

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมและการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยของ
พนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทีม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด

Factors Influencing Safety Participation and Safety Compliance of Fuel Transport Truck
Drivers of Goodteam Enterprise Company Limited

นิธิวัฒน์ ฉิมแก้ว¹ มาเรียม นะมิ² อัมพล ชุสนุก³

(Received: September 22, 2020; Revised: December 23, 2020; Accepted: February 3, 2021)

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ คือ (1) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความรู้ด้านความปลอดภัย อันได้แก่ บรรยากาศ การสื่อสารและการให้ข้อมูลย้อนกลับ และกฎและขั้นตอนด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถของบริษัท กู๊ดทีม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัย อันได้แก่ บรรยากาศ การสื่อสารและการให้ข้อมูลย้อนกลับ และกฎและขั้นตอนด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถของบริษัท กู๊ดทีม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (3) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย อันได้แก่ ความรู้ และแรงจูงใจด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถของบริษัท กู๊ดทีม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (4) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย อันได้แก่ความรู้ และแรงจูงใจด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถของบริษัท กู๊ดทีม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ใช้งาน จำนวน 374 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การแจกแจงความถี่ การหาค่าร้อยละ การหาค่าเฉลี่ย การหาค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และPath analysis

ผลการวิจัยพบว่า (1) บรรยากาศ การสื่อสาร และให้ข้อมูลย้อนกลับ และกฎ และขั้นตอนด้านความปลอดภัย มีอิทธิพลทางบวกต่อความรู้ด้านความปลอดภัย (2) บรรยากาศ การสื่อสาร และให้ข้อมูลย้อนกลับ และกฎ และขั้นตอนด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัย (3) ความรู้ และแรงจูงใจด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย และ (4) ความรู้ และแรงจูงใจด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย

คำสำคัญ: บรรยากาศด้านความปลอดภัย, การสื่อสารและการให้ข้อมูลย้อนกลับ, กฎและขั้นตอนด้านความปลอดภัย, การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย, การปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย

¹ สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์ และ โซลูชัน มหาวิทยาลัยรามคำแหง

² คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

³ นักวิชาการอิสระ

Abstract

The objectives of this research were: (1) to study on factors influencing on safety knowledge including safety climate, safety communication & feedback, and safety rules & procedures of fuel transport truck drivers of Goodteam Enterprise Company Limited; (2) to study on factors influencing on safety motivation including safety climate, safety communication & feedback, and safety rules & procedures of fuel transport truck drivers of Goodteam Enterprise Company Limited; (3) to study on factors influencing on safety participation behavior including safety knowledge and safety motivation of fuel transport truck drivers of Goodteam Enterprise Company Limited; (4) to study on factors influencing safety compliance behavior including safety knowledge and safety motivation of fuel transport truck drivers of Goodteam Enterprise Company Limited. The research methodology used by the researcher was quantitative research. Questionnaire was used as the tool to collect data from 374 users. Statistical tools used for analyzing data were frequency distribution, percentage, mean, standard deviation, and path analysis.

The results revealed that (1) safety climate, safety communication & feedback, and safety rules & procedures had positive influence on safety knowledge; (2) safety climate, safety communication & feedback, and safety rules & procedures had positive influence on safety motivation; (3) safety knowledge and safety motivation had positive influence on safety participation; and (4) safety knowledge and safety motivation had positive influence on safety compliance.

Keywords: safety climate, safety communication and feedback, safety rules and procedures, safety participation, safety compliance

1. บทนำ

การขนส่งสินค้าโดยรวมของประเทศไทยในปัจจุบันพบว่า ระบบการขนส่งสินค้าของไทย มีรูปแบบการขนส่งหลัก ๆ อยู่ 5 รูปแบบการขนส่ง โดยการขนส่งสินค้าทางบกมากที่สุดประมาณ 87 เปอร์เซ็นต์ของการขนส่งสินค้าทั้งหมดในประเทศ สำหรับข้อดีของการขนส่งทางถนนมีถนนเชื่อมโยง และเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้คล่องตัว และสะดวก ขณะเดียวกันในแง่ของการบรรทุกมีความหลากหลาย

ในปัจจุบันมีการผลิต และการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง หรือวัตถุไวไฟ เพื่อการจำหน่าย และใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิต สารเคมี หรือน้ำมันเชื้อเพลิงเหล่านี้จะขนส่งไปตามลูกค้านำของบริษัท โดยใช้รถบรรทุกขนาดต่าง ๆ ตามถนนสายหลักที่ในประเทศซึ่งอาจจะผ่านเข้าไปในพื้นที่ที่มีชุมชน การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง หรือวัตถุอันตรายนี้ อาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และเป็นภัยร้ายแรงต่อชีวิต รวมไปถึงสิ่งแวดล้อมได้ ดังนั้น ในการขนส่งสารเคมี น้ำมันเชื้อเพลิงหรือวัตถุอันตรายโดยเฉพาะ อย่างยิ่งการขนส่งด้วยรถขนาดต่าง ๆ จึงควรมีกฎหมาย และวิธีการในการควบคุมการขนส่งสารเคมี น้ำมันเชื้อเพลิง หรือวัตถุอันตรายต่าง ๆ ด้วยความรัดกุมสามารถแก้ไข และป้องกันได้ทันเวลาเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (Rungruang & Chuntuk, 2017) นอกจากนี้ข้อกฎหมาย และกฎบังคับขององค์กร หรือบริษัท ยังได้นำข้อกำหนดที่เป็นสากลเข้าเพื่อควบคุม และลดอุบัติเหตุทางท้องถนน เช่น ระบบของมาตรฐานระบบคุณภาพ ISO 9001: 2008 (Tricker, 2012)

