการอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างสม่ำเสมอตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 จนพนักงานตระหนักถึงความสำคัญของความเสี่ยงและความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน และทำการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยการสวมถุงมือและรองเท้านิรภัย รวมทั้งปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับของบริษัทด้วยความยินดีและเต็มใจ ไม่ต่อต้านหรือรู้สึกว่าคุณบังคับแต่อย่างใด จากการที่พฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บฯ ของพนักงานจัดระวางสินค้าทั้งสองตำแหน่งมีค่าใกล้เคียงกัน กล่าวคือ พฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ของพนักงานคลังสินค้าขาออกโดยรวมและพนักงานขับรถยกโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.16, S.D. = 0.49, \bar{X} = 4.40, S.D. = 0.51$ ตามลำดับดังตารางที่ 1 ภาคผนวก จ) จึงทำให้ลักษณะงานไม่สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ ซึ่งผลการศึกษานี้ไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาของ เตือนใจ วงศ์รักษา (2559) พบว่า ลักษณะงานด้านการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการนำส่วนประกอบต่าง ๆ มาติดกันโดยใช้น้ำยาเคมีและความร้อนเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอันตรายจากการใช้สารเคมีของพนักงานโรงงานผลิตรองเท้าขนาดย่อมในเขตกรุงเทพมหานคร ($r = 0.196, p < .01$) และสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมกรรมการป้องกันอันตรายจากการใช้สารเคมีของพนักงานได้ร้อยละ 2.6 และไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ สุริวัลย์ ใจกล้า (2557) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัท เอสอีไออินเตอร์คอนเนคส์ โปรดักส์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยการเปรียบเทียบพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานจำแนกตามลักษณะงาน พบว่าพนักงานที่มีลักษณะงานแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัท เอสอีไออินเตอร์คอนเนคส์ โปรดักส์ (ประเทศไทย) จำกัด แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3. ข้อเสนอแนะ

3.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

3.1.1 นำผลการศึกษาที่พบว่า การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องและการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ไปเผยแพร่ให้แก่ผู้บริหาร หัวหน้างาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน และพนักงานจัดระวางสินค้าระดับปฏิบัติการเพื่อให้การสนับสนุนในเรื่องการให้คำแนะนำเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน การเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน และการตักเตือนเมื่อผู้ปฏิบัติงานไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงาน

3.1.2 นำผลการศึกษาที่พบว่า การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน และการรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ ไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนดำเนินงานเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า โดยจัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงานและผลกระทบของการได้รับบาดเจ็บจากการทำงาน เพื่อสร้างความตระหนักให้เห็นถึงความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน รวมถึงการให้ความรู้เรื่องการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานเพื่อให้พนักงานจัดระวางสินค้าทราบถึงการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการลดการรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

3.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

3.2.1 การศึกษาครั้งนี้ พบว่า ตัวแปรต้นที่ศึกษามีเพียง 4 ตัวแปร ได้แก่ การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน และการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานที่สามารถอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้ร้อยละ 34.7 แสดงว่า ยังมีตัวแปรต้นอื่น ๆ ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานที่ยังมิได้ศึกษาในครั้งนี จึงควรมีการศึกษาถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า เช่น ทัศนคติ ระยะเวลาการทำงาน ประสบการณ์การได้รับบาดเจ็บ และการจัดอบรมด้านความปลอดภัย เป็นต้น

3.2.2 ควรนำผลการวิจัยไปเป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนารูปแบบหรือโปรแกรมในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าในสนามบินสุวรรณภูมิ โดยเน้นการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องที่พบว่า มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

ทำงานมากที่สุด และนำมาทดลองใช้เพื่อศึกษาประสิทธิภาพของรูปแบบหรือโปรแกรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าในสนามบินสุวรรณภูมิต่อไป

3.2.3 ควรมีการศึกษาในพนักงานกลุ่มอื่น ๆ เช่น พนักงานจัดระวางบรรทุกสัมภาระ ข้างเครื่อง (Loader) พนักงานขับอุปกรณ์ให้บริการลานจอด และพนักงานทำความสะอาดบนเครื่องบิน (Cleaner) สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ เป็นต้น เนื่องจากเป็นกลุ่มที่เสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน



บรรณานุกรม



บรรณานุกรม

- กนกวรรณ เชื้อนคา, ฌภัทร จิววิจิตร, ภาควงุมิ ตอบสันเทียะ, วิทวัส ละดาพงษ์ และอิด สรวลสันต์. (2556). พฤติกรรมการป้องกันโรคและการบาดเจ็บจากการทำงานของชาเลี้ยง. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยปทุมธานี*, 5(2), 8-18.
- กนกอร เจริญผล. (2559). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้างภาคอุตสาหกรรม. *วารสารสาธารณสุข*, 30 (2), 64-80.
- กระทรวงแรงงาน. (2552). *กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั่นจั่น และหม้อน้ำปี พ.ศ. 2552*. สืบค้นจาก <http://www.cpcsd.com>.
- กรมควบคุมมลพิษ. (2554). *คู่มือการขนส่งสินค้าอันตราย*. สืบค้นจาก <http://infofile.pcd.go.th/haz>
- กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน. (ม.ป.ป.). *หลักการใช้รถยกอย่างปลอดภัย*. สืบค้นจาก <http://www.oshthai.org/index.php?option=com>.
- กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน. (2558). *คู่มือการฝึกอบรม "คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบการ*. กรุงเทพฯ: เรียงสาม กราฟฟิค ดีไซน์.
- กัลยา อัจฉานนท์. (2549). *การสัมผัสเสียงและการรับรู้ภาวะเสียงจากการสัมผัสเสียงของคนงานในโรงงานไม้แปรรูปขนาดใหญ่* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ไม้ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- กรวิกา ทหารสาร. (2558). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิตในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แห่งหนึ่งของจังหวัดชลบุรี. *วารสารเทคโนโลยีอุตสาหกรรม*, 5 (1), 88-102.
- กฤตธีรา เครื่องนันทา. (2548). *ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากฝุ่นผ้าของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมตัดเย็บเสื้อผ้า* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ไม้ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- กวิณชดา อภิธนาดล. (2546). *พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงานของคนงานโรงงานทำเฟอร์นิเจอร์ พื้นที่เขตหนองแขม กรุงเทพมหานคร* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ไม้ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ.

- คณิงนิจ นิชานันท์. (2544). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากฝุ่นฝ้ายของคนงาน โรงงานทอผ้าในเขตจังหวัดสมุทรปราการ* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- จุฑามาศ คชโคตร. (2560). *พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานโรงงาน อุตสาหกรรม จังหวัดมหาสารคาม. วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัย มหาสารคาม, 36(5), 12-20.*
- จินตนา เนียมน้อย. (2556). *ปัจจัยทำนายการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลของพนักงาน โรงงานอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จังหวัดสมุทรปราการ. พยาบาลสาร, 40(3), 30-39.*
- จิราพร รัชตโกคิน. (2559). *มโนคติและกระบวนการพยาบาล* (พิมพ์ครั้งที่ 2). นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์. (2533). *การบริหารงานความปลอดภัย*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ณัชชา เจริญรุ่งเรือง. (2551). *พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานในโรงงานผลิต เม็ดพลาสติกแห่งหนึ่งในจังหวัดปทุมธานี* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น.
- ณัฏธร สุขสีทอง. (2552). *พฤติกรรมการป้องกันบาดเจ็บทางตาจากการประกอบอาชีพของช่างเชื่อม โลหะในจังหวัดปทุมธานี* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพฯ.
- ดิเรก หมานมานะ. (2549). *การรับรู้ความสามารถของตนเอง การรับรู้ความเสี่ยงและพฤติกรรมด้าน ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการโรงงานประกอบรถยนต์แห่ง หนึ่ง* (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- เดือนใจ วงศ์รักษา. (2016). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการใช้สารเคมีของพนักงานโรงงาน อุตสาหกรรมผลิตรองเท้าขนาดย่อม ในเขตกรุงเทพมหานคร. วารสารพยาบาล สาธารณสุข, 30(2), 19-33.*
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. (2554). *การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน*. กรุงเทพฯ: ออฟเซ็ทพลัส.
- ทัศนาศิรีโชติ. (2557). *ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมบริโภคอาหารของนักศึกษา มหาวิทยาลัย ราชภัฏสงขลา. สงขลา: คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา.*
- ทัศนีย์ ประสบกิตติคุณ. (2544). *การวัดการรับรู้สมรรถนะของตนเองในงานวิจัยทางการพยาบาล. วารสารสภาการพยาบาล, 16(4), 1-11.*

- ธรรมรักษ์ ศรีมารุต. (2555). พฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ ฝ่ายผลิต บริษัทสยาม เมทัล เทคโนโลยี จำกัด จังหวัดระยอง. กรุงเทพฯ: คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- ธิตี เปรินทร์. (2550). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความปลอดภัยและพฤติกรรมความปลอดภัย ของพนักงานฝ่ายผลิตในโรงงานกลุ่มบริษัทไทยซัมมิท (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ไม่ได้ตีพิมพ์). สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, กรุงเทพฯ.
- ธีรนุช ห่านิรัตติชัย. (2555). แนวคิดและทฤษฎีพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเสริมสุขภาพ. ใน ศิริพร ชัมภลิจิต และจุฬาลักษณ์ บารมี (บรรณาธิการ). *คู่มือการสอนการสร้างเสริมสุขภาพในหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิต*. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- มณีวรรณ ศรีสวัสดิ์. (2547). พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของช่างพิมพ์ โรงพิมพ์ ลิ่งพิมพ์ประเภทกระดาษ พื้นที่เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- มนัส ปันหล้า. (2558). ความหมายของความรู้. สืบค้นจาก <https://www.gotoknow.org/posts/396638>.
- มนัส ผิวผ่อง. (2558). พฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) สุวรรณภูมิ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเกริก, กรุงเทพฯ.
- นพรัตน์ เทียงคำดี. (2552). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานเก็บขยะ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี. *วารสารพยาบาลสาธารณสุข*, 29(1), 43-55.
- นคร สะสม. (2551). พฤติกรรมมนุษย์และความปลอดภัยในการทำงาน กรณีศึกษา บริษัท แมทเทล กรุงเทพฯ จำกัด (สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ไม่ได้ตีพิมพ์). สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- นภาพร วงศ์วิวัฒน์นุกิจ. (2553). การบาดเจ็บที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงานและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของคนงานก่อสร้าง (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- นันทน์ภัส ประสานทอง. (2559). *คู่มือการดูแลทางสังคมจิตใจคนพิการแขนขาขาดสำหรับบุคลากรสาธารณสุข*. กรุงเทพฯ: แก้วเจ้าจอม.
- นงนุช ปาเกียง. (2557). ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากการทำงานของผู้ประกอบอาชีพช่างทำผม ตำบลกลาง อำเภอมะนัง จังหวัดลำพูน (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.

- บุญใจ ศรีสถิตย์นรากร. (2550). *ระเบียบวิธีการวิจัยทางพยาบาลศาสตร์* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: ยูแอนด์ไอ อินเตอร์มีเดีย.
- _____. (2555). *การพัฒนาและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย: คุณสมบัตินวัตกรรมวัดเชิงจิตวิทยา*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. (2537). *ระเบียบการวิจัยทางสังคมศาสตร์*. กรุงเทพฯ: B & B.
- บริษัท พี.พี.เอ็น.โปรเฟสชันแนล โอเพอร์เรเตอร์. (ม.ป.ป.). *ขั้นตอนการปฏิบัติงานและความปลอดภัย. เอกสารประกอบการอบรมหลักสูตร การขับและการบำรุงรักษารถฟอร์คลิฟท์ไฟฟ้าอย่างถูกวิธีและปลอดภัย*.
- ประคอง กรรณสูต. (2539). *สถิติเพื่อการวิจัยคำนวณด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ปริยาภรณ์ โทหนองส์สา. (2557). *การประเมินการสิ้นสะท้อนทั้งร่างกายของพนักงานขับรถยกในบริเวณคลังสินค้า* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ปาริชาติ โรจน์พลากร-ภูษ, และ ยูวดี ภาษา. (2556). *สถิติสำหรับงานวิจัยทางการพยาบาล และการใช้โปรแกรม SPSS for Windows* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: จุดทอง.
- ปิยนุช บุญพิเศษ. (2554). *ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันการล้มล้มผู้สูงอายุในผู้ประกอบอาชีพผลิตรูป* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- พิมพ์พรรณ ศิลปสุวรรณ. (2558). *การพยาบาลอาชีวอนามัย: แนวคิดและการปฏิบัติ* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: ชวนพิมพ์.
- พงษ์ศักดิ์ วิวรรณเดชะ และวิฑูรย์ สิมะโชคดี. (2543). *คู่มือการขับ Forklift* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: ส.ส.ท.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. (2530). *การสร้างและพัฒนาแบบทดสอบวัดผลสัมฤทธิ์*. กรุงเทพฯ: สำนักทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- ภาคภูมิ จินดาปทีป. (2553). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานบริษัทไทยโพลีอะซีทิล จำกัด* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- ภัทรา เล็กจิตรธาดา และอัจฉรา จินายน. (2553). *กลยุทธ์การสอนทางสุขภาพ. ใน วนิดา ดุรงค์ฤทธิชัย, จริยาวัตร คมพยัคฆ์, ภัทรา เล็กจิตรธาดา, อัจฉรา จินายน และกันยา สุวรรณศิริพันธ์. (บรรณาธิการ), การสร้างเสริมสุขภาพ: แนวคิด หลักการและการประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติการพยาบาล* (หน้า 68-90). สมุทรปราการ: คอมเมอร์เชียล เวิลด์ มีเดีย.

- มณีวรรณ ศรีสวัสดิ์. (2547). พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของช่างพิมพ์ โรงพิมพ์
 ลิ่งพิมพ์ประเภทกระดาษ พื้นที่เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์ปริญญา
 มหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- มธุริน เกียรติประภากุล. (2556). ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงาน
 หน่วยงานผลิตโอเลฟินส์ 1 บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) สาขาที่ 2
 โรงโอเลฟินส์ ไอ-หนึ่ง (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). สถาบันบัณฑิต
 พัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- มุกดา หนูศรี และสมโภช รติโอฬาร. (2558). พยาบาลชุมชนกับการป้องกันและควบคุมโรค. ใน
 ประมวลสาระชุดวิชาการระบาด การพยาบาลชุมชนขั้นสูงและปฏิบัติการพยาบาล
 เวชปฏิบัติชุมชน 2 (หน่วยที่ 5, หน้า 1-93). นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ยุพิน ภาวนน. (2555). ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงาน
 ผลิตเสาเข็ม (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
 กรุงเทพฯ.
- รัตตินันท์ โภควินภูติสนันท์. (2551). การรับรู้ภาวะเสี่ยงอันตรายจากฝุ่นและพฤติกรรมป้องกัน
 ของคนงานโรงงานเซรามิก (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์).
 มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- วารภรณ์ พรหมศิริ. (2544). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
 และโรคจากการทำงานของหญิงพนักงานทำความสะอาดสถานพยาบาล (วิทยานิพนธ์
 ปริญญามหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- วันเฉลิม พลอินทร์. (2549). การสนับสนุนเรื่องความปลอดภัยและอนามัยในการทำงานขององค์การ
 พฤติกรรมความปลอดภัย และคุณภาพชีวิตในการทำงานของพนักงานบริษัทปูนซิเมนต์
 ไทย หุ่นง จ้ากั๊ด (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). สถาบันเทคโนโลยี
 พระจอมเกล้าพระนครเหนือ, กรุงเทพฯ.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2558). ความรู้. สืบค้นจาก <https://th.wikipedia.org/wiki>.
- วิจิตร บุญยะโทตระ. (2530). วิชาความปลอดภัย. กรุงเทพฯ: รวมทรรศน์.
- วิฑูรย์ สิมะโชคดี และวีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์. (2550). วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยใน
 โรงงาน (พิมพ์ครั้งที่ 22). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ ส.ส.ท.
- วิทยา อยู่สุข. (2549). อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: เบส กราฟฟิค
 เพรส.

- วิฑิต กมลรัตน์. (2552). *พฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการบริษัท อติดยา เบอร์ล้า เคมีคัลส์ (ประเทศไทย) จำกัด (ฟอสเฟต ดีวีชั่น)* (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- วิภาภรณ์ ทองยัง. (2552). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันโรคและบาดเจ็บจากการ ทำงานของพนักงานเก็บขยะ* (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพฯ.
- ศราวุธ สมฤาเสณ. (2549). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ระบบความปลอดภัยและพฤติกรรมความ ปลอดภัยของพนักงานระดับปฏิบัติการในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตรองเท้าและชิ้นส่วน ในจังหวัดสมุทรสาคร* (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). สถาบันเทคโนโลยี พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, กรุงเทพฯ.
- ศิริพงศ์ ศรีสุขกาญจน์. (2553). *ความรู้ ทักษะติดต่อพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของพนักงานอู่ ทหารเรือพระจุลจอมเกล้า กรมอู่ทหารเรือ กรณีศึกษา: ในสายงานฝ่ายผลิต* (วิทยานิพนธ์ ปริญญา มหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, กรุงเทพฯ.
- สำนักโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2555). *แนวทางการวินิจฉัยโรคและภัยจากการประกอบอาชีพเบื้องต้น สำหรับหน่วยบริการ สาธารณสุข* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย.
- สิริกุล เกิดฤทธิ์. (2551). *พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน สยามผู้ประกอบการรถบรรทุกน้ำมันแห่งประเทศไทย* (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, กรุงเทพฯ.
- สิทธิโชค วรรณสันติกุล. (2546). *จิตวิทยาสังคม: ทฤษฎีและการประยุกต์*. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- _____. (2546). *จิตวิทยาการจัดการองค์การ* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: บั๊คแบงค์.
- สุธาทิพย์ รองสวัสดิ์. (2554). *ปัจจัยการรับรู้เรื่องความปลอดภัยในการทำงานที่มีผลต่อพฤติกรรมใน การทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ ประจําการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จังหวัดเชียงใหม่* (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, กรุงเทพฯ.
- สุรัชย์ ยะเครือ. (2550). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากการใช้สารเคมี ทางการเกษตรของเกษตรกรในอำเภอบ่อพลอย จังหวัดกาญจนบุรี* (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- สุริสา ตันชุมพร. (2550). *ปัจจัยทำนายการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงในคนงานโรงงานไม้แปรรูปขนาด ใหญ่* (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.