พฤติกรรมด้านความปลอดภัย ประกอบด้วย การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยที่หมายถึง พฤติกรรมที่ช่วยในการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนความปลอดภัย (Neal, Griffin, & Hart, 2000) และการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยที่หมายถึง กิจกรรมที่จำเป็นที่จะก่อให้เกิดความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน (Neal & Griffin, 2006) จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า มีปัจจัยที่นำไปสู่พฤติกรรมด้านความปลอดภัย อันได้แก่ ความรู้ และแรงจูงใจด้านความปลอดภัย (De Boeck, Mortier, Jacxsens, Dequidt, & Vlerick, 2017)

บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ทำธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งวัตถุไวไฟ หรือวัตถุอันตราย เช่น ปิโตรเลียม ไบโอดีเซล เอ็นจีวี น้ำมันเครื่อง เคมีภัณฑ์ ยิปซัม คาร์บอนไดออกไซด์เหลว ไนโตรเจนเหลว ออกซิเจนเหลว ซึ่งถือได้ว่า เป็นวัตถุที่อาจส่งผลกระทบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมหากเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการขนส่ง กรณีตัวอย่าง เช่น (1) รถบรรทุกก๊าซโตรเคมีเหลวเกิดอุบัติเหตุบนถนนเพชรบุรีตัดใหม่ วันที่ 24 กันยายน พ.ศ.2533 (2) รถบรรทุกโซดาไฟเกิดอุบัติเหตุที่จังหวัดระยอง (3) รถบรรทุกวัตถุระเบิดประสบอุบัติเหตุที่จังหวัดพังงา วันที่ 15 ก.พ. 2534 (Sukpor & Sekkhunthod, 2016) การมีพฤติกรรมในการขับรถขนส่งที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยจึงมีความสำคัญ และมีความจำเป็นอย่างมาก ดังนั้น ผู้วิจัยจึงนำเสนองานวิจัยนี้ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจ และผู้ประกอบการขนส่งทางถนนในการพัฒนาพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งต่อไป

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความรู้ด้านความปลอดภัย ได้แก่ บรรยากาศ การสื่อสารและการให้ข้อมูลย้อนกลับ และกฎและขั้นตอนด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถของบริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัย ได้แก่ บรรยากาศ การสื่อสารและการให้ข้อมูลย้อนกลับ และกฎและขั้นตอนด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถของบริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด

3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย อันได้แก่ ความรู้ และแรงจูงใจ ด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถของ บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด

4. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย อันได้แก่ความรู้ และแรงจูงใจด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถของ บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด

การทบทวนวรรณกรรม

ปัจจัยที่ส่งผลต่อความรู้ด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมัน

ความรู้ด้านความปลอดภัย หมายถึง ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความรู้ด้านการจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินบนท้องถนน (Drew, 2014) ขณะที่ บรรยายศาสตร์ด้านความปลอดภัย หมายถึง การรับรู้ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ขั้นตอน รวมถึงแนวทางในการปฏิบัติด้านความปลอดภัยบนท้องถนน (Neal & Griffin, 2006) ผลการศึกษาที่ผ่านมาชี้ให้เห็นว่า บรรยายศาสตร์ด้านความปลอดภัยก่อให้เกิดความรู้ด้านความปลอดภัย (De Boeck et al., 2017) ส่วนการสื่อสาร และให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัย หมายถึง แนวทางในการปฏิบัติขององค์กรเกี่ยวกับด้านความปลอดภัย เป็นการสื่อสารแบบสองทางเกี่ยวกับความปลอดภัยระหว่างผู้บริหาร และพนักงาน (Mearns, Whitaker, & Flin, 2003; Vredenburg, 2002) การสื่อสาร และให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัยนำไปสู่ความรู้ด้านความปลอดภัย (Li & Hale, 2015) ขณะที่กฎ และขั้นตอนด้านความปลอดภัย หมายถึง แนวปฏิบัติขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับกฎ และขั้นตอนด้านความปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น (Cox & Cheyne, 2000; Mearns et al., 2003) กฎ และขั้นตอนด้านความปลอดภัยนั้นก่อให้เกิดความรู้ด้านความปลอดภัย (Vidal-Gomei, 2017) อีกด้วย จึงได้กำหนดสมมติฐานดังนี้

สมมติฐานที่ 1 (H1) บรรยายศาสตร์ด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดปัจจัยทางบวกต่อความรู้ด้านความปลอดภัย

สมมติฐานที่ 2 (H2) การสื่อสาร และให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดปัจจัยทางบวกต่อความรู้ด้านความปลอดภัย

สมมติฐานที่ 3 (H3) กฎ และขั้นตอนด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดปัจจัยทางบวกต่อความรู้ด้านความปลอดภัย

ปัจจัยที่ส่งผลต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมัน

แรงจูงใจด้านความปลอดภัย หมายถึง ความตั้งใจของบุคคลที่พยายามผลักดันให้ออกกฎระเบียบเกี่ยวกับพฤติกรรมด้านความปลอดภัย (Neal & Griffin, 2006) จากผลการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า บรรยายศาสตร์ด้านความปลอดภัย นำไปสู่แรงจูงใจด้านความปลอดภัย (Sprung & Britton, 2016) ในทำนองเดียวกันยังพบว่า การสื่อสาร และให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัยส่งผลต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัย (Denker, Manning, Heuett, & Summers, 2018) นอกจากนี้ยังพบว่า กฎ และขั้นตอนด้านความปลอดภัยเป็นตัวแปรที่นำไปสู่แรงจูงใจด้านความปลอดภัย (Musso et al., 2017) จึงได้กำหนดสมมติฐานดังนี้

สมมติฐานที่ 4 (H4) บรรยายศาสตร์ด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดปัจจัยทางบวกต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัย

สมมติฐานที่ 5 (H5) การสื่อสาร และให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดปัจจัยทางบวกต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัย

สมมติฐานที่ 6 (H6) กฎ และขั้นตอนด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดปัจจัยทางบวกต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัย

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมัน

การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย หมายถึง พฤติกรรมที่ช่วยในการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนความปลอดภัย (Neal et al., 2000) ผลงานวิจัยในอดีตชี้ให้เห็นว่า ความรู้ด้านความปลอดภัยนำไปสู่การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย (Kossover-Smith et al., 2017) นอกจากนี้ยังพบว่า แรงจูงใจด้านความปลอดภัยก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย (Gish, Vrkljan, Grenier, & Van Miltenburg, 2016) ผู้วิจัยจึงได้กำหนดสมมติฐานดังนี้

สมมติฐานที่ 7 (H7) ความรู้ด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดปัจจัยทางบวกต่อการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย

สมมติฐานที่ 8 (H8) แรงจูงใจด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดปัจจัยทางบวกต่อการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย

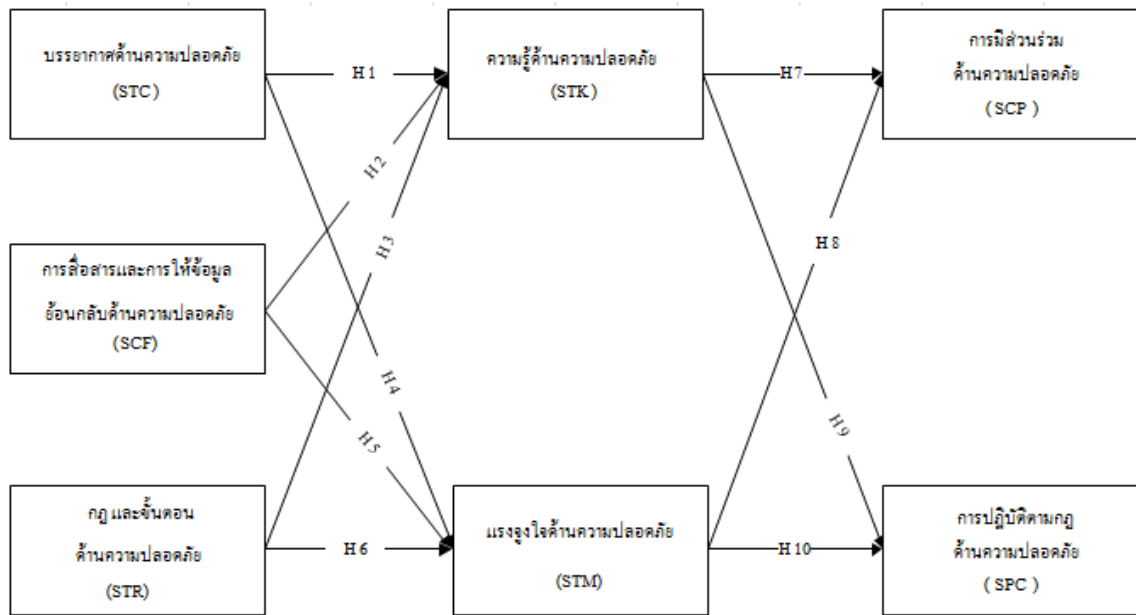
ปัจจัยที่ส่งผลต่อการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมัน

การปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย หมายถึง กิจกรรมที่จำเป็นที่จะก่อให้เกิดความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน (Neal & Griffin, 2006) ผลงานวิจัยพบว่า ความรู้ด้านความปลอดภัยเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย (Jiang & Probst, 2016) นอกจากนี้ยังพบว่า แรงจูงใจด้านความปลอดภัยนั้นส่งผลอย่างมากต่อการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย (De Boeck et al., 2017) ผู้วิจัยจึงกำหนดสมมติฐานดังนี้

สมมติฐานที่ 9 (H9) ความรู้ด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดปัจจัยทางบวกต่อการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย

สมมติฐานที่ 10 (H10) แรงจูงใจด้านความปลอดภัยส่งผลให้เกิดปัจจัยทางบวกต่อการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย

จากการทบทวนวรรณกรรม ผู้วิจัยนำเสนอกรอบแนวความคิดที่ประกอบด้วย ตัวแปรจำนวน 7 ตัวแปร ได้แก่ ตัวแปรต้น คือ บรรยากาศด้านความปลอดภัย การสื่อสารและการให้ข้อมูลย้อนกลับ กฎและขั้นตอนด้านความปลอดภัย ตัวแปรคั่นกลาง คือ ความรู้ด้านความปลอดภัย และแรงจูงใจด้านความปลอดภัย ตัวแปรตาม คือ การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย ดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

3. วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยดำเนินการโดยใช้การวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มเป้าหมายและขนาดตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ พนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด มีจำนวนทั้งหมด 550 คน กลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ พนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้วิธีการกำหนดกลุ่มเป้าหมายสำหรับการศึกษาโดยคำนวณจากสมการ $n = N / (1 + Ne^2)$ ของ Yamane (1973)