- สุริวัลย์ ใจกล้า. (2557). *พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน บริษัท เอส อี ไอ อินเทอร์เน็ตคอนเนคส์ โปรดักส์ (ประเทศไทย) จำกัด* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- สุวัจนาน ฤ พัทลุง. (2548). *ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยคัดสรรกับพฤติกรรมป้องกันอันตรายจากเสียงของพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรม* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ไม่ได้ตีพิมพ์). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.
- สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต. (2543). *ทฤษฎีและเทคนิคการปรับพฤติกรรม* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมโรตม์ โกมลวนิช และอนันต์ ดีโรจนวงศ์. (2553). *ความสำคัญและประเภทของคลังสินค้า*. สืบค้นจาก http://logisticscorner.com/index.php?option=com_
- สมปอง เมฆมนต์. (2555). *พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานและคนทำงานในเขตประกอบการบริษัทไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- เสาวณีย์ เผ่าเมือง. (2554). *พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท ซีที เอส อีเล็กทรอนิกส์ คอร์ปอเรชั่น ประเทศไทย จำกัด* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี, นครนายก.
- สำนักงานประกันสังคม. (2556). *สถิติการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน*. สืบค้นจาก <http://www.sso.go.th/wpr/home.jsp>
- _____. (2557). *สถิติการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน*. สืบค้นจาก <http://www.sso.go.th/wpr/home.jsp>
- _____. (2558). *สถิติการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน*. สืบค้นจาก <http://www.sso.go.th/wpr/home.jsp>
- อนามัย (ธีรวิโรจน์) เทศกะทีก. (2556). *อาชีวอนามัยและความปลอดภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: โอ. เอส. พริ้นติ้ง เฮาส์.
- อนุศักดิ์ ฉั่นไพศาล. (2556). *อาชีวอนามัยและความปลอดภัย*. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- อภิรดี ศรีโอภาส. (2558). *การสอบสวนและวิเคราะห์อุบัติเหตุ*. ใน *เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานอาชีวอนามัยและความปลอดภัย*. (หน่วยที่ 2, หน้า 20-21). นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- อมรรัตน์ หมั่นจิตน้อย. (2552). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลในการทำงาน และพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานที่ปฏิบัติงานในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร*. *วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี*, 30(2), 53-66.

- อภาพพร เฝ้าวัฒนา, สุรินทร กลัมพากร, สุณีย์ ละกะปิ่น และขวัญใจ อำนาจस्थ्यเชื้อ. (2554). *การสร้างเสริมสุขภาพและป้องกันโรคในชุมชน: การประยุกต์แนวคิดและทฤษฎีสู่การปฏิบัติ*. กรุงเทพฯ: คลังน่านาวิทยา.
- อิสริย์รัช สืบศรี. (2555). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการบาดเจ็บโครงร่างกล้ามเนื้อที่เกี่ยวข้องจากการทำงานในผู้ประกอบการอาชีพ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ไม่ได้ตีพิมพ์)*. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- Bangkok flight services. (2017). *General knowledge of cargo*. ม.ป.ท.
- Becker, M. H., Drachman, R. H. & Krscht, J. P. (1974). A New Approach to Explaining Sick-Role. Behavior in Low-Income Population. *American Journal of Public Health*, 64, 205-215.
- Bloom, B. S. (1956). *Taxonomy educational objectives handbook 1: Cognitive domain* (20th ed.) New York: David Mackey.
- Blumenthal, J. A., Williams, R. B., Jr., Kong, Y., Schanberg, S. M., Thompson, L. W. (1978). Type a behavior pattern and coronary atherosclerosis. *Circulation*, 58(4), 634-9.
- Burns, N., & Grove, S. K. (1997). *The Practice of Nursing Research: Conduct, Critique and Utilization* (3rded.). Philadelphia: W.B. Saunders.
- Daniel, W. W. (1995). *Biostatistics: A doudnation for analysis in the health sciences*. New York: Wiley & Sons.
- Gaff, J. G. (1975). *To ward Faculty renewal*. San Francisco. Jossey-Bass.
- Glanz, K., Lewis, F. M., & Rimer, B. K. (Eds.). (1997). *Health behavior and health education: Theory, research and practice* (2nded.). San Francisco, CA: Jossey-Bass.
- Glanz, K., Rimer, B. K., & Viswanath, K. (Eds.). (2008). *Health behavior and health education: Theory, research and practice* (2nded.). San Francisco, CA: Jossey-Bass.
- Good, C.V. (1973). *Dictionary of education*. New York: McGraw Hill.
- Harris, D. M., & Guten, S. (1979). Health-protective behavior: An exploratory study. *Journal of Health and Social Behavior*, 20(1), 17-29.
- Kim, Y., Jeong, I. & Hong,O. (2010). Predictors of hearing protection behavior among power plant worker. *Asian Nursing Research*, 4(1), 10-17.

- McCullagh, M. M., Lusk, S. L. & Ronis, D. L. (2002). Factors influencing use of hearing protection among farmers. *Nursing Research*, 51(1), 33-39.
- OiSaeng, H., Dal. L. C. and David, L. R. (2013). Predictors of hearing protection behavior among firefighters in the United States. *International Journal of Behavioral Medicine*. 20(1), 121-130.
- Palank, C. L. (1991). Determinants of health promotion behavior. *Nursing Clinics of North America*, 26(4), 815-831.
- Pender, N. J., Mardaugh, C. L., & Parsons, M. A. (2011). *Health Promotion in Nursing Practice* (6th ed.). Stamford Connecticut: A Simson & Schuster.
- Polit, D. F., & Hungler, B. P. (1995). *Nursing research: Principles and methods* (5th ed.). Philadelphia; J.B. Lippincott.
- Rosenstock, I. M. (1974). *Historical origin of the health care belief model*. Health Education Monograph.
- Sebsibe Tadesse and Dangnachew Israel. (2015). Occupational injuries among building construction workers in Addis Ababa, Ethiopia. *Journal of Occupational Medicine & Toxicology* , 4/11/2016; 11: 1-6. (6p).
- Kumar, G. S. & Dharanipriya, A. (2014). Prevalence and pattern of occupational injuries at workplace among welders in coastal south India. *Indian Journal of Occupational & Environmental Medicine*, Sep-Dec 2014; 18(3), 135-139. (5p).

ภาคผนวก



ภาคผนวก ก

รายนามผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือ



รายนามผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือ

- | | |
|---|---|
| 1. รองศาสตราจารย์ ดร.สุรินทร์ กลัมพากร | ภาควิชาการพยาบาลสาธารณสุข
คณะสาธารณสุขศาสตร์
มหาวิทยาลัยมหิดล |
| 2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ยุพา จิวพัฒนกุล | ภาควิชาการพยาบาลสาธารณสุขศาสตร์
คณะพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยมหิดล |
| 3. รองศาสตราจารย์ ดร.สุดาว เลิศวิสุทธิไพบูลย์ | สาขาวิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช |
| 4. นางสาวอัครรัตน์ วชิระเดวิชญ์ | พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคลองสอง |
| 5. นางสาวสุภาณี สุขโสม | ผู้จัดการแผนกความปลอดภัย
บริษัทบริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ
เวิลด์ไวด์โพลท์เซอร์วิส |



ภาคผนวก ข

เอกสารรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์





สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
 ต.บางพูด อ.ปากเกร็ด จ.นนทบุรี 11120
 โทร. 02-5048036, 02-5048037 โทรสาร 02-5032620

NS No. A/2561

เอกสารรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์

ชื่อโครงการวิจัย : ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงาน
 จัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ
 รหัสโครงการ : 2585101039
 ชื่อหัวหน้าโครงการวิจัย : นายประหยัด ทิพย์สุทธิ์
 สถานที่ทำการวิจัย : สนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ

คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
 ได้พิจารณาโครงการวิจัยเรื่องดังกล่าว มีความเห็นว่ามีคุณสมบัติสอดคล้องกับหลักจริยธรรมสากล
 จึงเห็นสมควรให้ดำเนินการศึกษาวิจัยได้

ลงนาม..... ลงนาม.....
 (รองศาสตราจารย์ ดร.บุญทิพย์ สิริรังศรี) (รองศาสตราจารย์ พ.ต.อ.หญิง ดวงมล ปิ่นเฉลียว)
 ประธาน กรรมการและเลขานุการ

วันที่ให้การรับรอง : 2 สิงหาคม 2561 วันที่หมดอายุการรับรอง : 1 สิงหาคม 2562

ภาคผนวก ค

หนังสือเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือวิจัย

หนังสือขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาใช้เครื่องมือการวิจัย

และหนังสือขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย





ที่ ศธ ๐๕๒๒.๒๖/ว ๑๒๑๓

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี ๑๑๑๒๐

๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย

เรียน รองศาสตราจารย์ ดร.สุรินทร์ กลัมพากร

ด้วย นายประหยัด ทิพย์สุทธิ นักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต แขนงวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ได้ดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.มุกดา หนูยศรี เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอยู่ระหว่างการดำเนินการตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ เห็นว่าท่านมีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือในการทำวิทยานิพนธ์ของนักศึกษาดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.สมใจ พุทธาพิทักษ์ผล)

ประธานกรรมการประจำสาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์

โทร. ๐-๒๕๐๔-๘๐๓๖-๗

โทรสาร. ๐-๒๕๐๓-๒๖๒๐

โทรศัพท์ ๐๙-๕๗๐๙-๘๘๗๒ (นายประหยัด ทิพย์สุทธิ)



ที่ ศธ ๐๕๒๒.๒๖/ว ๑๒๑๘

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช
ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี ๑๑๑๒๐

๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย
เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ยุพา จิวพัฒนกุล

ด้วย นายประหยัด ทิพย์สุทธิ นักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต แขนงวิชาการพยาบาล
เวชปฏิบัติชุมชน สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช ได้ดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง
“ปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ
จ.สมุทรปราการ” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.มุกดา หนูยศรี เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอยู่ระหว่าง
การดำเนินการตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ เห็นว่าท่านมีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในเรื่องดังกล่าวเป็น
อย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือในการทำวิทยานิพนธ์ของนักศึกษาดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.สมใจ พุทธาพิทักษ์ผล)
ประธานกรรมการประจำสาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
โทร. ๐-๒๕๐๔-๘๐๓๖-๗
โทรสาร. ๐-๒๕๐๓-๒๖๒๐
โทรศัพท์ ๐๙-๕๗๐๙-๘๘๗๒ (นายประหยัด ทิพย์สุทธิ)



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ โทร. 8036-7

ที่ ศธ. 0522.26/ 12๑4

วันที่ ๑1 ตุลาคม 2560

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน รองศาสตราจารย์ ดร.สุดาว เลิศวิสุทธิไพบูลย์

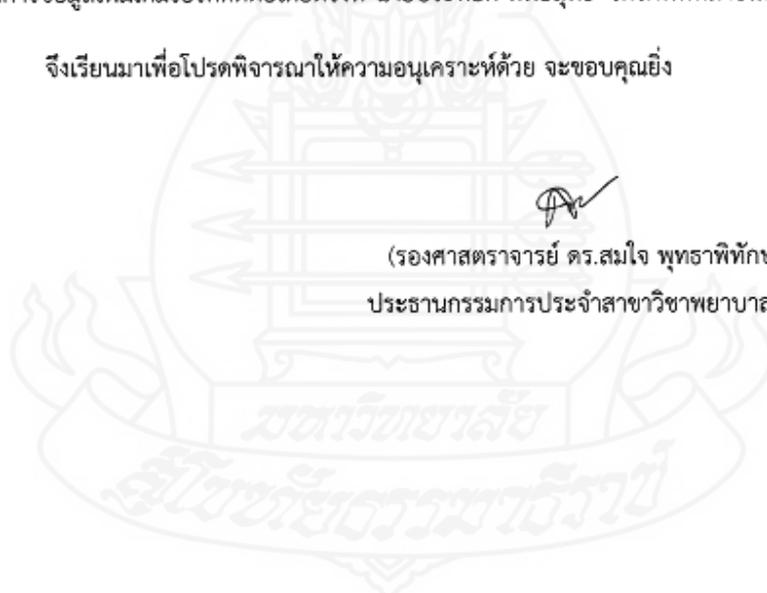
ด้วย นายประหยัด ทิพย์สุทธิ์ นักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต แขนงวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ได้ดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.มุกดา หนูยศรี เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอยู่ระหว่างการดำเนินการตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ เห็นว่าท่านมีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือในการทำวิทยานิพนธ์ของนักศึกษาดังกล่าว ทั้งนี้ หากต้องการข้อมูลเพิ่มเติมโปรดติดต่อโดยตรงที่ นายประหยัด ทิพย์สุทธิ์ โทรศัพท์หมายเลข 09-5709-8872

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ด้วย จะขอบคุณยิ่ง

(รองศาสตราจารย์ ดร.สมใจ พุทธาทิทัศกุล)

ประธานกรรมการประจำสาขาวิชาพยาบาลศาสตร์





ที่ ศธ ๐๕๒๒.๒๖/ว ๑๙๑๓

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี ๑๑๑๒๐

๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน นางสาวอัครารัตน์ วชิระเดวีชญ์

ด้วย นายประหยัด ทิพย์สุทธิ์ นักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต แขนงวิชาการพยาบาล
เวชปฏิบัติชุมชน สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ได้ดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง
“ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ
จ.สมุทรปราการ” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.มุกดา หนูยศรี เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอยู่ระหว่าง
การดำเนินการตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ เห็นว่าท่านมีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในเรื่องดังกล่าวเป็น
อย่างดียิ่ง จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือในการทำวิทยานิพนธ์ของนักศึกษาดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.สมใจ พุทธาพิทักษ์ผล)
ประธานกรรมการประจำสาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์

โทร. ๐-๒๕๐๔-๘๐๓๖-๗

โทรสาร. ๐-๒๕๐๓-๒๖๒๐

โทรศัพท์ ๐๙-๕๗๐๙-๘๘๗๒ (นายประหยัด ทิพย์สุทธิ์)



ที่ ศธ ๐๕๒๒.๒๖/ว ๑)๒๖๓

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี ๑๑๑๒๐

๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย

เรียน นางสาวสุภาณี สุขโสม

ด้วย นายประหยัด ทิพย์สุทธิ นักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต แขนงวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ได้ดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.มุกดา หนูยศรี เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอยู่ระหว่างการดำเนินการตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ เห็นว่าท่านมีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือในการทำวิทยานิพนธ์ของนักศึกษาดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.สมใจ พุทธาพิทักษ์ผล)
ประธานกรรมการประจำสาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์

โทร. ๐-๒๕๐๔-๘๐๓๖-๗

โทรสาร. ๐-๒๕๐๓-๒๖๒๐

โทรศัพท์ ๐๙-๕๗๐๙-๘๘๗๒ (นายประหยัด ทิพย์สุทธิ)



ที่ ศธ ๐๕๒๒.๒๖/๑๔๗๘

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี ๑๑๑๒๐

๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาทดลองใช้เครื่องมือการวิจัย

เรียน คุณสีหนาท สมเฝ้า

ด้วย นายประหยัด ทิพย์สุทธิ นักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต แขนงวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ได้ดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.มุกดา หนูยศรี เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ ขอบความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาทดลองใช้เครื่องมือการวิจัยจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นพนักงานขับรถและพนักงานคลังสินค้าในความรับผิดชอบของท่าน จำนวน ๔๐ คน แบ่งเป็นพนักงานขับรถ ๒๐ คน และพนักงานคลังสินค้า ๒๐ คน เพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์ ทั้งนี้ นักศึกษาจะได้ประสานงานในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุญาตด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.สมใจ พุทธาพิทักษ์ผล)
ประธานกรรมการประจำสาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์

โทร. ๐-๒๕๐๔-๘๐๓๖-๗

โทรสาร. ๐-๒๕๐๓-๒๖๒๐

โทรศัพท ๐๙-๕๗๐๙-๘๘๗๒ (นายประหยัด ทิพย์สุทธิ)



ที่ ศธ ๐๕๒๒.๒๖/๓๖๓

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี ๑๑๑๒๐

๒๕ มีนาคม ๒๕๖๑

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน ผู้จัดการกองควบคุมและบริการ

ด้วย นายประหยัด ทิพย์สุทธิ นักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต แขนงวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ได้ดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.มุกดา หนูยศรี เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ ขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลวิจัยจากกลุ่มตัวอย่าง เป็นพนักงานคลังสินค้าในความรับผิดชอบของท่าน เพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์ ทั้งนี้ นักศึกษาจะได้ประสานงานในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุญาตด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.สมใจ พุทธาพิทักษ์ผล)
ประธานกรรมการประจำสาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
โทร. ๐-๒๕๐๔-๘๐๓๖-๗
โทรสาร. ๐-๒๕๐๓-๒๖๒๐
โทรศัพท์ ๐๙-๕๗๐๙-๘๘๗๒ (นายประหยัด ทิพย์สุทธิ)



ที่ ศธ ๐๕๒๒.๒๖/ว.๒๕๖๑

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี ๑๑๑๒๐

๑๙ มีนาคม ๒๕๖๑

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย
เรียน คุณจวีร์รัตน์ สระเวก

ด้วย นายประยัตต์ ทิพย์สุทธิ นักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต แขนงวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ได้ดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.มุกดา หนูยศรี เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ ขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลวิจัยจากกลุ่มตัวอย่าง เป็นพนักงานขับรถและพนักงานคลังสินค้าในความรับผิดชอบของท่าน เพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์ ทั้งนี้ นักศึกษาจะได้ประสานงานในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุญาตด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ


(รองศาสตราจารย์ ดร.สมใจ พุทธาพิทักษ์ผล)
ประธานกรรมการประจำสาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์
โทร. ๐-๒๕๐๔-๘๐๓๖-๗
โทรสาร. ๐-๒๕๐๓-๒๖๒๐
โทรศัพท์ ๐๙-๕๗๐๙-๘๘๗๒ (นายประยัตต์ ทิพย์สุทธิ)



ภาคผนวก ง
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย



เอกสารชี้แจงผู้ร่วมโครงการวิจัย/อาสาสมัคร
(Participant Information Sheet)

เรียน (ผู้ร่วมโครงการวิจัย/อาสาสมัคร).....