N คือ จำนวนประชากร

n คือ ขนาดตัวอย่าง

e คือ ความคลาดเคลื่อนของการประมาณค่าเฉลี่ยเท่ากับ $\pm 3\%$ (0.03) แทนค่าในสมการ

$$n = 550 / (1 + 550 * .03^2)$$

$$n = 367.89 \approx 368$$

โดยการเลือกตัวอย่างสำหรับงานวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนดการเลือกตัวอย่างแบบสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) จากพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ซึ่งสามารถรวบรวมข้อมูลได้ 374 ชุด

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้เพื่อการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถามซึ่งผู้วิจัยได้แยกออกมาทั้งหมด 8 ส่วน ส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ ส่วนที่ 2 บรรยากาศด้านความปลอดภัย (ปรับใช้เครื่องมือจาก Neal & Griffin, 2006) ส่วนที่ 3 การสื่อสาร และให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัย (ปรับใช้เครื่องมือจาก Cox and Cheyne, 2000) ส่วนที่ 4 กฎ และขั้นตอนด้านความปลอดภัย (ปรับใช้เครื่องมือจาก Cox and Cheyne, 2000) ส่วนที่ 5 ความรู้ด้านความ

ปลอดภัย (ปรับใช้เครื่องมือจาก Drew, 2014) ส่วนที่ 6 แรงจูงใจด้านความปลอดภัย (ปรับใช้เครื่องมือจาก Neal and Griffin, 2006) ส่วนที่ 7 การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย (ปรับใช้มาตรวัดตัวแปรจาก Neal and Griffin, 2006) และในส่วนที่ 8 การปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย (ปรับใช้มาตรวัดตัวแปรจาก Neal and Griffin, 2006)

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ผู้วิจัยทำการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือที่นำมาใช้ ซึ่งได้แก่ การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือด้วยการตรวจสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ของตัวแปรก่อนนำไปใช้จริง ($n=38$) และข้อมูลที่เก็บจริงของพนักงานขับรถ ($n=374$) โดยเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด คือ ค่า Cronbach's Alpha Coefficient ของแต่ละตัวแปรต้องมีค่ามากกว่า .70 (Mearns et al., 2003) ผลการวิเคราะห์ความเชื่อมั่น แสดงดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์ความเชื่อมั่น

ตัวแปร	Cronbach's Alpha Coefficient	
	n=38	n=374
บรรยากาศด้านความปลอดภัย (STC)	.824	.817
การสื่อสารและการให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัย (SCF)	.893	.880
กฎ และขั้นตอนด้านความปลอดภัย (STR)	.774	.737
ความรู้ด้านความปลอดภัย (STK)	.787	.719
แรงจูงใจด้านความปลอดภัย (STM)	.770	.776
การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย (SPC)	.747	.732
การปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย (SCP)	.757	.720

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้นำวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา และการวิเคราะห์สถิติพหุตัวแปรที่ผู้วิจัยทำการตรวจสอบข้อตกลงเบื้องต้นสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลของสถิติพหุตัวแปรในการวิเคราะห์เส้นทาง อันได้แก่ (1) การแจกแจงแบบปกติของข้อมูล (2) ความเป็นเอกพันธ์ของการกระจาย และ (3) ความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงของตัวแปรต้น และตัวแปรตาม (Hair, Babin, Anderson, & Black, 2019) ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งหมดสอดคล้องตามข้อตกลงเบื้องต้น สุดท้ายผู้วิจัยทำการตรวจสอบภาวะร่วมเส้นตรงพหุคูณพบว่า ผ่านเกณฑ์ที่ได้กำหนดโดยค่า Tolerance > 0.1 และค่า VIF < 10 (Hair et al., 2019)

4. ผลการวิจัย

พนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด จำนวนทั้งสิ้น 374 คน ทั้งหมดเป็นเพศชาย ส่วนมาก มีอายุ 31- 40 ปี มีสถานภาพสมรส มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย /ปวช. ใช้เวลาวันหยุดเฉลี่ยต่อวัน 4-6 ชั่วโมง ใช้เวลาขับรถรวมเฉลี่ยต่อวัน 5-8 ชั่วโมง และมีรายได้ต่อเดือน 20,001 – 30,000 บาท

กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามมีความเห็นทุกด้านอยู่ในระดับสูง ประกอบด้วย ด้านบรรยากาศด้านความปลอดภัย ด้านการสื่อสารและการให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัย ด้านกฎและขั้นตอนด้านความปลอดภัย ด้าน

ความรู้สำหรับความปลอดภัย ด้านแรงจูงใจสำหรับความปลอดภัย ด้านการมีส่วนร่วมสำหรับความปลอดภัย และด้านการปฏิบัติตามกฎสำหรับความปลอดภัย

ผลการศึกษาแสดงว่า โมเดลที่ใช้ในการวิเคราะห์เส้นทางมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์อยู่ในเกณฑ์ดี ค่าไค-สแควร์ (χ^2) เท่ากับ 8.917 ที่องศาอิสระ (df) เท่ากับ 5 ค่าความน่าจะเป็น (p -value) เท่ากับ 0.112 พบว่า ผ่านเกณฑ์ คือ มีค่ามากกว่าค่าไค-สแควร์สัมพัทธ์ (χ^2/df) .05 เท่ากับ 1.783 ผ่านเกณฑ์ที่กำหนด คือ มีค่าน้อยกว่า 2 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (GFI) เท่ากับ 0.993 ผ่านเกณฑ์ที่กำหนด คือ มีค่า มากกว่า 0.9 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืนที่ปรับแก้ ($AGFI$) เท่ากับ 0.962 ผ่านเกณฑ์ที่กำหนด คือ มีค่า มากกว่า 0.9 ค่าดัชนีความคลาดเคลื่อนในการประมาณค่าพารามิเตอร์ ($RMSEA$) เท่ากับ 0.046 ผ่านเกณฑ์ที่กำหนด คือ มีค่าน้อยกว่า 0.05 (Hair et al., 2019)

ผลการวิเคราะห์เส้นทางที่ตอบแต่ละวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

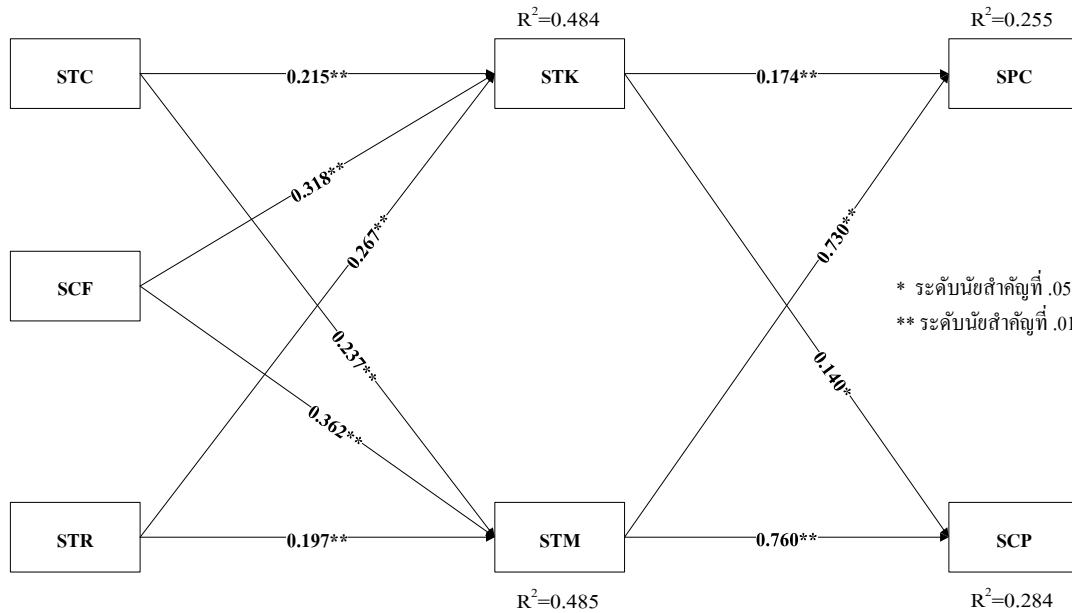
วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ผลการวิจัยพบว่า (1) บรรยากาศด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อความรู้ด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.215 (2) การสื่อสารและให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อความรู้ด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.318 และ (3) กฎและขั้นตอนด้านความปลอดภัยส่งผลทางบวกต่อความรู้ด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.267

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 ผลการวิจัยพบว่า (1) บรรยากาศด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.237 (2) การสื่อสารและให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.362 และ (3) กฎและขั้นตอนด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.197

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 ผลการวิจัยพบว่า (1) ความรู้ด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.174 และ (2) แรงจูงใจด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.730

วัตถุประสงค์ข้อที่ 4 ผลการวิจัยพบว่า (1) ความรู้ด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.140 และ (2) แรงจูงใจด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.760

โดยตัวแปรทั้งหมดสามารถอธิบายความรู้ด้านความปลอดภัย แรงจูงใจด้านความปลอดภัย การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย และการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถได้ร้อยละ 48.40, 48.50, 25.50 และ 28.40 ตามลำดับ



Chi-Square= 8.917, $df= 5$, $\chi^2/df= 1.783$, $p\text{-value}= 0.112$, $GFI= 0.993$, $AGFI= 0.962$, $RMSEA= 0.0460$

ภาพที่ 2 ผลการวิเคราะห์เส้นทาง

ตารางที่ 2 อิทธิพลทางตรง อิทธิพลทางอ้อม และอิทธิพลรวม

ตัวแปรสาเหตุ \ ตัวแปรผลลัพธ์	STK			STM			SPC			SCP		
	DE	IE	TE	DE	IE	TE	DE	IE	TE	DE	IE	TE
STC	0.215**	-	0.215**	0.237**	-	0.237**	-	0.211**	0.211**	-	0.210**	0.210**
	(0.046)		(0.046)	(0.045)		(0.045)		(0.036)	(0.036)		(0.035)	(0.035)
SCF	0.318**	-	0.318**	0.362**	-	0.362	-	0.320**	0.320	-	0.320**	0.320**
	(0.035)		(0.035)	(0.034)		(0.034)		(0.028)	(0.028)		(0.027)	(0.027)
STR	0.267**	-	0.267**	0.197**	-	0.197	-	0.191**	0.191**	-	0.187**	0.187**
	(0.045)		(0.045)	(0.043)		(0.043)		(0.034)	(0.034)		(0.033)	(0.033)
STK							0.174**	-	0.174**	0.140**	-	0.140**
							(0.064)		(0.064)	(0.061)		(0.061)
STM							0.730**	-	0.730**	0.760**	-	0.760**
							(0.084)		(0.084)	(0.079)		(0.079)
	STK			STM			SPC			SCP		
R^2	0.484			0.485			0.255			0.284		
$\chi^2 = 8.917, df = 5, \chi^2/df = 1.783, p\text{-value} = 0.112, GFI = 0.993, AGFI = 0.962, RMSEA = 0.0460$												

5. การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

บรรยากาศด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อความรู้ด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ (Path coefficient) 0.215 เช่นเดียวกับผลการวิจัยของ Kvalheim and Dahl (2016) กล่าวคือ หากบริษัทให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยบนท้องถนนในระดับสูงจะส่งผลถึงพนักงานขับรถให้รับรู้ถึงความรับผิดชอบของตนเองในการปฏิบัติหน้าที่ให้เกิดความปลอดภัย ทำให้สรุปได้ว่า หากบริษัทให้ความสำคัญเกี่ยวกับบรรยากาศด้านความปลอดภัยที่มากขึ้นแล้วก็จะส่งผลทำให้พนักงานขับรถมีความรู้ด้านความปลอดภัยที่เพิ่มสูงขึ้นไปด้วย

การสื่อสารและให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อความรู้ด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ (Path coefficient) 0.318 เช่นเดียวกับผลการวิจัยของ Karanikas, Melis, and Kourousis (2018) กล่าวคือ หากบริษัทมีระบบการรายงานสิ่งที่เป็นอันตราย ซึ่งให้พนักงานขับรถสามารถสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งที่เป็นอันตรายก่อนที่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้ก็จะส่งผลทำให้พนักงานขับรถสามารถปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงานที่เป็นมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัย ทำให้สรุปได้ว่า หากบริษัทมีการสื่อสารและให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัยให้พนักงานทราบมากขึ้นแล้วก็จะส่งผลทำให้พนักงานเกิดความรู้ด้านความปลอดภัยที่เพิ่มสูงขึ้นไปด้วย

กฎ และขั้นตอนด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อความรู้ด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ (Path coefficient) 0.267 เช่นเดียวกับผลการวิจัยของ Kontogiannis, Leva, and Balfe (2016) กล่าวคือ หากบริษัทจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านความปลอดภัยอย่างเพียงพอแล้วก็จะส่งผลถึงพนักงานขับรถทราบถึงวิธีการใช้อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยต่าง ๆ ทำให้สามารถสรุปได้ว่า หากบริษัทให้ความสำคัญกับกฎ และขั้นตอนด้านความปลอดภัยมากขึ้นแล้วก็จะส่งผลทำให้พนักงานเกิดความรู้ด้านความปลอดภัยที่เพิ่มสูงขึ้นไปด้วย

บรรยากาศด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ (Path coefficient) 0.237 เช่นเดียวกับผลการวิจัยของ Sprung and Britton (2016) กล่าวคือ หากบริษัทให้ความสำคัญเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติงานที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนจะส่งผลให้พนักงานขับรถเกิดความเชื่อมั่นรู้ว่าเป็นเรื่องสำคัญที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนน ทำให้สรุปได้ว่า หากบริษัทให้ความสำคัญเกี่ยวกับบรรยากาศด้านความปลอดภัยในระดับที่สูงขึ้นแล้วก็จะส่งผลต่อพนักงานทำให้พนักงานเกิดแรงจูงใจด้านความปลอดภัยที่เพิ่มสูงขึ้นไปด้วย

การสื่อสารและให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ (Path coefficient) 0.362 เช่นเดียวกับผลการวิจัยของ Guttman (2015) กล่าวคือ หากบริษัทเปิดโอกาสให้พนักงานขับรถรายงานปัญหา และเปิดใจรับฟังปัญหาด้านความปลอดภัยจะส่งผลถึงพนักงานขับรถจะพยายามขับอย่างความปลอดภัยบนท้องถนนตลอดเวลา ทำให้สามารถสรุปได้ว่า หากบริษัทให้ความสำคัญต่อการสื่อสารและให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานรับทราบมากขึ้นแล้วก็จะส่งผลถึงพนักงานทำให้เกิดแรงจูงใจด้านความปลอดภัยที่เพิ่มสูงขึ้นไปด้วย

กฎและขั้นตอนด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อแรงจูงใจด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path coefficient) 0.197 เช่นเดียวกับผลการวิจัยของ Sharma et al. (2015) กล่าวคือ หากบริษัทมีกฎและขั้นตอนความปลอดภัยเพียงพอที่จะป้องกันเหตุร้ายที่เกิดขึ้น จะส่งผลให้พนักงานขับรถเชื่อว่าเป็นเรื่องสำคัญที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนน ทำให้สามารถสรุปได้ว่า หากบริษัทให้ความสำคัญกับกฎ และขั้นตอนด้านความปลอดภัยมากขึ้นแล้วก็จะส่งผลทำให้พนักงานเกิดแรงจูงใจด้านความปลอดภัยที่เพิ่มสูงขึ้นไปด้วย

ความรู้ด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ (Path coefficient) 0.174 เช่นเดียวกับผลการวิจัยของ Tesson et al. (2016) กล่าวคือ หากพนักงานขับรถขนส่งทราบถึงวิธีการปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัยบนท้องถนน จะส่งผลให้พนักงานขับรถขนส่งมีความตั้งใจที่จะส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนน ทำให้สรุปได้ว่า หากพนักงานขับรถขนส่งมีความรู้ด้านความปลอดภัยที่สูงขึ้นก็จะส่งผลทำให้เกิดการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยที่เพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย

แรงจูงใจด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ (Path coefficient) 0.730 เช่นเดียวกับผลการวิจัยของ Kim et al. (2013) กล่าวคือ หากพนักงานขับรถขนส่งรู้สึกถึงความคุ้มค่าในการทุ่มเทความพยายามเพื่อรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัยก็จะส่งผลทำให้พนักงานขับรถขนส่งทุ่มเทความพยายามเป็นพิเศษในการปรับปรุงความปลอดภัย ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า หากพนักงานขับรถขนส่งมีแรงจูงใจด้านความปลอดภัยที่สูงขึ้นจะทำให้เกิดการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยที่เพิ่มสูงขึ้นไปด้วย

ความรู้ด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ (Path coefficient) 0.140 เช่นเดียวกับผลการวิจัยของ Nesbitt et al. (2014) กล่าวคือ หากพนักงานทราบถึงวิธีการใช้อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยจะส่งผลให้พนักงานขับรถสามารถใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับการขับรถขนส่งที่จำเป็นทั้งหมดได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถสรุปได้ว่า หากพนักงานขับรถขนส่งมีความรู้ด้านความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นก็จะส่งผลทำให้เกิดการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยที่เพิ่มสูงขึ้นไปด้วย

แรงจูงใจด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลทางบวกต่อการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ (Path coefficient) 0.760 เช่นเดียวกับผลการวิจัยของ Navidian, Mobaraki, and Shakiba (2017) กล่าวคือ หากพนักงานขับรถรู้สึกว่า是一件สำคัญที่จะลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ และเป็นเรื่องสำคัญที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนตลอดเวลาจะส่งผลให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามขั้นตอนความปลอดภัย ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า หากพนักงานขับรถเกิดแรงจูงใจด้านความปลอดภัยที่สูงขึ้นจะทำให้เกิดการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัยที่เพิ่มสูงขึ้นไปด้วย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเพื่อการนำไปใช้

จากผลการวิจัยผู้วิจัยเสนอแนะให้บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ส่งเสริมพัฒนา และมุ่งเน้นบรรยากาศด้านความปลอดภัย การสื่อสารและการให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัย และกฎ และขั้นตอนด้านความปลอดภัย เพื่อก่อให้เกิดความรู้ แรงจูงใจ และนำไปสู่การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย และการปฏิบัติตามกฎด้านความปลอดภัย ดังต่อไปนี้

1. ควรมุ่งเน้นการสื่อสารและการให้ข้อมูลย้อนกลับด้านความปลอดภัย โดยมุ่งเน้นการสื่อสาร แลกเปลี่ยนข้อมูลกันระหว่างหัวหน้างานกับพนักงานขับรถ ชี้แจงเป้าหมาย และการบรรลุเป้าหมายในการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยให้ชัดเจน และเปิดกว้างให้พนักงานสามารถแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาด้านความปลอดภัยบนท้องถนนเพื่อให้พนักงานได้รายงานเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานให้หัวหน้างานรับทราบ และหาวิธีแก้ปัญหา ร่วมกัน ทั้งนี้ บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ควรจัดให้มีการประชุมระหว่างหัวหน้างานกับพนักงานขับรถเป็นรายเดือนเพื่อรับทราบปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับรถขนส่งสินค้า และร่วมกันหาแนวทางแก้ไข

2. ควรมุ่งเน้นบรรยากาศด้านความปลอดภัย โดยให้ความสำคัญเกี่ยวกับนโยบายด้านความปลอดภัย รวมถึงให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยบนท้องถนนเพื่อให้พนักงานทุกคนตระลึกเสมอว่า ความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นสิ่งสำคัญ และแนวทางปฏิบัติงานที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยขณะปฏิบัติงานบนท้องถนน ทั้งนี้ บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ควรจัดให้มีพิธีการด้านความปลอดภัยเพื่อสร้างบรรยากาศด้านความปลอดภัย อันจะเป็นการกระตุ้น และปลูกจิตสำนึกของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับรถขนส่งสินค้า

3. ควรมุ่งเน้นกฎและขั้นตอนด้านความปลอดภัย โดยให้พนักงานทุกคนรับรู้ในทิศทางเดียวกัน มุ่งเน้นการออกกฎและขั้นตอนการทำงานให้เกิดความปลอดภัย โดยมีหัวหน้างานและผู้จัดการคอยดูแล ควบคุมบังคับใช้ขั้นตอน รวมถึงมีการตรวจสอบด้านความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ขั้นตอน และแนวทางการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในบริษัทมีประโยชน์ และมีประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

1. เสนอแนะว่า ให้ใช้กรอบแนวคิดเดียวกันนี้ทำการวิจัยกับธุรกิจที่ใกล้เคียงกับ บริษัท กู๊ดทิม เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด เช่น บริษัท หรือองค์กรที่ทำธุรกิจประเภทขนส่งสินค้าอุปโภค บริโภค เพื่อเป็นการยืนยันผลการวิจัย