เนื่องด้วย ข้าพเจ้า นายประหยัด ทิพย์สุทธิ กำลังดำเนินการวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงาน จัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ ปัจจัยร่วม และพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานแผนกจัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ
2. เพื่อศึกษาอิทธิพลของการรับรู้ของบุคคล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ และปัจจัยร่วมต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานแผนกจัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ
2. ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนารูปแบบในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ และประเมินประสิทธิผลของรูปแบบฯ เพื่อลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุให้เป็นศูนย์ตามเป้าหมายของหน่วยงาน
3. ใช้เป็นแนวทางในการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานในพนักงานตำแหน่งงานอื่น

การวิจัยมีขั้นตอน คือ เมื่อท่านตกลงที่จะเข้าร่วมการวิจัยนี้ ข้าพเจ้าขอความร่วมมือให้ท่านตอบแบบสอบถามตามตำแหน่งงาน ใช้เวลาในการตอบแบบสอบถาม 2 สัปดาห์

ความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นเมื่อเข้าร่วมการวิจัยและการจัดการแก้ไข การเข้าร่วมโครงการวิจัยนี้ ไม่มีความเสี่ยงใด ๆ

หากมีข้อสงสัยที่จะสอบถามเกี่ยวข้องกับการวิจัยหรือมีความเสี่ยงเกิดขึ้นจากการวิจัย ท่านสามารถติดต่อ นายประหยัด ทิพย์สุทธิ หมายเลขโทรศัพท์ 095-709872 หรือ อีเมล katopkatop@hotmail.com ข้าพเจ้ายินดีตอบคำถามและข้อสงสัยของท่านทุกเมื่อ

ค่าตอบแทนที่ผู้ร่วมโครงการวิจัย/อาสาสมัครจะได้รับ ผู้ร่วมโครงการวิจัยจะไม่ได้รับ
ค่าตอบแทนจากการวิจัยนี้

หากมีข้อมูลเพิ่มเติมทั้งด้านประโยชน์และโทษที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยนี้ ผู้วิจัยจะแจ้งให้ผู้
ร่วมโครงการวิจัย/อาสาสมัครทราบโดยรวดเร็วและไม่ปิดบัง

ผู้วิจัยขอรับรองว่าจะเก็บรักษาข้อมูลที่ได้รับจากท่านไว้เป็นความลับโดยข้อมูลนั้นจะรับรู้
เฉพาะผู้วิจัยและผู้ร่วมโครงการวิจัย/อาสาสมัคร เท่านั้นและผลการวิจัยจะนำเสนอในลักษณะ
ภาพรวม ไม่ระบุชื่อ/ ข้อมูลส่วนตัวของท่าน ท่านมีสิทธิ์ถอนตัวออกจากการวิจัยเมื่อใดก็ได้ โดยไม่
ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า โดยจะไม่มีผลกระทบต่อการทำงาน

หากท่านได้รับการปฏิบัติที่ไม่ตรงตามที่ระบุไว้ในเอกสารชี้แจงนี้ ท่านสามารถร้องเรียนไป
ยังคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

ต.บางพูด อ.ปากเกร็ด จ.นนทบุรี 11120 โทร 02-5048036-7 อีเมล boontip.sir@stou.ac.th

ลงชื่อ

(นายประหยัด ทิพย์สุทธิ)

หัวหน้าโครงการวิจัย

วัน.....เดือน.....ปี.....



แบบคำยินยอมเข้าร่วมโครงการวิจัย
(Consent Form)

ที่.....

วันที่..... เดือน..... พ.ศ.....

ข้าพเจ้า (ระบุคำนำหน้า).....นามสกุล.....อายุ.....ปี
ได้รับฟังคำอธิบายจาก นายประหยัด ทิพย์สุทธิ์ เกี่ยวกับการเป็นผู้ร่วมโครงการวิจัยในโครงการวิจัย
เรื่อง “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวาง
สินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ” ได้อ่านเอกสารชี้แจงและได้รับคำอธิบายเพิ่มเติม
จากผู้วิจัยถึงวัตถุประสงค์โครงการวิจัย ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและการ
จัดการแก้ไข และอื่น ๆ (ถ้ามี) จนเข้าใจเป็นอย่างดี ข้าพเจ้าจึงสมัครใจเข้าร่วมเป็นผู้ร่วมโครงการวิจัย
ของโครงการวิจัยนี้ และข้าพเจ้ามีสิทธิ์ถอนตัวออกจากโครงการวิจัยเมื่อใดก็ได้ โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบ
ล่วงหน้า และจะไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อข้าพเจ้าทั้งสิ้น

ข้าพเจ้าได้รับคำรับรองว่าผู้วิจัยจะปฏิบัติต่อข้าพเจ้าตามข้อมูลที่ระบุในเอกสารชี้แจง หาก
ไม่ได้รับการปฏิบัติตามที่ระบุไว้ ข้าพเจ้าสามารถร้องเรียนได้ที่ คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยใน
มนุษย์ สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ข้าพเจ้าจึงได้ลงนามยินยอมเข้าร่วมโครงการวิจัยนี้

ลงชื่อ.....

ลงชื่อ.....

(.....)

(นายประหยัด ทิพย์สุทธิ์)

ผู้ยินยอม

หัวหน้าโครงการวิจัย

วันที่.....เดือน.....ปี.....

วันที่.....เดือน.....ปี.....

ลงชื่อ.....

(.....)

พยาน

วันที่.....เดือน.....ปี.....

หมายเหตุ เอกสารชี้แจงและยินยอมนี้ให้จัดทำเป็น 2 ชุด มอบให้ผู้ร่วมโครงการวิจัย/อาสาสมัคร/

1 ชุด และผู้วิจัย 1 ชุด

หมายเลขแบบสอบถาม....

พนักงานขับรถยก

แบบสอบถามการวิจัย

เรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของ

พนักงานจัดระวางสินค้าสนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

คำชี้แจง

แบบสอบถามมีทั้งหมด 8 ส่วน กรุณาอ่านคำชี้แจงก่อนตอบคำถามในแต่ละส่วน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 ความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงาน

ส่วนที่ 3 การรับรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน

ส่วนที่ 4 การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

ส่วนที่ 5 การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 6 การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ

ส่วนที่ 7 การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

ส่วนที่ 8 พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

คำชี้แจง : โปรดเติมข้อความลงในช่องว่าง หรือใส่เครื่องหมาย ✓ ลงใน () หน้าข้อความในแต่ละข้อตามความเป็นจริง

ข้อ	ข้อความ	สำหรับผู้วิจัย
1	เพศ () 1. ชาย () 2. หญิง	Sex (.....)
2	ปัจจุบันท่านมีอายุปี (เกิน 6 เดือน นับเป็น 1 ปี)	Age (.....)
3	ระดับการศึกษาสูงสุดของท่าน () 1. ประถมศึกษา () 2. มัธยมศึกษาตอนต้น () 3. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. () 4. อนุปริญญา/ปวส. () 5.ปริญญาตรี () 6. สูงกว่าปริญญาตรี	Edu (.....)
4	อายุงานในการเป็นพนักงานจัดระวางสินค้าปี (เกิน 6 เดือน นับเป็น 1 ปี)	year (.....)

ข้อ	ข้อความ	สำหรับผู้วิจัย
5	ท่านปฏิบัติงานในตำแหน่งใด () 1. พนักงานคลังสินค้าขาออก () 2. พนักงานขับรถยก	Jpost (.....)
6	ใน 1 สัปดาห์ ท่านทำงาน.....วัน	Day (.....)
7	ใน 1 วัน ท่านทำงาน..... ชั่วโมง	Hour (.....)
8	ท่านเคยได้รับบาดเจ็บจากการทำงานจัดระวางสินค้าในรอบ 3 ปีที่ผ่านมาหรือไม่ () 1. ไม่เคย (ข้ามไปตอบส่วนที่ 2) () 2. เคย (ให้ตอบข้อ 10-13)	inj (.....)
9	ท่านต้องหยุดงานเพื่อรักษาอาการบาดเจ็บดังกล่าวหรือไม่ () 1. ไม่ได้หยุดงาน () 2. หยุดงาน.....วัน	acl(.....)
10	สาเหตุที่ทำให้ได้รับบาดเจ็บ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) () 1. วัตถุหรือสิ่งของกระแทก/ชนตามส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย () 2. วัตถุหรือสิ่งของบาด/ทิ่ม/แทง () 3. วัตถุหรือสิ่งของหล่นกระแทกจากที่สูง () 4. หกล้ม สิ้นล้ม () 5. การยกหรือเคลื่อนย้ายของที่มีน้ำหนักมากเกินไป () 6. ท่าทางการทำงานไม่เหมาะสม () 7. อื่น ๆ โปรดระบุ.....	cause(.....)
11	อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) () 1. ศีรษะ () 2. ตา () 3. ต้นคอ () 4. ไหล่ () 5. หน้าอก () 6. ลำตัว/ท้อง () 7. แขน/ข้อศอก () 8. มือ/เท้า () 9. นิ้วมือ () 10. ขา () 11. เท้า/ข้อเท้า () 12. นิ้วเท้า () 13. อื่น ๆ โปรดระบุ.....	Org (.....)
12	ลักษณะของการบาดเจ็บ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) () 1. เคล็ดขัดยอก ฟกช้ำ บวม กล้ามเนื้ออักเสบ () 2. บาดแผลฉีกขาด () 3. กระดูกหัก/ เคลื่อน () 4. นิ้วมือ/ มือ/ แขน/ ขา ขาด () 5. การกระทบกระเทือนและบาดเจ็บภายใน () 6. อื่น ๆ โปรดระบุ	Type (.....)

ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน

คำชี้แจง โปรดพิจารณาว่าข้อความต่อไปนี้ถูกต้องหรือไม่ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้

ถูก หมายถึง ท่านคิดว่าข้อความในประโยคนั้นถูกต้อง

ไม่ถูก หมายถึง ท่านคิดว่าข้อความในประโยคนั้นผิด

ไม่แน่ใจ หมายถึง ท่านไม่แน่ใจว่าข้อความในประโยคนั้นถูกต้องหรือผิด

ข้อที่	ข้อความ	ถูก ต้อง	ไม่ ถูกต้อง	ไม่ แน่ใจ	สำหรับ ผู้วิจัย
1	ความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงานเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้				K1 (.....)
2	สภาพร่างกายที่ไม่เหมาะสม เช่น ต่อมแอลกอฮอล์หรือรับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนหรือขณะปฏิบัติงานเป็นสาเหตุให้เกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้				K2 (.....)
3	สภาพแวดล้อมในการทำงานไม่เหมาะสม เป็นสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้				K3 (.....)
4	การปฐมพยาบาลเกี่ยวกับขั้นตอน วิธีการทำงานที่ปลอดภัย และการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล จะช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการทำงาน				K4 (.....)
5	การบรรทุกสินค้าที่สูงมากจนทำให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็นข้างหน้าชัดเจน อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้				K5 (.....)
6	การขับเร็ว หยุดกะทันหันหรือเลี้ยวฉับพลัน โดยเฉพาะในขณะที่กำลังบรรทุกสินค้า ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้				K6 (.....)
7	ขณะขับรถยกเข้าใกล้มุมอับที่จะมองเห็นไม่ถนัด ไม่จำเป็นต้องลดความเร็ว				K7 (.....)
8	ขณะรถวิ่ง สามารถใช้รถยก ยกสินค้าให้อยู่ในระดับใดก็ได้				K8 (.....)
9	การลดการลงให้อยู่ในตำแหน่งราบกับพื้นหลังใช้งานจะช่วยป้องกันการเกิดการบาดเจ็บได้				K9 (.....)
10	การยกน้ำหนักของสินค้าที่ไม่เกินขีดจำกัดของรถยกจะช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้				K10 (.....)
11	หากบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ที่ทำให้มองไม่เห็นทางข้างหน้า ต้องมีผู้ช่วยบอกทางหรือวิ่งถอยหลัง				K11 (.....)
12	ขณะขับรถ สามารถยื่น แขน ขา ศีรษะออกนอกรถได้				K12 (.....)

ข้อที่	ข้อความ	ถูก ต้อง	ไม่ ถูกต้อง	ไม่ แน่ใจ	สำหรับ ผู้วิจัย
13	การบีบแตรให้สัญญาณขณะขับรถในมุมอับช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้				K13 (...)
14	ขณะนำรถออกวิ่ง ควรรักษาระดับการยกให้สูงจากพื้น 6-8 นิ้ว				K14 (...)
15	การลดการถลง ให้อยู่ในตำแหน่งราบกับพื้นหลังใช้งานจะช่วยป้องกันไม่ให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บจากการเดินมากระแทกการถลง				K15 (...)

ส่วนที่ 3 การรับรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน

คำชี้แจง โปรดพิจารณาว่าท่านมีความเชื่อต่อข้อความต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความเชื่อของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้

- มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเชื่อของท่านมากที่สุด หรือร้อยละ 81-100
 มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเชื่อของท่านมาก หรือร้อยละ 61-80
 ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเชื่อของท่านปานกลาง หรือร้อยละ 41-60
 น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเชื่อของท่านน้อย หรือร้อยละ 21-40
 น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเชื่อของท่านน้อยที่สุด หรือร้อยละ 1-20

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความเชื่อหรือความรู้สึก					สำหรับ ผู้วิจัย
		มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	
1	การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน ท่านเชื่อว่าท่านมีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Sus1(...)
2	ท่านเชื่อว่าการไม่สวมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลขณะจัดระวางสินค้าทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บได้						Sus2(...)
3	ท่านเชื่อว่าการเล่นหรือหยอกล้อกันในขณะทำงานทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Sus3(...)
4	ท่านเชื่อว่าการดื่มสุราหรือแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงานหรือขณะทำงานทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Sus4(...)

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความเชื่อหรือความรู้สึก					สำหรับ ผู้วิจัย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
5	ท่านเชื่อว่าการกินยาที่ทำให้ง่วงนอน เช่น ยา ลดน้ำมูก ยาคลายเครียดก่อนมาทำงาน หรือ ขณะทำงาน ทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจาก การทำงานได้						Sus5(.....)
6	ท่านเชื่อว่าการไม่ปฏิบัติงานตามระเบียบ ขั้นตอนหรือข้ามขั้นตอน ทำให้มีโอกาสเกิดการ บาดเจ็บจากการทำงานได้						Sus6(.....)
	<u>การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจาก การทำงาน</u>						
7	ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงาน ก่อให้เกิดความพิการและเสียชีวิตได้						Sev1(.....)
8	ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงาน ทำให้ความก้าวหน้าในการทำงานลดลง						Sev2(.....)
9	ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงานจนพิการ จะส่งผลให้บทบาททางสังคมลดลง						Sev3(.....)
11	ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงานจะทำให้ ขาดรายได้และสูญเสียรายได้ขณะพักรักษาตัว						Sev4(.....)
11	ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงานจะทำให้ ครอบครัวของท่านต้องขาดรายได้เพราะมี ภาระในการดูแลท่าน						Sev5(.....)
	<u>การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกัน การบาดเจ็บจากการทำงาน</u>						
12	ท่านเชื่อว่าการสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความ ปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลาสามารถป้องกัน การบาดเจ็บจากการทำงานได้						Ben1(.....)
13	ท่านเชื่อว่าการไม่เล่นหรือหยอกล้อกันขณะ ทำงาน จะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ได้						Ben2(.....)

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความเชื่อหรือความรู้สึก					สำหรับ ผู้วิจัย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
14	ท่านเชื่อว่าการไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงาน หรือขณะทำงานจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Ben3(.....)
15	ท่านเชื่อว่าการไม่กินยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนมาทำงาน หรือขณะทำงานจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Ben4(.....)
16	ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติงานตามระเบียบขั้นตอนอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอนจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Ben5(.....)
17	<u>การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกัน การบาดเจ็บจากการทำงาน</u> ท่านเชื่อว่าการสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลาการทำงานทำให้ทำงานไม่สะดุดและอึดอัด						Bar1(.....)
18	ท่านเชื่อว่าการห้ามไม่ให้เล่นหรือหยอกล้อกันขณะทำงาน เป็นเรื่องที่ยุ่งยากทำไม่ได้						Bar2(.....)
19	ท่านเชื่อว่าการห้ามดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงานและขณะทำงาน เป็นเรื่องที่จะสร้างความไม่พอใจให้พนักงาน						Bar3(.....)
20	ท่านเชื่อว่าการไม่กินยาที่ทำให้ง่วงนอน เช่น ยาลดน้ำมูก ยาคลายเครียดก่อนมาทำงาน และขณะทำงาน อาจทำให้การเจ็บป่วยของท่านรุนแรงขึ้น						Bar4(.....)
21	ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติงานตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอน ทำให้งานล่าช้าและเสียเวลา						Bar5(.....)

ส่วนที่ 4 การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

คำชี้แจง โปรดพิจารณาว่าท่านเชื่อมั่นในความสามารถที่จะปฏิบัติกิจกรรมต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด แล้วทำเครื่องหมาย X บนตัวเลขที่ตรงกับความเชื่อมั่นของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยคะแนน 10 มีความเชื่อมั่นสูงสุด และ 0 ไม่มีความเชื่อมั่นเลย

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความเชื่อมั่น											สำหรับ ผู้วิจัย
		ไม่มี					ปาน กลาง					สูง สุด	
1	ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลได้ตลอดเวลาขณะปฏิบัติงาน	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sel1(...)
2	ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยของหน่วยงานได้	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sel2(...)
3	ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถปฏิบัติงานตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอนได้ตลอดเวลาการทำงาน	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sel3(...)
4	ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงานได้	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sel4(...)
5	ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถทำงานให้เสร็จได้ตามกำหนดเวลาอย่างระมัดระวัง	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sel5(.....)
6	ท่านเชื่อมั่นว่าท่านจะเข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานได้	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sel6(...)

ส่วนที่ 5 การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง

- คำชี้แจง** โปรดพิจารณาว่าหัวหน้างาน/เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานและเพื่อนร่วมงาน ปฏิบัติตนต่อท่านในเรื่องต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับ คำแนะนำหรือการสนับสนุนที่ท่านได้รับมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้
- ทำเป็นประจำ หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นทุกครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมี ปัญหา หรือร้อยละ 81-100
- ทำบ่อยครั้ง หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นบ่อยครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมี ปัญหา หรือร้อยละ 61-80
- ทำนาน ๆ ครั้ง หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นนาน ๆ ครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมี ปัญหา หรือร้อยละ 41-60
- ทำบางครั้ง หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นบางครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมี ปัญหา หรือร้อยละ 21-40
- ไม่เคยทำเลย หมายถึง ไม่เคยปฏิบัติกิจกรรมนั้นเลย หรือร้อยละ 0-20

ข้อที่	ข้อความ	พฤติกรรม					สำหรับ ผู้วิจัย
		ทำเป็นประจำ	ทำบ่อยครั้ง	ทำนาน ๆ ครั้ง	ทำบางครั้ง	ไม่เคยทำ	
1	การสนับสนุนจากหัวหน้างาน หัวหน้างานให้คำแนะนำท่านเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน						Sup1(.....)
2	หัวหน้างานเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน						Sup2(.....)
3	หัวหน้างานตักเตือนท่านเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงาน						Sup3(.....)
4	การสนับสนุนจากเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานให้คำแนะนำท่านเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน						Saf1(.....)

ข้อที่	ข้อความ	พฤติกรรม					สำหรับ ผู้วิจัย
		ทำเป็นประจำ	ทำบ่อยครั้ง	ทำนานๆครั้ง	ทำบางครั้ง	ไม่เคยทำ	
5	เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน						Saf2(.....)
6	เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานตักเตือนท่านเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงาน						Saf3(.....)
7	การสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงาน เพื่อนร่วมงานให้ข้อมูลท่านเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน						Fri1(.....)
8	เพื่อนร่วมงานเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน						Fri2(.....)
9	เพื่อนร่วมงานตักเตือนท่านเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงาน						Fri3(.....)

ส่วนที่ 6 การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ

คำชี้แจง โปรดพิจารณาว่าหน่วยงานของท่านดำเนินการในเรื่องต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับผลการดำเนินการจริงมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้

เป็นจริงมากที่สุด หมายถึง หน่วยงานของท่านดำเนินการดังกล่าวในระดับมากที่สุด หรือร้อยละ 81-100

เป็นจริงมาก หมายถึง หน่วยงานของท่านดำเนินการดังกล่าวในระดับมาก หรือร้อยละ 61-80

เป็นจริงปานกลาง หมายถึง หน่วยงานของท่านดำเนินการดังกล่าวในระดับปานกลาง หรือร้อยละ 41-60

เป็นจริงน้อย หมายถึง หน่วยงานของท่านดำเนินการดังกล่าวในระดับน้อย หรือร้อยละ 21-40

เป็นจริงน้อยที่สุด หมายถึง หน่วยงานของท่านดำเนินการดังกล่าวในระดับน้อยที่สุด หรือร้อยละ 1-20

ข้อ ที่	ข้อความ	การรับรู้					สำหรับ ผู้วิจัย
		เป็นจริง มากที่สุด	เป็นจริง มาก	เป็นจริง ปานกลาง	เป็นจริง น้อย	เป็นจริง น้อยที่สุด	
1	สถานที่ทำงานมีการกำหนดกฎระเบียบและข้อบังคับเป็นลายลักษณ์อักษร และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้พนักงานรับทราบ						Rul1(...)
2	กฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีเป้าหมายชัดเจนในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน						Rul2(...)
3	กฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัยที่ใช้มีความสอดคล้องกับขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติงาน						Rul3(...)
4	กฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัยที่สถานที่ทำงานกำหนดส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัย						Rul4(...)
5	สถานที่ทำงานของท่านมีกฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัยที่สามารถช่วยให้พนักงานทำงานได้โดยไม่เกิดการบาดเจ็บ						Rul5(...)

ส่วนที่ 7 การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

คำชี้แจง โปรดพิจารณาว่าสถานที่ทำงานของท่านดำเนินการในเรื่องต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับผลการดำเนินการจริงมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้

มี/ใช่ หมายถึง ท่านคิดว่าข้อความในประโยคนั้นถูกต้อง

ไม่มี/ไม่ใช่ หมายถึง ท่านคิดว่าข้อความในประโยคนั้นผิด

ไม่ทราบ หมายถึง ท่านไม่แน่ใจว่าข้อความในประโยคนั้นถูกต้องหรือผิด

ข้อที่	ข้อความ	การรับรู้			สำหรับ ผู้วิจัย
		มี/ ใช่	ไม่มี/ ไม่ใช่	ไม่ ทราบ	
1	สถานที่ทำงานจัดอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้แก่พนักงานจัดระวางสินค้าอย่างเพียงพอ				Man1(.....)
2	สถานที่ทำงานจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่พร้อมใช้งาน				Man2(.....)
3	สถานที่ทำงานกำหนดให้มีการเปิดอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลได้อย่างสะดวก				Man3(.....)
4	สถานที่ทำงานฝึกอบรมให้พนักงานมีทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง				Man4(.....)
5	สถานที่ทำงานติดป้ายเตือนให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลในบริเวณที่ทำงาน				Man5(.....)

ส่วนที่ 8 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

คำชี้แจง โปรดพิจารณาว่าขณะท่านปฏิบัติหน้าที่เป็นพนักงานขับรถ ท่านปฏิบัติกิจกรรมต่อไปนี้ บ่อยเพียงใด แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับพฤติกรรมของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้

ทำเป็นประจำ หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นทุกครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมีปัญหา หรือร้อยละ 81-100

ทำบ่อยครั้ง หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นบ่อยครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมีปัญหา หรือร้อยละ 61-80

ทำนาน ๆ ครั้ง หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นนาน ๆ ครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมีปัญหา หรือร้อยละ 41-60

ทำบางครั้ง หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นบางครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมีปัญหา หรือร้อยละ 21-40

ไม่เคยทำเลย หมายถึง ไม่เคยปฏิบัติกิจกรรมนั้นเลย หรือร้อยละ 0-20

ข้อที่	ข้อความ	พฤติกรรม					สำหรับ ผู้วิจัย
		ทำเป็นประจำ	ทำบ่อยครั้ง	ทำนาน ๆ ครั้ง	ทำบางครั้ง	ไม่เคยทำ	
1	ท่านสวมถุงมือขณะปฏิบัติงานจัด ระวางสินค้า						Beh1(...)
2	ท่านสวมรองเท้าหัวเหล็กนิรภัย ขณะปฏิบัติงานจัดระวางสินค้า						Beh2(...)
3	ท่านไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มี แอลกอฮอล์ก่อนมาปฏิบัติงาน หรือขณะปฏิบัติงาน						Beh3(...)
4	ท่านไม่รับประทานยาที่ทำให้ง่วง นอน ก่อนมาปฏิบัติงานหรือขณะ ปฏิบัติงาน						Beh4(...)
5	ท่านไม่เล่นหรือหยอกล้อกับเพื่อน ขณะปฏิบัติงาน						Beh5(...)
6	ท่านปฏิบัติงานล่วงหน้าร่างกาย อ่อนเพลีย						Beh6(...)

ข้อที่	ข้อความ	พฤติกรรม					สำหรับ ผู้วิจัย
		ทำเป็นประจำ	ทำบ่อยครั้ง	ทำนานๆ ครั้ง	ทำ บางครั้ง	ไม่เคย ทำ	
7	ท่านรายงานหัวหน้างานเมื่อรู้สึก ว่าร่างกายไม่พร้อมในขณะ ปฏิบัติงาน						Beh7(...)
8	ท่านปฏิบัติงานตามขั้นตอนการจัด ระวางบรรทุกสินค้าอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอน						Beh8(...)
9	ท่านเข้าร่วมกิจกรรมการส่งเสริม ความปลอดภัยในการทำงานของ สถานที่ทำงาน เช่น การฟังสรุปย่อ เรื่องความปลอดภัย (safety brief) เป็นต้น						Beh9(...)
10	ท่านสอบถามหัวหน้างานเมื่อมีข้อ สงสัยเกี่ยวกับขั้นตอน/วิธีการ ทำงาน						Beh10(...)
11	ท่านแจ้งให้หัวหน้างานทราบเมื่อ ท่านได้รับการบาดเจ็บจากการ ทำงาน						Beh11(...)
12	ท่านตรวจสอบความเรียบร้อยของ รถยกทุกครั้งก่อนปฏิบัติงาน						Beh12(...)
13	ท่านตรวจสอบน้ำหนักของสินค้าที่ จะยกว่าไม่เกินขีดจำกัดของรถยก						Beh13(...)
14	ท่านไม่จับพวงมาลัย หรือขับชี้รถ ยกขณะมือหรือถุงมือลื่น						Beh14(...)
15	ท่านไม่ยืน เดิน หรือทำงานใต้เงา รถยกที่กำลังทำงาน						Beh15(...)
16	ท่านออกรถและหยุดรถอย่าง นิ่มนวลในขณะที่กำลังบรรทุก สินค้า						Beh16(...)

ข้อที่	ข้อความ	พฤติกรรม					สำหรับ ผู้วิจัย
		ทำเป็นประจำ	ทำบ่อยครั้ง	ทำนานๆ ครั้ง	ทำ บางครั้ง	ไม่เคย ทำ	
17	ท่านไม่รับส่งผู้โดยสารไปกับรถยก						Beh17(...)
18	ท่านบีบแตรให้สัญญาณและขับช้า ๆ เมื่อเข้าใกล้ทางเดิน ประตูทางข้ามและรถยกคันอื่น						Beh18(...)
19	ท่านบีบแตรให้สัญญาณขณะขับรถในมุมอับ						Beh19(...)
20	ท่านลดความเร็วลงเมื่อจะเข้าใกล้มุมอับ ที่มองไม่เห็น						Beh20(...)
21	ท่านมองกระจกเงาสะท้อนมุมถนนเมื่อถึงบริเวณถนนหักมุม และพร้อมที่จะหยุดรถหากมีเหตุฉุกเฉินกะทันหัน						Beh21(...)
22	ท่านขับรถยกด้วยความระมัดระวังเมื่อเข้าใกล้ทางเท้า						Beh22(...)
23	ขณะขับรถยกท่านไม่ยื่น แขน ขา หรือศีรษะออกนอกกรง						Beh23(...)
24	เมื่อบรรทุกสินค้าในขณะที่รถวิ่ง ท่านรักษาระดับงาให้สูงจากพื้นถนนประมาณ 4-6 นิ้ว						Beh24(...)
25	ท่านปลดเกียร์ว่าง ดึงเบรกมือ ลดงาลงให้อยู่ในตำแหน่งราบกับพื้น และดับเครื่องยนต์ทุกครั้งที่จอดหลังใช้งาน						Beh25(...)

*** ขอขอบพระคุณที่กรุณาตอบแบบสอบถามอย่างสมบูรณ์***

หมายเลขแบบสอบถาม....

พนักงานคลังสินค้าขาออก

แบบสอบถามการวิจัย

เรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของ

พนักงานจัดระวางสินค้า สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

คำชี้แจง

แบบสอบถามมีทั้งหมด 8 ส่วน กรุณาอ่านคำชี้แจงก่อนตอบคำถามในแต่ละส่วน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 ความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงาน

ส่วนที่ 3 การรับรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน

ส่วนที่ 4 การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

ส่วนที่ 5 การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 6 การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ

ส่วนที่ 7 การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

คำชี้แจง : โปรดเติมข้อความลงในช่องว่าง หรือใส่เครื่องหมาย ✓ ลงใน () หน้าข้อความในแต่ละข้อตามความเป็นจริง

ข้อ	ข้อความ	สำหรับผู้วิจัย
1	เพศ () 1. ชาย () 2. หญิง	Sex (.....)
2	ปัจจุบันท่านมีอายุปี (เกิน 6 เดือน นับเป็น 1 ปี)	Age (.....)
3	ระดับการศึกษาสูงสุดของท่าน () 1. ประถมศึกษา () 2. มัธยมศึกษาตอนต้น () 3. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. () 4. อนุปริญญา/ปวส. () 5.ปริญญาตรี () 6. สูงกว่าปริญญาตรี	Edu (.....)
4	อายุงานในการเป็นพนักงานจัดระวางสินค้าปี (เกิน 6 เดือน นับเป็น 1 ปี)	year (.....)

ข้อ	ข้อความ	สำหรับผู้วิจัย
5	ท่านปฏิบัติงานในตำแหน่งใด () 1. พนักงานคลังสินค้าขาออก () 2. พนักงานขับรถ	jpost(.....)
6	ใน 1 สัปดาห์ ท่านทำงาน.....วัน	Day (.....)
7	ใน 1 วัน ท่านทำงาน..... ชั่วโมง	Hour (.....)
8	ท่านเคยได้รับบาดเจ็บจากการทำงานจัดระวางสินค้าในรอบ 3 ปีที่ผ่านมาหรือไม่ () 1. ไม่เคย (ข้ามไปตอบส่วนที่ 2) () 2. เคย (ให้ตอบข้อ 10-13)	inj (.....)
9	ท่านต้องหยุดงานเพื่อรักษาอาการบาดเจ็บดังกล่าวหรือไม่ () 1. ไม่ได้หยุดงาน () 2. หยุดงาน.....วัน	acl(.....)
10	สาเหตุที่ทำให้ได้รับบาดเจ็บ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) () 1. วัตถุหรือสิ่งของกระแทก/ชนตามส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย () 2. วัตถุหรือสิ่งของบาด/ทิ่ม/แทง () 3. วัตถุหรือสิ่งของหล่นกระแทกจากที่สูง () 4. หกล้ม สิ้นล้ม () 5. การยกหรือเคลื่อนย้ายของที่มีน้ำหนักมากเกินไป () 6. ท่าทางการทำงานไม่เหมาะสม () 7. อื่น ๆ โปรดระบุ.....	cause(.....)
11	อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) () 1. ศีรษะ () 2. ตา () 3. ต้นคอ () 4. ไหล่ () 5. หน้าอก () 6. ลำตัว/ท้อง () 7. แขน/ข้อศอก () 8. มือ/เท้า () 9. นิ้วมือ () 10. ขา () 11. เท้า/ข้อเท้า () 12. นิ้วเท้า () 13. อื่น ๆ โปรดระบุ.....	Org (.....)
12	ลักษณะของการบาดเจ็บ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) () 1. เคล็ดขัดยอก ฟกช้ำ บวม กล้ามเนื้ออักเสบ () 2. บาดแผลฉีกขาด () 3. กระดูกหัก/ เคลื่อน () 4. นิ้วมือ/ มือ/ แขน/ ขา ขาด () 5. การกระทบกระเทือนและบาดเจ็บภายใน () 6. อื่น ๆ โปรดระบุ	Type (.....)

ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน

คำชี้แจง โปรดพิจารณาว่าข้อความต่อไปนี้ถูกต้องหรือไม่ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้

ถูก หมายถึง ท่านคิดว่าข้อความในประโยคนั้นถูกต้อง

ไม่ถูก หมายถึง ท่านคิดว่าข้อความในประโยคนั้นผิด

ไม่แน่ใจ หมายถึง ท่านไม่แน่ใจว่าข้อความในประโยคนั้นถูกต้องหรือผิด

ข้อที่	ข้อความ	ถูก ต้อง	ไม่ ถูกต้อง	ไม่ แน่ใจ	สำหรับ ผู้วิจัย
1	ความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงานเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้				K1 (.....)
2	สภาพร่างกายที่ไม่เหมาะสม เช่น ต้มแอลกอฮอล์หรืออับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนหรือขณะปฏิบัติงานเป็นสาเหตุให้เกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้				K2 (.....)
3	สภาพแวดล้อมในการทำงานไม่เหมาะสม เป็นสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้เกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้				K3 (.....)
4	การปฐมพยาบาลเกี่ยวกับขั้นตอน วิธีการทำงานที่ปลอดภัย และการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล จะช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการทำงาน				K4 (.....)
5	เชือกที่ใช้รัดกล่องสินค้า สามารถบาดมือ/นิ้ว ขณะทำการขนถ่ายสินค้า				K5 (.....)
6	ตะขอ (Hook) ของตาข่ายคลุมสินค้าเพื่อยึดกับแผ่นรองรับสินค้าสามารถกระแทกส่วนต่างๆ ของร่างกาย ทำให้เกิดการบาดเจ็บได้				K6 (.....)
7	แผ่นวางรองรับสินค้าอาจกระแทกท่านได้ ในระหว่างที่ทำการจัดระวางสินค้า				K7 (.....)
8	ท่าทางการทำงานที่ไม่เหมาะสมขณะยก/เคลื่อนย้ายสินค้าอาจทำให้เกิดการบาดเจ็บที่หลัง				K8 (.....)
9	การจัดระวางสินค้าที่เป็นของเหลวต้องปูพื้นด้วยผ้าใบชนิดหนา และจัดระวางตามสัญลักษณ์นำด้านนี้ขึ้น (This side up)				K9 (.....)
10	การให้สัญญาณเสียงก่อนจะโยนตาข่ายคลุมสินค้าไปยังฝั่งตรงข้ามจะช่วยป้องกันการถูกตะขอของตาข่ายกระแทกส่วนต่าง ๆ ของร่างกายได้				K10(.....)
11	เมื่อจัดระวางบรรจุทุกในตู้บรรจุทุกสินค้า (Container) เสร็จแล้ว ต้องปิดประตูตู้และตรวจสอบว่าใส่กลอนเรียบร้อยแล้ว				K11(.....)

ส่วนที่ 3 การรับรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน

คำชี้แจง โปรดพิจารณาว่าท่านมีความเชื่อต่อข้อความต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด แล้วทำเครื่องหมาย ✓

ลงในช่องที่ตรงกับความเชื่อของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้

มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเชื่อของท่านมากที่สุด หรือร้อยละ 81-100

มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเชื่อของท่านมาก หรือร้อยละ 61-80

ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเชื่อของท่านปานกลาง หรือร้อยละ 41-60

น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเชื่อของท่านน้อย หรือร้อยละ 21-40

น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเชื่อของท่านน้อยที่สุด หรือร้อยละ 1-20

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความเชื่อหรือความรู้สึก					สำหรับ ผู้วิจัย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
1	<u>การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน</u> ท่านเชื่อว่าท่านมีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Sus1(....)
2	ท่านเชื่อว่าการไม่สวมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลขณะจัดระวางสินค้าทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บได้						Sus2(....)
3	ท่านเชื่อว่าการเล่นหรือหยอกล้อกันในขณะทำงานทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Sus3(....)
4	ท่านเชื่อว่าการดื่มสุราหรือแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงานหรือขณะทำงานทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Sus4(....)
5	ท่านเชื่อว่าการกินยาที่ทำให้ง่วงนอน เช่น ยาลดน้ำมูก ยาคลายเครียดก่อนมาทำงาน หรือขณะทำงาน ทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Sus5(....)
6	ท่านเชื่อว่าการไม่ปฏิบัติงานตามระเบียบขั้นตอนหรือข้ามขั้นตอน ทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Sus6(....)

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความเชื่อหรือความรู้สึก					สำหรับ ผู้วิจัย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
7	<u>การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน</u> ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงานก่อให้เกิดความพิการและเสียชีวิตได้						Sev1(.....)
8	ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงานทำให้ความก้าวหน้าในการทำงานลดลง						Sev2(.....)
9	ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงานจนพิการจะส่งผลให้บทบาททางสังคมลดลง						Sev3(.....)
11	ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงานจะทำให้สูญเสียรายได้ขณะพักรักษาตัว						Sev4(.....)
11	ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงานจะทำให้ครอบครัวของท่านต้องขาดรายได้เพราะมีภาระในการดูแลท่าน						Sev5(.....)
12	<u>การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกัน การบาดเจ็บจากการทำงาน</u> ท่านเชื่อว่าการสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลาสามารถป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Ben1(.....)
13	ท่านเชื่อว่าการไม่เล่นหรือหยอกล้อกันขณะทำงานจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Ben2(.....)
14	ท่านเชื่อว่าการไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงาน หรือขณะทำงานจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Ben3(.....)
15	ท่านเชื่อว่าการไม่กินยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนมาทำงาน หรือขณะทำงานจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Ben4(.....)
16	ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติงานตามระเบียบขั้นตอนอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอนจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้						Ben5(.....)

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความเชื่อหรือความรู้สึก					สำหรับ ผู้วิจัย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
17	<u>การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมการป้องกัน</u> <u>การบาดเจ็บจากการทำงาน</u> ท่านเชื่อว่าการสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลาการทำงาน ทำให้ทำงานไม่สะดวกและอึดอัด						Bar1(.....)
18	ท่านเชื่อว่าการห้ามไม่ให้เล่นหรือหยอกล้อกัน ขณะทำงาน เป็นเรื่องที่ยุ่งยากทำไม่ได้						Bar2(.....)
19	ท่านเชื่อว่าการห้ามดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มี แอลกอฮอล์ก่อนมาทำงานและขณะทำงาน เป็นเรื่องที่จะสร้างความไม่พอใจให้พนักงาน						Bar3(.....)
20	ท่านเชื่อว่าการไม่กินยาที่ทำให้ง่วงนอน เช่น ยา ลดน้ำมูก ยาคลายเครียดก่อนมาทำงาน และ ขณะทำงาน อาจทำให้การเจ็บป่วยของท่าน รุนแรงขึ้น						Bar4(.....)
21	ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติงานตามขั้นตอนอย่าง เคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอน ทำให้งานล่าช้า และเสียเวลา						Bar5(.....)

ส่วนที่ 4 การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

คำชี้แจง โปรดพิจารณาว่าท่านเชื่อมั่นในความสามารถที่จะปฏิบัติกิจกรรมต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด แล้วทำเครื่องหมาย X บนตัวเลขที่ตรงกับความเชื่อมั่นของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยคะแนน 10 มีความเชื่อมั่นสูงสุด และ 0 ไม่มีความเชื่อมั่นเลย

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความเชื่อมั่น											สำหรับ ผู้วิจัย
		ไม่มี					ปาน กลาง					สูง สุด	
1	ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลได้ตลอดเวลาขณะปฏิบัติงาน	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sel1(...)
2	ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยของหน่วยงานได้	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sel2(...)
3	ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถปฏิบัติงานตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอนได้ตลอดเวลาการทำงาน	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sel3(...)
4	ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงานได้	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sel4(.....)
5	ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถทำงานให้เสร็จได้ตามกำหนดเวลาอย่างระมัดระวัง	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sel5(...)
6	ท่านเชื่อมั่นว่าท่านจะเข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานได้	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sel6(...)

ส่วนที่ 5 การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง

- คำชี้แจง** โปรดพิจารณาว่าหัวหน้างาน/เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานและเพื่อนร่วมงาน ปฏิบัติตนต่อท่านในเรื่องต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับ คำแนะนำหรือการสนับสนุนที่ท่านได้รับมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้
- ทำเป็นประจำ หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นทุกครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมี ปัญหา หรือร้อยละ 81-100
- ทำบ่อยครั้ง หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นบ่อยครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมี ปัญหา หรือร้อยละ 61-80
- ทำนาน ๆ ครั้ง หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นนาน ๆ ครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมี ปัญหา หรือร้อยละ 41-60
- ทำบางครั้ง หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นบางครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมี ปัญหา หรือร้อยละ 21-40
- ไม่เคยทำเลย หมายถึง ไม่เคยปฏิบัติกิจกรรมนั้นเลย หรือร้อยละ 0-20

ข้อที่	ข้อความ	พฤติกรรม					สำหรับ ผู้วิจัย
		ทำเป็น ประจำ	ทำ บ่อยครั้ง	ทำนานๆ ครั้ง	ทำ บางครั้ง	ไม่เคย ทำ	
1	การสนับสนุนจากหัวหน้างาน หัวหน้างานให้คำแนะนำท่าน เกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการ ทำงาน						Sup1(.....)
2	หัวหน้างานเป็นแบบอย่างในการ ปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บ จากการทำงาน						Sup2(.....)
3	หัวหน้างานตักเตือนท่านเมื่อไม่ ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการ ทำงาน						Sup3(.....)
4	การสนับสนุนจากเจ้าหน้าที่ความ ปลอดภัยในการทำงาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการ ทำงานให้คำแนะนำท่านเกี่ยวกับ ระเบียบขั้นตอนในการทำงาน						Saf1(.....)

ข้อที่	ข้อความ	พฤติกรรม					สำหรับ ผู้วิจัย
		ทำเป็นประจำ	ทำบ่อยครั้ง	ทำนานๆครั้ง	ทำบางครั้ง	ไม่เคยทำ	
5	เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน						Saf2(.....)
6	เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานตักเตือนท่านเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงาน						Saf3(.....)
7	การสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงาน เพื่อนร่วมงานให้ข้อมูลท่านเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน						Fri1(.....)
8	เพื่อนร่วมงานเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน						Fri2(.....)
9	เพื่อนร่วมงานตักเตือนท่านเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงาน						Fri3(.....)

ส่วนที่ 6 การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ

คำชี้แจง โปรดพิจารณาว่าหน่วยงานของท่านดำเนินการในเรื่องต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับผลการดำเนินการจริงมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้

เป็นจริงมากที่สุด หมายถึง หน่วยงานของท่านดำเนินการดังกล่าวในระดับ**มากที่สุด**
หรือร้อยละ 81-100

เป็นจริงมาก หมายถึง หน่วยงานของท่านดำเนินการดังกล่าวในระดับ**มาก** หรือร้อยละ 61-80

เป็นจริงปานกลาง หมายถึง หน่วยงานของท่านดำเนินการดังกล่าวในระดับ**ปานกลาง**
หรือร้อยละ 41-60

เป็นจริงน้อย หมายถึง หน่วยงานของท่านดำเนินการดังกล่าวในระดับ**น้อย** หรือร้อยละ 21-40

เป็นจริงน้อยที่สุด หมายถึง หน่วยงานของท่านดำเนินการดังกล่าวในระดับ**น้อยที่สุด** หรือร้อยละ 1-20

ข้อ ที่	ข้อความ	การรับรู้					สำหรับ ผู้วิจัย
		เป็นจริง มากที่สุด	เป็นจริง มาก	เป็นจริง ปานกลาง	เป็นจริง น้อย	เป็นจริง น้อยที่สุด	
1	สถานที่ทำงานมีการกำหนดกฎระเบียบและข้อบังคับเป็นลายลักษณ์อักษร และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้พนักงานรับทราบ						Rul1(...)
2	กฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีเป้าหมายชัดเจนในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน						Rul2(...)
3	กฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัยที่ใช้มีความสอดคล้องกับขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติงาน						Rul3(...)
4	กฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัยที่สถานที่ทำงานกำหนดส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัย						Rul4(...)
5	สถานที่ทำงานของท่านมีกฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัยที่สามารถช่วยให้พนักงานทำงานได้โดยไม่เกิดการบาดเจ็บ						Rul5(...)

ส่วนที่ 7 การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

คำชี้แจง โปรดพิจารณาว่าสถานที่ทำงานของท่านดำเนินการในเรื่องต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับผลการดำเนินการจริงมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้

มี/ใช่ หมายถึง ท่านคิดว่าข้อความในประโยคนั้นถูกต้อง

ไม่มี/ไม่ใช่ หมายถึง ท่านคิดว่าข้อความในประโยคนั้นผิด

ไม่ทราบ หมายถึง ท่านไม่แน่ใจว่าข้อความในประโยคนั้นถูกต้องหรือผิด

ข้อที่	ข้อความ	การรับรู้			สำหรับ ผู้วิจัย
		มี/ ใช่	ไม่มี/ ไม่ใช่	ไม่ ทราบ	
1	สถานที่ทำงานจัดอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้แก่พนักงานจัดระวางสินค้าอย่างเพียงพอ				Man1(.....)
2	สถานที่ทำงานจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่พร้อมใช้งาน				Man2(.....)
3	สถานที่ทำงานกำหนดให้มีการเปิดอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลได้อย่างสะดวก				Man3(.....)
4	สถานที่ทำงานฝึกอบรมให้พนักงานมีทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง				Man4(.....)
5	สถานที่ทำงานติดป้ายเตือนให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลในบริเวณที่ทำงาน				Man5(.....)

ส่วนที่ 8 พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน

คำชี้แจง โปรดพิจารณาว่าขณะท่านปฏิบัติหน้าที่เป็นพนักงานขับรถ ท่านปฏิบัติกิจกรรมต่อไปนี้บ่อยเพียงใด แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับพฤติกรรมของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้

ทำเป็นประจำ หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นทุกครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมีปัญหา หรือร้อยละ 81-100

ทำบ่อยครั้ง หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นบ่อยครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมีปัญหา หรือร้อยละ 61-80

ทำนาน ๆ ครั้ง หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นนาน ๆ ครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมีปัญหา หรือร้อยละ 41-60

ทำบางครั้ง หมายถึง ปฏิบัติกิจกรรมนั้นบางครั้งเมื่อปฏิบัติงาน/เมื่อท่านต้องการ/เมื่อท่านมีปัญหา หรือร้อยละ 21-40

ไม่เคยทำเลย หมายถึง ไม่เคยปฏิบัติกิจกรรมนั้นเลย หรือร้อยละ 0-20

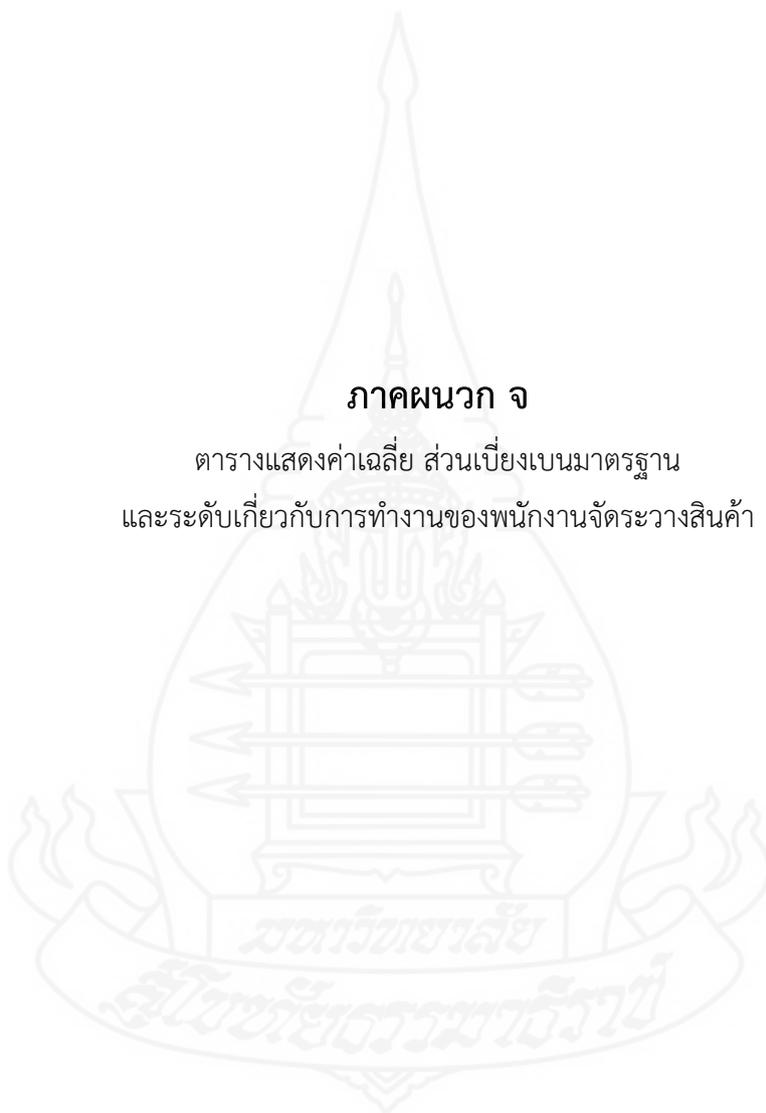
ข้อ ที่	ข้อความ	พฤติกรรม					สำหรับ ผู้วิจัย
		ทำเป็น ประจำ	ทำ บ่อยครั้ง	ทำนานๆ ครั้ง	ทำ บางครั้ง	ไม่เคย ทำ	
1	ท่านสวมถุงมือขณะปฏิบัติงานจัด ระวางสินค้า						Beh1(...)
2	ท่านสวมรองเท้าหัวเหล็กนิรภัยขณะ ปฏิบัติงานจัดระวางสินค้า						Beh2(...)
3	ท่านไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มี แอลกอฮอล์ก่อนมาปฏิบัติงาน หรือ ขณะปฏิบัติงาน						Beh3(...)
4	ท่านไม่รับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอน ก่อนมาปฏิบัติงานหรือขณะปฏิบัติงาน						Beh4(...)
5	ท่านไม่เล่นหรือหยอกล้อกับเพื่อน ขณะปฏิบัติงาน						Beh5(...)
6	ท่านปฏิบัติงานล่วงเวลาแม้ร่างกาย อ่อนเพลีย						Beh6(...)
7	ท่านรายงานหัวหน้างานเมื่อรู้สึก ว่าร่างกายไม่พร้อมในขณะปฏิบัติงาน						Beh7(...)