2. เสนอแนะว่า ควรศึกษาตัวแปรต้นเพิ่มเติมจากกรอบแนวคิดงานวิจัยนี้ เช่น วัฒนธรรมด้านความปลอดภัย และการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- Cox, S. J., & Cheyne, A. J. T. (2000). Assessing safety culture in offshore environments. *Safety Science*, 34, 111-129.
- De Boeck, E., Mortier, A. V., Jacxsens, L., Dequidt, L., & Vlerick, P. (2017). Towards an extended food safety culture model: Studying the moderating role of burnout and jobstress, the mediating role of food safety knowledge and motivation in the relation between food safety climate and food safety behavior. *Trends in Food Science & Technology*, 62, 202-214. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.tifs.2017.01.004>
- Denker, K. J., Manning, J., Heuett, K. B., & Summers, M. E. (2018). Twitter in the classroom: Modeling online communication attitudes and student motivations to connect. *Computers in Human Behavior*, 79, 1-8.
- Drew, E. N. (2014). *Personnel selection, safety performance, and job performance: Are safe workers better workers?*. (Doctoral Dissertation), Florida International University, Miami, Florida.
- Gish, J., Vrkljan, B., Grenier, A., & Van Miltenburg, B. (2016). Driving with advanced vehicle technology: A qualitative investigation of older drivers' perceptions and motivations for use. *Accident Analysis & Prevention*, 106, 498-504.
- Guttman, N. (2015). Persuasive appeals in road safety communication campaigns: theoretical frameworks and practical implications from the analysis of a decade of road safety campaign materials. *Accident Analysis & Prevention*, 84, 153-164.
- Hair, J. F., Babin, B. J., Anderson, R. E., & Black, W. C. (2019). *Multivariate data analysis* (8th ed.). India: Cengage.
- Jiang, L., & Probst, T. M. (2016). Transformational and passive leadership as cross-level moderators of the relationships between safety knowledge, safety motivation, and safety participation. *Journal of Safety Research*, 57, 27-32. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jsr.2016.03.002>
- Karanikas, N., Melis, D. J., & Kourousis, K. I. (2018). The Balance Between Safety and Productivity and its Relationship with Human Factors and Safety Awareness and Communication in Aircraft Manufacturing. *Safety and Health at Work*, 9, 257-264.
- Kim, J. Y., Cho, W. J., Kim, J. H., Lim, S. H., Kim, H. J., Lee, Y. W., & Kwon, S. W. (2013). Efficacy and safety of hyaluronate membrane in the rabbit cecum-abdominal wall adhesion model. *Journal of the Korean Surgical Society*, 85(2), 51-57.
- Kontogiannis, T., Leva, M., & Balfe, N. (2016). Total safety management: Principles, processes and methods. *Safety Science*, 100, 128-142.
- Kossover-Smith, R. A., Coutts, K., Hatfield, K. M., Cochran, R., Akselrod, H., Schaefer, M. K., . . . Bruss, K. (2017). One needle, one syringe, only one time? A survey of physician and nurse knowledge, attitudes, and practices around injection safety. *American Journal of Infection Control*, 45, 1018-1023.

- Kvalheim, S. A., & Dahl, Ø. (2016). Safety compliance and safety climate: A repeated cross-sectional study in the oil and gas industry. *Journal of Safety Research*, 59, 33-41.
- Li, J., & Hale, A. (2015). Identification of, and knowledge communication among core safety science journals. *Safety Science*, 74, 70-78.
- Mearns, K., Whitaker, S. M., & Flin, R. (2003). Safety climate, safety management practice and safety performance in offshore environments. *Safety Science*, 41, 641-680.
- Musso, M. W., Vath, R. J., Rabalais, L. S., Dunbar III, A., Bolton, M., Tynes, L. L., . . . Rhynes, V. K. (2017). Improving Patient Safety Communication in Residency Programs by Incorporating Patient Safety Discussions Into Rounds. *The Ochsner Journal*, 17(3), 273-276.
- Navidian, A., Mobaraki, H., & Shakiba, M. (2017). The effect of education through motivational interviewing compared with conventional education on self-care behaviors in heart failure patients with depression. *Patient Education and Counseling*, 100, 1499-1504.
- Neal, A., & Griffin, M. A. (2006). A study of the lagged relationships among safety climate, safety motivation, safety behavior, and injuries at the individual and group levels. *Journal of Applied Psychology*, 91, 946-953.
- Neal, A., Griffin, M. A., & Hart, P. M. (2000). The impact of organizational climate on safety climate and individual behavior. *Safety Science*, 34(1), 99-109. doi: [http://dx.doi.org/10.1016/S0925-7535\(00\)00008-4](http://dx.doi.org/10.1016/S0925-7535(00)00008-4)
- Nesbitt, A., Thomas, M. K., Marshall, B., Snedeker, K., Meleta, K., Watson, B., & Bienefeld, M. (2014). Baseline for consumer food safety knowledge and behaviour in Canada. *Food Control*, 38, 157-173.
- Rungruang, S., & Chuntuk, T. (2017). Factors enhancing the management of safety, occupational health and working environment in the hotel business. *SSRU Graduate Studies Journals*, 1(1), 166-181.
- Sharma, S., Tim, U. S., Payton, M., Cohly, H., Gadia, S., Wong, J., & Karakala, S. (2015). Contextual motivation in physical activity by means of association rule mining. *Egyptian Informatics Journal*, 16(3), 243-251.
- Sprung, J. M., & Britton, A. R. (2016). The dyadic context of safety: An examination of safety motivation, behavior, and life satisfaction among farm couples. *Safety science*, 85, 1-8.
- Tesson, S., Sundaresan, P., Ager, B., Butow, P., Kneebone, A., Costa, D., . . . Turner, S. (2016). Knowledge, attitudes and decision-making preferences of men considering participation in the TROG RAVES Prostate Cancer Trial (TROG 08.03). *Radiotherapy and Oncology*, 119(1), 84-90.
- Tricker, R. (2012). *ISO 9001: 2000 for small businesses*: Routledge.
- Vredenburgh, A. G. (2002). Organizational safety-which management practices are most effective in reducing employee injury rates? *Journal of Safety Research*, 33, 259-276.