ข้อ ที่	ข้อความ	พฤติกรรม					สำหรับ ผู้วิจัย
		ทำเป็น ประจำ	ทำ บ่อยครั้ง	ทำนานๆ ครั้ง	ทำ บางครั้ง	ไม่เคย ทำ	
8	ท่านปฏิบัติตามขั้นตอนการจัด ระวางบรรทุกสินค้าอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอน						Beh8(...)
9	ท่านเข้าร่วมกิจกรรมการส่งเสริมความ ปลอดภัยในการทำงานของสถานที่ ทำงาน เช่น การฟังสรุปย่อเรื่องความ ปลอดภัย (safety brief) เป็นต้น						Beh9(...)
10	ท่านสอบถามหัวหน้างานเมื่อมีข้อ สงสัยเกี่ยวกับขั้นตอน/วิธีการทำงาน						Beh10(...)
11	ท่านแจ้งให้หัวหน้างานทราบเมื่อท่าน ได้รับการบาดเจ็บจากการทำงาน						Beh11(...)
12	ท่านใช้ตาข่ายปิดคลุมสินค้าทั้งหมด และใช้เชือกรัดมุ้งสี่ด้านอย่างแน่น หนา						Beh12(...)
13	ท่านตรวจสอบสภาพของแผ่นรอง สินค้าให้เรียบร้อยก่อนชั่งน้ำหนัก						Beh13(...)
14	ท่านปิดประตูตู้บรรทุกสินค้าและ ตรวจสอบความเรียบร้อยของกลอน						Beh14(...)
15	ท่านตรวจสอบสภาพตู้บรรทุกสินค้า ให้เรียบร้อยก่อนชั่งน้ำหนัก						Beh15(...)
16	ท่านปิดผ้าใบรถคาร์ท (Cart) และใช้ พลาสติกพันรอบตู้เพื่อป้องกันสินค้า ตกหล่น						Beh16(...)
17	ท่านปฏิบัติตามคำแนะนำของ พนักงานที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดใน การจัดระวางตู้/ แผ่นที่เป็นสินค้า อันตราย						Beh17(...)

*** ขอขอบพระคุณที่กรุณาตอบแบบสอบถามอย่างสมบูรณ์***

ภาคผนวก จ

ตารางแสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
และระดับเกี่ยวกับการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า



ตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า จำแนกตามตำแหน่งงานและรายชื่อ (n= 189)

พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	\bar{x}	S.D.	ระดับ
ตำแหน่งพนักงานคลังสินค้าขาออก (n=122)			
1) พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บทั่วไป			
- การสวมถุงมือขณะปฏิบัติงานจัดระวางสินค้า	3.83	1.19	มาก
- การสวมรองเท้าหุ้มส้นหรือหุ้มข้อขณะปฏิบัติงานจัดระวางสินค้า	4.55	0.86	มากที่สุด
- การไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนมาปฏิบัติงาน หรือขณะปฏิบัติงาน	4.42	1.21	มากที่สุด
- การไม่รับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอน ก่อนมาปฏิบัติงานหรือขณะปฏิบัติงาน	3.88	1.30	มาก
- การไม่เล่นหรือหยอกล้อกับเพื่อนขณะปฏิบัติงาน	3.84	1.25	มาก
- การปฏิบัติงานล่วงเวลาแม้ร่างกายอ่อนเพลีย	3.09	1.39	ปานกลาง
- การรายงานหัวหน้างานเมื่อรู้สึกว่าร่ากายไม่พร้อมในขณะปฏิบัติงาน	3.47	1.24	ปานกลาง
- การปฏิบัติงานตามขั้นตอนการจัดระวางบรรทุกสินค้าอย่างเคร่งครัดโดยไม่ข้ามขั้นตอน	4.02	0.99	มาก
- การเข้าร่วมกิจกรรมการส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของสถานที่ทำงาน เช่น การฟังสรุปย่อเรื่องความปลอดภัย (safety brief) เป็นต้น	3.84	1.15	มาก
- การสอบถามหัวหน้างานเมื่อมีข้อสงสัยเกี่ยวกับขั้นตอน/วิธีการทำงาน	4.14	0.95	มาก
- การแจ้งให้หัวหน้างานทราบเมื่อท่านได้รับการบาดเจ็บจากการทำงาน	3.99	1.17	มาก
2) พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บเฉพาะตำแหน่ง			
- การใช้ตาข่ายปิดคลุมสินค้าทั้งหมด และใช้เชือกรัดม้วนทั้งสี่ด้านอย่างแน่นหนา	4.67	0.64	มากที่สุด
- การตรวจสอบสภาพของแผ่นรองสินค้าให้เรียบร้อยก่อนซังน้ำหนักร	4.57	0.74	มากที่สุด
- การปิดประตูตู้บรรทุกสินค้าและตรวจสอบความเรียบร้อยของกลอน	4.64	0.67	มากที่สุด
- การตรวจสอบสภาพตู้บรรทุกสินค้าให้เรียบร้อยก่อนซังน้ำหนักร	4.59	0.72	มากที่สุด
- การปฏิบัติตามคำแนะนำของพนักงานที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดในการจัดระวางตู้/ แผ่นที่เป็นสินค้าอันตราย	4.60	0.66	มากที่สุด
พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บฯ ของพนักงานคลังสินค้าขาออกโดยรวม	4.16	0.49	มาก

ตารางที่ 1 (ต่อ)

พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ตำแหน่งพนักงานขับรถยก (n=67)			
1) พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บทั่วไป			
- การสวมถุงมือขณะปฏิบัติงานจัดระวางสินค้า	3.60	1.43	มาก
- การสวมรองเท้าหัวเหล็กนิรภัยขณะปฏิบัติงานจัดระวางสินค้า	4.91	0.38	มากที่สุด
- การไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนมาปฏิบัติงาน หรือ ขณะปฏิบัติงาน	4.44	1.19	มาก
- การไม่รับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอน ก่อนมาปฏิบัติงานหรือขณะ ปฏิบัติงาน	3.92	1.23	มาก
- การไม่เล่นหรือหยอกล้อกับเพื่อนขณะปฏิบัติงาน	4.01	1.33	มาก
- การปฏิบัติงานล่วงเวลาแม้ร่างกายอ่อนเพลีย	3.77	1.17	มาก
- การรายงานหัวหน้างานเมื่อรู้สึกว่าร่ากายไม่พร้อมในขณะปฏิบัติงาน	3.59	1.37	มาก
- การปฏิบัติงานตามขั้นตอนการจัดระวางบรรทุกสินค้าอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอน	4.45	0.77	มาก
- การเข้าร่วมกิจกรรมการส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของ สถานที่ทำงาน เช่น การฟังสรุปย่อเรื่องความปลอดภัย (safety brief) เป็นต้น	4.08	1.07	มาก
- การสอบถามหัวหน้างานเมื่อมีข้อสงสัยเกี่ยวกับขั้นตอน/วิธีการทำงาน	4.33	0.95	มาก
- การแจ้งให้หัวหน้างานทราบเมื่อได้รับการบาดเจ็บจากการทำงาน	4.29	1.00	มาก
2) พฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บเฉพาะตำแหน่ง			
- การตรวจสอบความเรียบร้อยของรถยกทุกครั้งก่อนปฏิบัติงาน	4.52	0.77	มากที่สุด
- การตรวจสอบน้ำหนักของสินค้าที่จะยกว่าไม่เกินขีดจำกัดของรถยก	4.53	0.68	มากที่สุด
- การไม่จับพวงมาลัย หรือข้อชี้รถยกขณะมือหรือถุงมือลื่น	3.97	1.49	มาก
- การไม่ยืน เดิน หรือทำงานใต้รถยกที่กำลังทำงาน	4.45	1.29	มาก
- การออกรถและหยุดรถอย่างนิ่มนวลในขณะที่กำลังบรรทุกสินค้า	4.68	0.73	มากที่สุด
- การไม่รับส่งผู้โดยสารไปกับรถยก	4.45	1.29	มาก
- การบีบแตรให้สัญญาณและขับช้า ๆ เมื่อเข้าใกล้ทางเดิน ประตูทางข้าม และรถยกคันอื่น	4.79	0.69	มากที่สุด
- การบีบแตรให้สัญญาณขณะขับรถในมุมอับ	4.80	0.64	มากที่สุด

ตารางที่ 1 (ต่อ)

พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	\bar{X}	S.D.	ระดับ
- การลดความเร็วของรถลงเมื่อจะเข้าใกล้มุมอับที่มองไม่เห็น	4.77	0.63	มากที่สุด
- การมองกระจกเงาสะท้อนมุมถนน เมื่อถึงบริเวณถนนหักมุม และพร้อมที่จะหยุดรถหากมีเหตุฉุกเฉินกะทันหัน	4.67	0.66	มากที่สุด
- การขับรถด้วยความระมัดระวังเมื่อเข้าใกล้ทางเท้า	4.83	0.57	มากที่สุด
- การไม่ยื่น แขน ขา หรือศีรษะออกนอกรถขณะขับรถ	4.59	1.12	มากที่สุด
- การรักษาระดับงาให้สูงจากพื้นถนนประมาณ 4-6 นิ้ว ในขณะที่รถวิ่งและบรรทุกสินค้า	4.68	0.68	มากที่สุด
• พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บฯ ของพนักงานขับรถโดยรวม	4.40	0.51	มาก
พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวม	4.24	0.51	มาก



ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน
ของพนักงานจัดระวางสินค้า จำแนกตามตำแหน่งงานและรายชื่อ (n = 189)

ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ตำแหน่งขับรถยก (n = 67)			
- ความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงานเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้	0.91	0.29	ดีมาก
- สภาพร่างกายที่ไม่เหมาะสม เช่น ต้มแอลกอฮอล์หรือรับประทานยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนหรือขณะปฏิบัติงาน เป็นสาเหตุให้เกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้	0.94	0.24	ดีมาก
- สภาพแวดล้อมในการทำงานไม่เหมาะสม เป็นสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้	0.89	0.31	ดีมาก
- การประหมัดเกี่ยวกับขั้นตอน วิธีการทำงานที่ปลอดภัย และการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล จะช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการทำงาน	0.98	0.12	ดีมาก
- การบรรทุกสินค้าที่สูงมากจนทำให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็นข้างหน้าชัดเจน อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	0.91	0.29	ดีมาก
- การขับรถเร็ว หยุดกะทันหันหรือเลี้ยวฉับพลันโดยเฉพาะในขณะที่กำลังบรรทุกสินค้า ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	0.97	0.17	ดีมาก
- ขณะขับรถยกเข้าไปใกล้มุมอับที่จะมองเห็นไม่ถนัด ไม่จำเป็นต้องลดความเร็ว	0.69	0.46	ดี
- ขณะรถวิ่ง สามารถใช้รถยก ยกสินค้าให้อยู่ในระดับใดก็ได้	0.88	0.34	ดีมาก
- การลดการรถลงให้อยู่ในตำแหน่งราบกับพื้นหลังใช้งานจะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดการบาดเจ็บได้	0.91	0.29	ดีมาก
- การยกน้ำหนักของสินค้าที่ไม่เกินขีดจำกัดของรถยกจะช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้	0.92	0.27	ดีมาก
- หากบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ที่ทำให้มองไม่เห็นทางข้างหน้าต้องมีผู้ช่วยบอกทางหรือวิ่งถอยหลัง	0.94	0.24	ดีมาก
- ขณะขับรถ สามารถยื่น แขน ขา ศีรษะออกนอกรถได้	0.94	0.24	ดีมาก
- การบีบแตรให้สัญญาณขณะขับรถในมุมอับช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้	0.97	0.17	ดีมาก
- ขณะนำรถออกวิ่ง ควรรักษาระดับการรถยกให้สูงจากพื้น 6-8 นิ้ว	0.19	0.40	ควรแก้ไข
- การลดการรถลงให้อยู่ในตำแหน่งราบกับพื้นหลังใช้งานจะช่วยป้องกันไม่ให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บจากการเดินมากระแทกการรถยก	0.92	0.27	ดีมาก
ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวมของพนักงานขับรถ	0.87	0.13	ดีมาก

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน	\bar{x}	S.D.	ระดับ
ตำแหน่งพนักงานคลังสินค้าขาออก (n = 122)			
- ความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงานเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้	0.83	0.38	ดีมาก
- สภาพร่างกายที่ไม่เหมาะสม เช่น คีมีแอลกอฮอล์หรือรับประทานยาที่ทำให้่วงนอนก่อนหรือขณะปฏิบัติงาน เป็นสาเหตุให้เกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้	0.92	0.27	ดีมาก
- สภาพแวดล้อมในการทำงานไม่เหมาะสม เป็นสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้เกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้	0.89	0.31	ดีมาก
- การปฐมพยาบาลเกี่ยวกับขั้นตอน วิธีการทำงานที่ปลอดภัย และการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล จะช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บจากการทำงาน	0.88	0.33	ดีมาก
- เชือกที่ใช้รัดกล่องสินค้า สามารถบาดมือ/นิ้ว ขณะทำการขนถ่ายสินค้า	0.82	0.38	ดีมาก
- ตะขอ (Hook) ของตาข่ายคลุมสินค้าเพื่อยึดกับแผ่นรองรับสินค้า สามารถกระแทกส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย ทำให้เกิดการบาดเจ็บได้	0.86	0.35	ดีมาก
- แผ่นวางรองรับสินค้าอาจกระแทกผู้ปฏิบัติงานได้ ในระหว่างที่ทำการจัดระวางสินค้า	0.84	0.37	ดีมาก
- ท่าทางการทำงานที่ไม่เหมาะสมขณะยก/ เคลื่อนย้ายสินค้าอาจทำให้เกิดการบาดเจ็บที่หลัง	0.94	0.23	ดีมาก
- การจัดระวางสินค้าที่เป็นของเหลวต้องปูพื้นด้วยผ้าใบชนิดหนา และจัดระวางตามสัญลักษณ์นำด้านนี้ขึ้น (This side up)	0.89	0.32	ดีมาก
- การให้สัญญาณเสียงก่อนจะโยนตาข่ายคลุมสินค้าไปยังฝั่งตรงข้ามจะ ช่วยป้องกันการถูกตะขอของตาข่ายกระแทกส่วนต่างๆ ของร่างกายได้	0.95	0.22	ดีมาก
- เมื่อจัดระวางบรรจุทุกในตู้บรรจุทุกสินค้า (Container) เสร็จแล้ว ต้องปิดประตูตู้และตรวจสอบว่าใส่กลอนเรียบร้อยแล้ว	0.95	0.22	ดีมาก
ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงานตำแหน่งพนักงานคลังสินค้าขาออกโดยรวม	0.89	0.14	ดีมาก
ความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าโดยรวม	0.88	0.14	ดีมาก

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการรับรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า จำแนกตามรายชื่อ (n=189)

การรับรู้ส่วนบุคคล	\bar{X}	S.D.	ระดับ
การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน			
- ท่านเชื่อว่าท่านมีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้	3.76	1.07	มาก
- ท่านเชื่อว่าการไม่สวมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลขณะจัดระวางสินค้าทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บได้	4.27	0.85	มาก
- ท่านเชื่อว่าการเล่นหรือหยอกล้อกันใน ขณะทำงานทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้	4.40	0.76	มาก
- ท่านเชื่อว่าการดื่มสุราหรือแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงานหรือขณะทำงาน ทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้	4.66	0.59	มากที่สุด
- ท่านเชื่อว่าการกินยาที่ทำให้ง่วงนอน เช่น ยาลดน้ำมูก ยาคลายเครียด ก่อนมาทำงาน หรือขณะทำงาน ทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้	4.30	0.77	มาก
- ท่านเชื่อว่าการไม่ปฏิบัติงานตามระเบียบขั้นตอนหรือข้ามขั้นตอน ทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานได้	4.37	0.75	มาก
การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวม	4.29	0.53	มาก
การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน			
- ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงานก่อให้เกิดความพิการและเสียชีวิตได้	4.21	0.90	มาก
- ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงานทำให้ความก้าวหน้าในการทำงานลดลง	3.79	1.17	มาก
- ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงานจนพิการจะส่งผลให้บทบาททางสังคมลดลง	4.01	1.04	มาก
- ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงานจะทำให้ขาดรายได้และสูญเสียรายได้ขณะพักรักษาตัว	4.29	0.93	มาก
- ท่านเชื่อว่าการบาดเจ็บจากการทำงานจะทำให้ครอบครัวของท่านต้องขาดรายได้เพราะมีภาระในการดูแลท่าน	4.41	0.86	มาก
การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวม	4.14	0.75	มาก

ตารางที่ 3 (ต่อ)

การรับรู้ส่วนบุคคล	\bar{x}	S.D.	ระดับ
การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน			
- ท่านเชื่อว่าการสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลาสามารถป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้	4.46	0.75	มาก
- ท่านเชื่อว่าการไม่เล่นหรือหยอกล้อกันขณะทำงาน จะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้	4.45	0.83	มาก
- ท่านเชื่อว่าการไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงาน หรือขณะทำงานจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้	4.52	0.72	มากที่สุด
- ท่านเชื่อว่าการไม่กินยาที่ทำให้ง่วงนอนก่อนมาทำงาน หรือขณะทำงานจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้	4.14	0.87	มาก
- ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติงานตามระเบียบขั้นตอนอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอนจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานได้	4.34	0.83	มาก
การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวม	4.36	0.63	มาก
การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน			
- ท่านเชื่อว่าการสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดเวลาการทำงานทำให้ทำงานไม่สะดวกและอึดอัด	2.92	1.28	ปานกลาง
- ท่านเชื่อว่าการห้ามไม่ให้เล่นหรือหยอกล้อกันขณะทำงาน เป็นเรื่องที่ยุ่งยากทำไม่ได้	2.49	1.33	น้อย
- ท่านเชื่อว่าการห้ามดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนมาทำงาน และขณะทำงาน เป็นเรื่องที่จะสร้างความไม่พอใจให้พนักงาน	2.36	1.48	น้อย
- ท่านเชื่อว่าการไม่กินยาที่ทำให้ง่วงนอน เช่น ยาลดน้ำมูก ยาคลายเครียดก่อนมาทำงาน และขณะทำงาน อาจทำให้การเจ็บป่วยของท่านรุนแรงขึ้น	2.95	1.41	ปานกลาง
- ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติงานตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอนทำให้งานล่าช้าและเสียเวลา	2.58	1.29	ปานกลาง
การรับรู้อุปสรรคของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวม	2.66	1.12	ปานกลาง

ตารางที่ 3 (ต่อ)

การรับรู้ส่วนบุคคล	\bar{X}	S.D.	ระดับ
การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน			
- ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลได้ตลอดเวลาขณะปฏิบัติงาน	7.60	2.19	สูง
- ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยของหน่วยงานได้	8.17	1.99	สูงมาก
- ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถปฏิบัติงานตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัด โดยไม่ข้ามขั้นตอน ได้ตลอดเวลาการทำงาน	7.82	2.29	สูง
- ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงานได้	8.18	1.88	สูงมาก
- ท่านเชื่อมั่นว่าท่านสามารถทำงานให้เสร็จได้ตามกำหนดเวลาอย่างระมัดระวัง	8.53	6.12	สูงมาก
- ท่านเชื่อมั่นว่าท่านจะเข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานได้	8.16	1.95	สูงมาก
การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานโดยรวม	8.00	1.71	สูง

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องของ พนักงานจัดระวางสินค้า จำแนกตามรายชื่อ (n=189)

การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง	\bar{x}	S.D.	ระดับ
การสนับสนุนจากหัวหน้างาน			
- หัวหน้างานให้คำแนะนำท่านเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน	4.16	0.99	มาก
- หัวหน้างานเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	3.92	1.08	มาก
- หัวหน้างานตักเตือนท่านเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงาน	3.89	1.11	มาก
การสนับสนุนจากเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน			
- เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานให้คำแนะนำท่านเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน	3.75	1.08	มาก
- เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	3.62	1.12	มาก
- เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานตักเตือนท่านเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงาน	3.58	1.21	มาก
การสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงาน			
- เพื่อนร่วมงานให้ข้อมูลท่านเกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนในการทำงาน	3.76	1.08	มาก
- เพื่อนร่วมงานเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	3.77	1.01	มาก
- เพื่อนร่วมงานตักเตือนท่านเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนในการทำงาน	3.59	1.12	มาก
การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้องโดยรวม	3.78	0.89	มาก

ตารางที่ 5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของการออกกฎระเบียบและข้อบังคับของ
พนักงานจัดระวางสินค้า จำแนกรายข้อ (n=189)

การออกกฎระเบียบและข้อบังคับ	\bar{x}	S.D.	ระดับ
- สถานที่ทำงานมีการกำหนดกฎระเบียบและข้อบังคับเป็นลาย ลักษณ์อักษร และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้พนักงานรับทราบ	4.05	0.99	มาก
- กฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมี เป้าหมายชัดเจนในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	4.14	0.87	มาก
- กฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัยที่ใช้มีความสอดคล้องกับ ขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติงาน	3.99	0.98	มาก
- กฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัยที่สถานที่ทำงานกำหนด ส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัย	4.11	0.92	มาก
- สถานที่ทำงานของท่านมีกฎระเบียบและข้อบังคับความปลอดภัย ที่สามารถช่วยให้พนักงานทำงานได้โดยไม่เกิดการบาดเจ็บ	4.03	0.98	มาก
การออกกฎระเบียบและข้อบังคับโดยรวม	4.06	0.83	มาก

ตารางที่ 6 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า จำแนกตามรายชื่อ (n=189)

การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	\bar{x}	S.D.	ระดับ
- สถานที่ทำงานจัดอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้แก่พนักงานจัดระวางสินค้าอย่างเพียงพอ	0.75	0.43	สูง
- สถานที่ทำงานจัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่พร้อมใช้งาน	0.79	0.41	สูง
- สถานที่ทำงานกำหนดให้มีการเบิกอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลได้อย่างสะดวก	0.75	0.43	สูง
- สถานที่ทำงานฝึกอบรมให้พนักงานมีทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง	0.88	0.33	สูงมาก
- สถานที่ทำงานติดป้ายเตือนให้สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลในบริเวณที่ทำงาน	0.85	0.36	สูงมาก
การบริหารจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน	0.80	0.30	สูง

ภาคผนวก ฉ

การทดสอบข้อสมมุติของการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ



ผลการทดสอบข้อสมมุติของการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ

ก่อนทำการวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรต้นต่อตัวแปรตามผู้วิจัยได้ทำการตรวจสอบข้อสมมุติ (assumption) ของการใช้สถิติวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis) ดังนี้

1. ตัวแปรต้นเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ ที่ไม่มีความสัมพันธ์พหุร่วมเชิงเส้นต่อกัน (no multicollinearity)

1.1 ตัวแปรต้นเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ ในการศึกษาครั้งนี้ มีตัวแปรต้นทั้งหมด 10 ตัวแปร มี 9 ตัวแปร ที่เป็นตัวแปรเชิงปริมาณ โดยมีมาตรวัดเป็นช่วงมาตรา (interval scale) ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน กฎระเบียบและข้อบังคับ ความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงาน มีเพียงตัวแปรลักษณะงานที่เป็นนามมาตรา (nominal scale) จึงแปลงเป็นตัวแปรหุ่น (dummy variable) ดังนั้นตัวแปรต้นจึงเป็นไปตามข้อสมมุติ

1.2 ตัวแปรต้นต้องไม่มีความสัมพันธ์พหุร่วมเชิงเส้น (no multicollinearity)

1.2.1 ตรวจสอบจากค่า VIF (Variance Inflation Factor) โดยพิจารณาว่า VIF (Variance Inflation Factor) ของตัวแปรต้นแต่ละตัว ในช่อง Collinearity Statistics จากตาราง Coefficients ต้องไม่เกิน 10 การศึกษาครั้งนี้ VIF เท่ากับ 1.055-1.327 ซึ่งน้อยกว่า 10 (ฉัตรศิริ ปิยะพิมสิทธิ์, 2554) สรุปว่า ตัวแปรต้นไม่มีความสัมพันธ์พหุร่วมเชิงเส้น (no multicollinearity) เป็นไปตามข้อสมมุติ

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations			Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1	(Constant)	3.313	.148		22.423	.000					
	MeanSup	.245	.038	.427	6.458	.000	.427	.427	.427	1.000	1.000
2	(Constant)	3.574	.152		23.474	.000					
	MeanSup	.269	.037	.467	7.343	.000	.427	.474	.462	.980	1.020
	MeanBarr	-.131	.029	-.285	-4.486	.000	-.220	-.312	-.283	.980	1.020
3	(Constant)	2.954	.203		14.577	.000					
	MeanSup	.219	.037	.380	5.957	.000	.427	.401	.358	.886	1.128
	MeanBarr	-.123	.028	-.268	-4.412	.000	-.220	-.309	-.265	.976	1.024
	MeanSev	.190	.043	.278	4.390	.000	.398	.307	.264	.904	1.106
4	(Constant)	2.913	.202		14.441	.000					
	MeanSup	.187	.039	.325	4.734	.000	.427	.330	.282	.753	1.327
	MeanBarr	-.113	.028	-.246	-4.027	.000	-.220	-.285	-.240	.947	1.055
	MeanSev	.177	.043	.258	4.064	.000	.398	.287	.242	.883	1.132
	MeanMan	.238	.114	.141	2.086	.038	.369	.152	.124	.782	1.279

a. Dependent Variable: MeanBeh

1.2.2 ตรวจสอบจากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สันในเมทริกสหสัมพันธ์

โดยพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สันของตัวแปรต้นด้วยตัวเอง (ยกเว้นตัวแปรที่มีหน่วยวัดเป็นนามมาตราซึ่งเป็นตัวแปรหุ่น จะไม่นำมาคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สันระหว่างตัวแปรต้น) ค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นต่ำกว่า 0.85 (Munro, 2001) จากตาราง Correlations พบว่า ค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้น (r) อยู่ระหว่าง 0.012 ถึง 0.622 ต่ำกว่า 0.85 ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า ตัวแปรต้นไม่มีความสัมพันธ์พหุร่วมเชิงเส้น (no multicollinearity) เป็นไปตามข้อสมมุติ

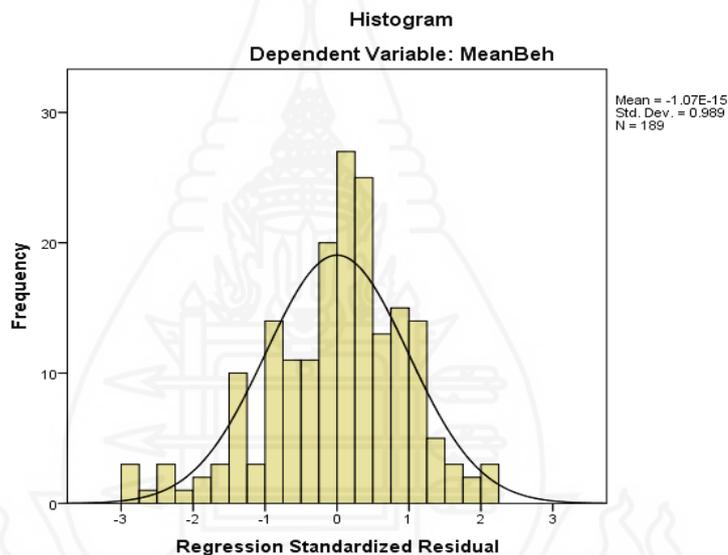
Correlations												
		MeanBeh	MeanK	MeanSus	MeanSev	MeanBen	MeanBarr	MeanSup	MeanRul	MeanMan	meSel	jpost2
Pearson Correlation	MeanBeh	1.000	.250	.299	.398	.339	-.220	.427	.392	.369	.248	-.203
	MeanK	.250	1.000	.314	.336	.346	-.068	.112	.146	.147	.218	.069
	MeanSus	.299	.314	1.000	.603	.609	.019	.263	.217	.088	.273	-.049
	MeanSev	.398	.336	.603	1.000	.478	-.017	.304	.294	.265	.220	-.094
	MeanBen	.339	.346	.609	.478	1.000	-.064	.296	.429	.236	.360	-.150
	MeanBarr	-.220	-.068	.019	-.017	-.064	1.000	.140	.012	-.103	-.313	.239
	MeanSup	.427	.112	.263	.304	.296	.140	1.000	.622	.416	.098	-.146
	MeanRul	.392	.146	.217	.294	.429	.012	.622	1.000	.521	.260	-.161
	MeanMan	.369	.147	.088	.265	.236	-.103	.416	.521	1.000	.271	-.154
	meSel	.248	.218	.273	.220	.360	-.313	.098	.260	.271	1.000	-.102
	jpost2	-.203	.069	-.049	-.094	-.150	.239	-.146	-.161	-.154	-.102	1.000
Sig. (1-tailed)	MeanBeh	.	.000	.000	.000	.000	.001	.000	.000	.000	.000	.003
	MeanK	.000	.	.000	.000	.000	.177	.063	.023	.022	.001	.172
	MeanSus	.000	.000	.	.000	.000	.399	.000	.001	.114	.000	.253
	MeanSev	.000	.000	.000	.	.000	.406	.000	.000	.000	.001	.098
	MeanBen	.000	.000	.000	.000	.	.191	.000	.000	.001	.000	.019
	MeanBarr	.001	.177	.399	.406	.191	.	.027	.436	.079	.000	.000
	MeanSup	.000	.063	.000	.000	.000	.027	.	.000	.000	.089	.022
	MeanRul	.000	.023	.001	.000	.000	.436	.000	.	.000	.000	.014
	MeanMan	.000	.022	.114	.000	.001	.079	.000	.000	.	.000	.017
	meSel	.000	.001	.000	.001	.000	.000	.089	.000	.000	.	.082
	jpost2	.003	.172	.253	.098	.019	.000	.022	.014	.017	.082	.

หมายเหตุ		หมายถึง	
1. MeanBeh		หมายถึง	ค่าเฉลี่ยพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน
2. MeanK		หมายถึง	ค่าเฉลี่ยความรู้เรื่องการบาดเจ็บจากการทำงาน
3. MeanSus		หมายถึง	ค่าเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการทำงาน
4. MeanSev		หมายถึง	ค่าเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน
5. MeanBen		หมายถึง	ค่าเฉลี่ยการรับรู้ประโยชน์ของพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน
6. MeanBarr		หมายถึง	ค่าเฉลี่ยการรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน
7. MeanSel		หมายถึง	ค่าเฉลี่ยการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน
8. MeanSup		หมายถึง	ค่าเฉลี่ยการสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง
9. MeanRul		หมายถึง	ค่าเฉลี่ยกฎระเบียบและข้อบังคับ
10. MeanMan		หมายถึง	ค่าเฉลี่ยการบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน
11. jpost 2		หมายถึง	ลักษณะงาน

2. ตัวแปรตามเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ มีการแจกแจงแบบปกติ และมีค่าความแปรปรวนคงที่ (Homocedasticity)

2.1 ตัวแปรตามเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ ตัวแปรตามในการศึกษาคั้งนี้ คือ พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า มีมาตรวัดเป็นช่วงมาตรา (interval scale) จึงเป็นข้อมูลเชิงปริมาณซึ่งเป็นไปตามข้อสมมุติ

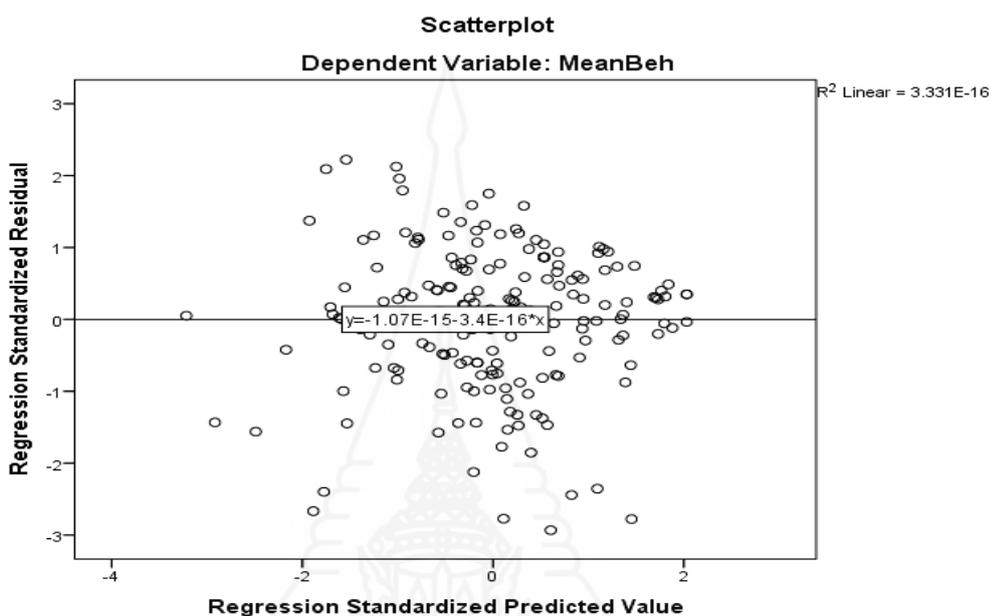
2.2 ตัวแปรตามมีการแจกแจงแบบปกติ ตรวจสอบจากฮิสโตแกรมการแจกแจงค่าความคลาดเคลื่อนของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน ดังแสดงในภาพ จะเห็นว่า ค่าความคลาดเคลื่อนของพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานมีการแจกแจงแบบปกติ ดังนั้นตัวแปรตามหรือพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้า จึงมีการแจกแจงแบบปกติด้วย



2.3 ตัวแปรตามมีค่าความแปรปรวนคงที่ (Homocedasticity) ค่าความแปรปรวนของตัวแปรตามในทุก ๆ ค่าร่วมของตัวแปรต้นไม่มีความแตกต่างกัน และค่าความแปรปรวนของค่าความคลาดเคลื่อนในทุก ๆ ค่าร่วมของตัวแปรต้นต้องไม่มีความแตกต่างกันด้วย ซึ่งตรวจสอบได้จากการพล็อตกราฟค่าความคลาดเคลื่อนกับค่าทำนายของตัวแปรตาม ถ้าการกระจายของจุดอยู่รอบแนวมีค่าความคลาดเคลื่อนเป็น 0 โดยไม่แสดงแนวโน้มใด ๆ แสดงว่า ค่าความแปรปรวนของความคลาดเคลื่อนคงที่หรือไม่มีความแตกต่างกัน

ในการศึกษาคั้งนี้ ทำการพล็อตกราฟระหว่างค่าทำนายของตัวแปรตามที่ปรับเข้ามาตรฐานแล้วกับค่าความคลาดเคลื่อนที่ปรับเข้ามาตรฐานแล้ว พบว่า จุดกระจายอยู่รอบแนวที่มีค่าความคลาดเคลื่อนเป็น 0 โดยไม่มีแนวโน้มเป็นรูปสามเหลี่ยมปากแตรหรือสามเหลี่ยม 2 รูปเช่นกัน

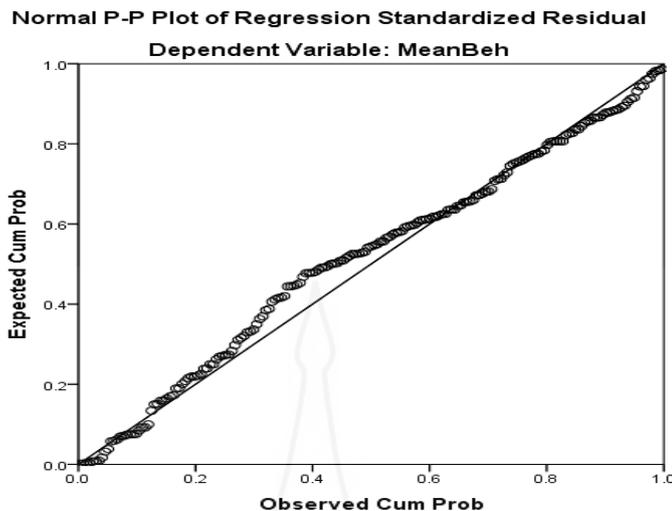
แต่อย่างไรก็ตาม ดังแสดงในภาพ จึงสรุปได้ว่า ความแปรปรวนของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าทุกค่าของตัวแปรต้นมีค่าเท่ากัน/คงที่/ไม่มีความแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามข้อสมมุติ



3. ตัวแปรความคลาดเคลื่อนมีการแจกแจงแบบปกติ ที่มีค่าเฉลี่ยเป็น 0 และค่าความคลาดเคลื่อนแต่ละค่าไม่มีความสัมพันธ์กัน (No autocorrelation)

3.1 **ตัวแปรความคลาดเคลื่อนมีการแจกแจงแบบปกติ** ตรวจสอบโดยการสร้างกราฟ Normal probability plot (normal P-P plot) ของค่าความคลาดเคลื่อนที่ปรับเข้ามาตรฐานแล้ว แนวจุดต้องกระจายรอบเส้นทแยงมุมอย่างไม่มีรูปแบบชัดเจน

ในการศึกษาครั้งนี้ ตรวจสอบว่าตัวแปรความคลาดเคลื่อนมีการแจกแจงแบบปกติหรือไม่โดยการสร้างกราฟ normal P-P plot ของค่าความคลาดเคลื่อนของพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของพนักงานจัดระวางสินค้าที่ปรับเข้ามาตรฐานแล้วได้ดังแสดงในภาพ ซึ่งแนวจุดกระจายอยู่รอบเส้นทแยงมุม จึงสรุปได้ว่า ค่าความคลาดเคลื่อนมีลักษณะการแจกแจงแบบปกติ ซึ่งเป็นไปตามข้อสมมุติ



3.2 ตัวแปรความคลาดเคลื่อนมีค่าเฉลี่ยเป็น 0 ในการศึกษาคั้งนี้พิจารณาจากตาราง Residuals statistics พบว่า ค่า Residual มีค่าเฉลี่ย (Mean) = 0.00 แสดงว่า ค่าเฉลี่ยของความคลาดเคลื่อนเป็น 0 ซึ่ง เป็นไปตามข้อสมมุติ

Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	3.2729	4.8546	4.2425	.30141	189
Residual	-1.22479	.92780	.00000	.41327	189
Std. Predicted Value	-3.217	2.031	.000	1.000	189
Std. Residual	-2.932	2.221	.000	.989	189

a. Dependent Variable: MeanBeh

3.3 ค่าความคลาดเคลื่อนของตัวแปรต้นและตัวแปรตามไม่มีความสัมพันธ์กัน (*no autocorrelation*) โดยพิจารณาจากค่า Durbin- Watson มีค่าเข้าใกล้ 2 หรืออยู่ระหว่าง 1.5-2.5 แสดงว่า ค่าความคลาดเคลื่อนของตัวแปรต้นและตัวแปรตามเป็นอิสระจากกันหรือไม่มี ความสัมพันธ์กัน (บุญใจ ศรีสถิตย์นรากร, 2550, น. 330) ในการศึกษาคั้งนี้ พิจารณาจากตาราง Model Summary ได้ค่า Durbin-Watson = 1.763 ซึ่งอยู่ระหว่าง 1.5-2.5 แสดงว่า ค่าความคลาดเคลื่อนของตัวแปรต้นและตัวแปรตามไม่มีความสัมพันธ์กัน

Model Summary^e

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.427 ^a	.182	.178	.46377	.182	41.702	1	187	.000	1.763
2	.512 ^b	.262	.254	.44173	.080	20.121	1	186	.000	
3	.576 ^c	.332	.321	.42151	.070	19.276	1	185	.000	
4	.589 ^d	.347	.333	.41774	.015	4.353	1	184	.038	

a. Predictors: (Constant), MeanSup

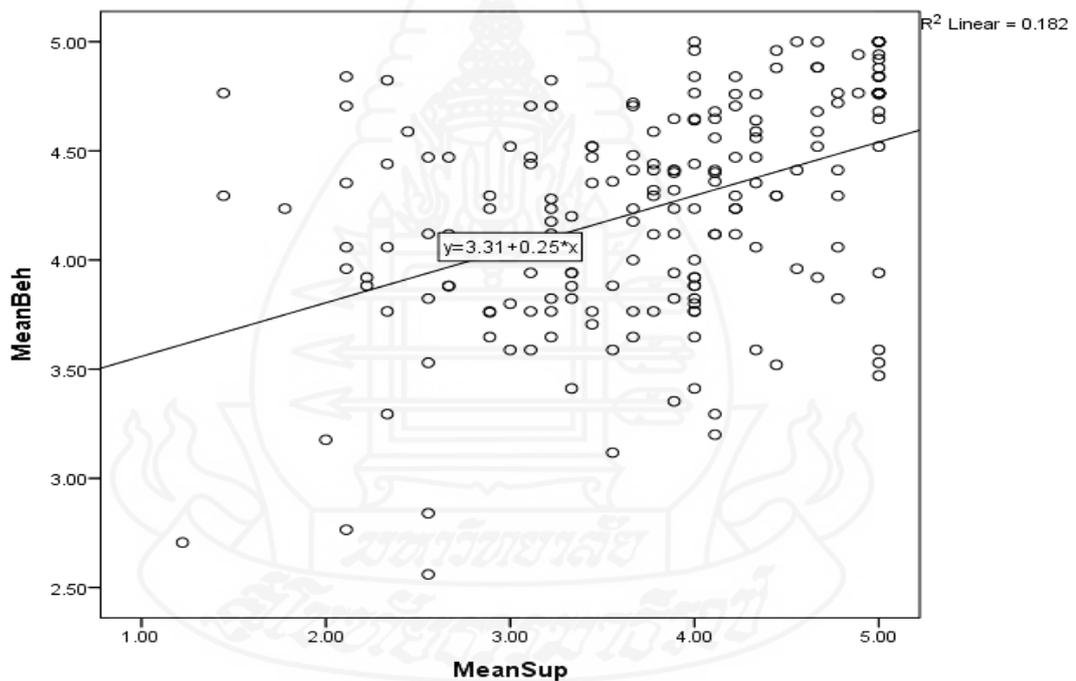
b. Predictors: (Constant), MeanSup, MeanBarr

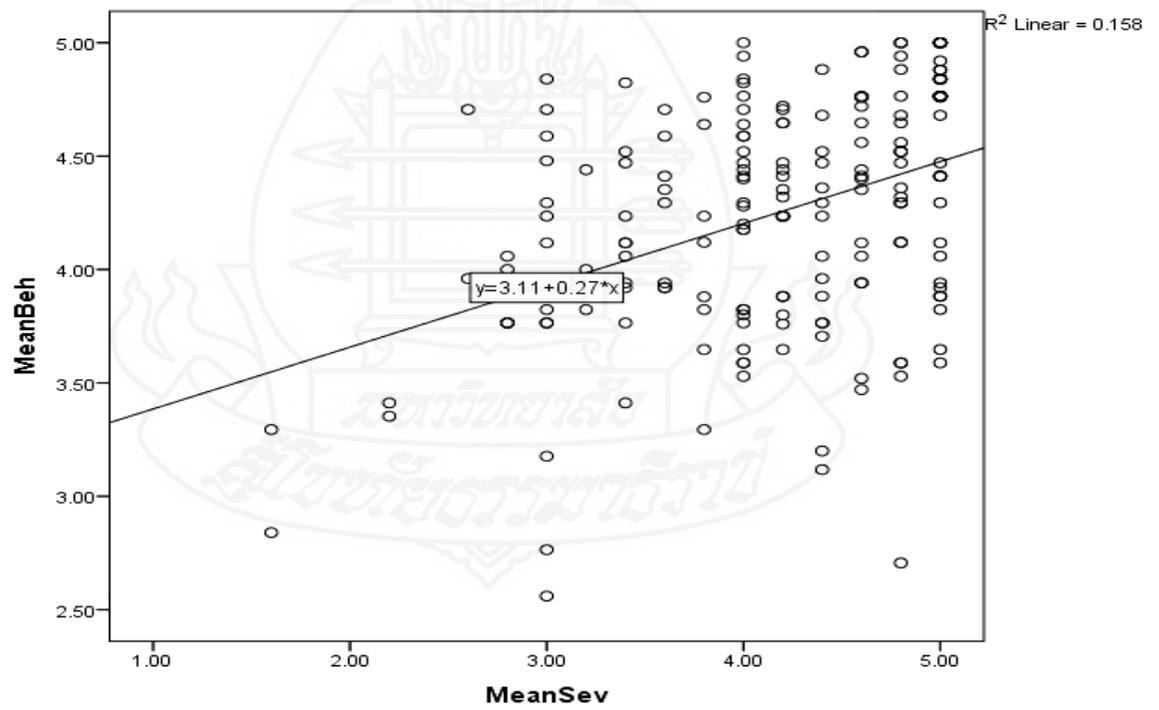
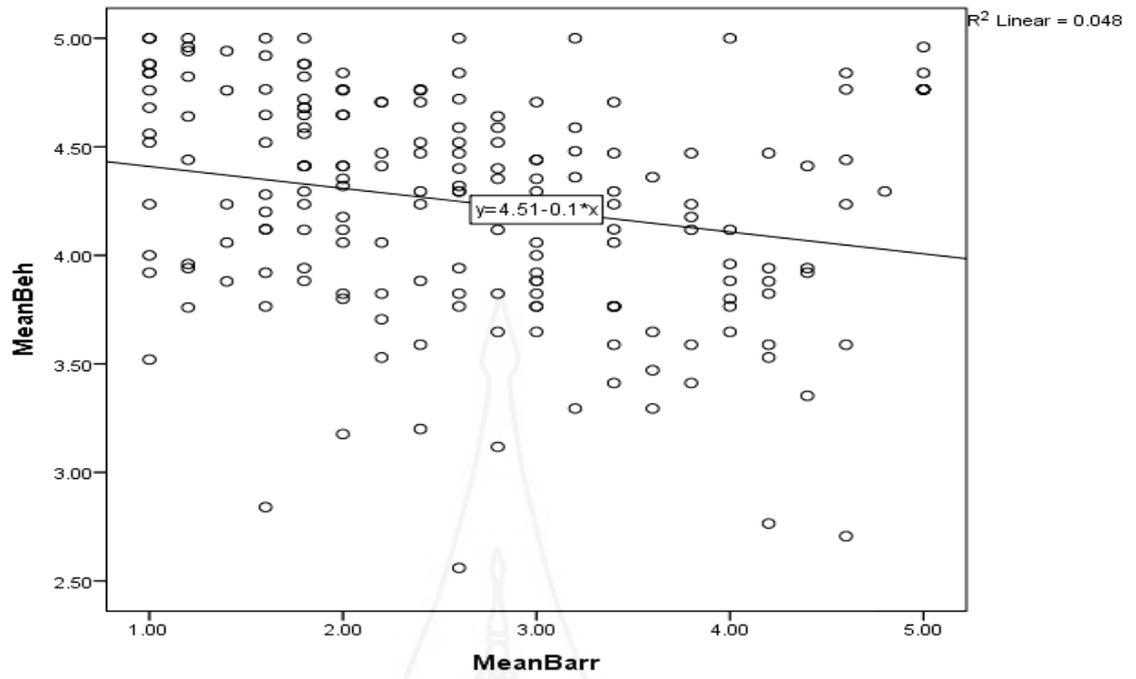
c. Predictors: (Constant), MeanSup, MeanBarr, MeanSev

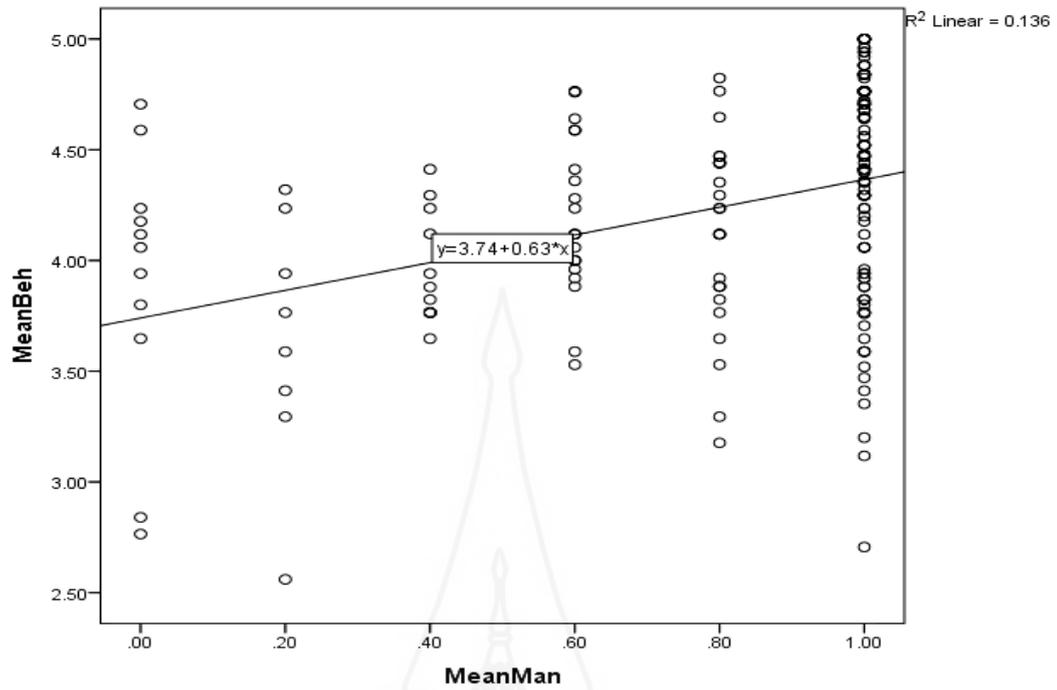
d. Predictors: (Constant), MeanSup, MeanBarr, MeanSev, MeanMan

e. Dependent Variable: MeanBeh

4. **ตัวแบบถดถอยพหุคูณมีความสอดคล้องกับการกระจายตัวของข้อมูล (No lack of fit)** สมการถดถอยเป็นตัวแทนการกระจายของข้อมูล โดยสมการถดถอยต้องเป็นสมการเส้นตรง คือ $\hat{y} = \beta_0 + \beta_1 X$ หรือตัวแปรต้นและตัวแปรตามมีความสัมพันธ์กันเชิงเส้นตรง ในการศึกษาครั้งนี้ ตรวจสอบโดยทำการพล็อตกราฟระหว่างตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานกับตัวแปรต้น 4 ตัวแปรที่เข้าสมการ คือ การสนับสนุนจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง การรับรู้อุปสรรคต่อพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการทำงาน และการบริหารจัดการในการป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงาน โดยให้ตัวแปรต้นอยู่ในแกน X และตัวแปรตามอยู่ในแกน Y ซึ่งพบว่า ตัวแปรต้นทั้ง 4 ตัวแปรและตัวแปรตามมีความสัมพันธ์กันเชิงเส้นตรง ดังแสดงในภาพ จึงสรุปได้ว่า ตัวแบบการถดถอยพหุคูณมีความสอดคล้องกับการกระจายของข้อมูล







โดยสรุป ข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้มีลักษณะเป็นไปตามข้อสมมติทุกประการ จึงสามารถนำสถิติวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) มาใช้ได้



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นายประหัต ทิพย์สุทธิ์
วัน เดือน ปีเกิด	9 มีนาคม 2525
สถานที่เกิด	อำเภอคำตากล้า จังหวัดสกลนคร
ประวัติการศึกษา	พยาบาลศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม เหรียญทอง) วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี นครพนม พ.ศ. 2548
สถานที่ทำงาน	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ
ตำแหน่ง	Professional nurse

