

ปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ENTRY – EXIT PROBLEMS OF CONTRACTORS AT SCREENING POINT OF SUVARNABHUMI AIRPORT



การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิศวกรรมก่อสร้าง การจัดการและสิ่งแวดล้อม

คณะวิศวกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2564

KMITL-2021-EN-M-127-046

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ENTRY – EXIT PROBLEMS OF CONTRACTORS AT SCREENING POINT
OF SUVARNABHUMI AIRPORT



AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF MASTER OF ENGINEERING
IN CONSTRUCTION MANAGEMENT AND ENVIRONMENTAL ENGINEERING
SCHOOL OF ENGINEERING
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG
KMITL-2021-EN-M-127-046

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



COPYRIGHT 2021

SCHOOL OF ENGINEERING

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อการค้นคว้าอิสระ	ปัญหาของการ เข้า-ออก ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
นักศึกษา	นายไชยรินทร์ สุจิวัฒน์
รหัสนักศึกษา	61601054
ปริญญา	วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	วิศวกรรมก่อสร้าง การจัดการและสิ่งแวดล้อม
พ.ศ.	2564
อาจารย์ที่ปรึกษา	รศ.ดร. แผลมทอง เหล่าคงถาวร

บทคัดย่อ

เนื่องจากพื้นที่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่เขตหวงห้าม จะต้องดำเนินการขออนุญาตเข้าพื้นที่เขตหวงห้ามจึงทำให้เกิดปัญหาในการเข้าทำงานในพื้นที่เขตหวงห้าม ดังนั้นในงานค้นคว้าอิสระนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่มีเกิดขึ้นสำหรับผู้รับจ้างที่ต้องเข้าไปทำงานในเขตหวงห้ามของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากภาวะเปรียบเทียบการทำงานในเขตหวงห้ามและศึกษารวบรวมปัญหาจากผู้เชี่ยวชาญ จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญแล้วนำมาจัดกลุ่มและสรุปประเด็นปัญหา ปัญหาแล้วมาจัดทำแบบสอบถาม โดยใช้เทคนิคการวัดทัศนคติของลิเกิร์ต (Likert's technique) เป็นตัวให้คะแนนและนำแบบสอบถามมาทดสอบกับผู้เชี่ยวชาญอีกครั้ง โดยใช้ Index of Item-objective Congruence (IOC) หลังจากทำการทดสอบแบบสอบถามแล้วก็ทำการแจกแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างที่ได้ทำการคัดเลือกแบบเจาะจงจำนวน 30 คน แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์ โดยจะใช้สถิติเชิงพรรณนาในการแจกแจงความถี่ หาค่าเฉลี่ย หาค่าความแปรปรวน และ หาค่าดัชนีความรุนแรง ด้วยวิธี Relative Importance Index (RII)

ได้ผลการวิเคราะห์โดยใช้เทคนิคการวัดทัศนคติของลิเกิร์ต (Likert's technique) พิจารณาในกรณีที คะแนนเฉลี่ย 3.41 – 4.20 แปลความได้ว่า พบเจอปัญหามาก (มากกว่า 60%) และได้วิเคราะห์โดยใช้ดัชนีความสำคัญ ได้ผลสรุปดังนี้ 1. ปัญหาทางด้านคนมีอยู่ 2 ปัญหา คือ ไม่มีคนพนักงาน ทอท. พาเข้างานสำหรับพนักงานบัตรบุคคลชั่วคราว (\bar{X} =3.46, RII=69.33%) และ บัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ (\bar{X} =3.63, RII=72.67%) 2. ปัญหาทางด้านเครื่องจักรและรถยนต์มีอยู่ 1 ปัญหา คือ รถยนต์หรือเครื่องจักรไม่ติดตั้งถังดับเพลิง (\bar{X} =3.47, RII=69.33%) 3. ปัญหาทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคมมีอยู่ 4 ปัญหา คือ ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าพื้นที่หวงห้าม (\bar{X} =3.57, RII=71.33%), รายการเครื่องมือ วัสดุ ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต (\bar{X} =3.43, RII=68.67%), ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าสำหรับของมีคม (\bar{X} =3.47, RII =69.33%),

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
I
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ไม่มีใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงาน เชื่อม ตัด และงานประกายไฟ ($\bar{X}=3.50$, $RII=70.00\%$)
จากปัญหาข้างต้นนี้สามารถใช้เป็นแนวทางในการวางแผนการทำงานของผู้รับจ้างที่จะเข้ามา
ทำงานในเขตหวงห้ามของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อลดปัญหาการดำเนินการของได้อย่างถูกต้อง
และเหมาะสมในโครงการอื่นๆต่อไป



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Title	Entry - exit problems of contractors at screening point Suvarnabhumi Airport
Student	Mr. Chainarin Sujjworn
Student ID.	61601054
Degree	Master of Engineering
Program	Construction Management and Environmental Engineering
Year	2021
Advisor	Assoc. Prof. Dr. Laemthong Laokhongthavorn

ABSTRACT

The area of Suvarnabhumi Airport was controlled as a restricted area and needed a permission to enter restricted areas. Therefore, in this study, the objective is to study the problem of entry - exit problems of contractors at screening point Suvarnabhumi Airport That often happens for contractors who must work in restricted areas of Suvarnabhumi Airport.

In research methodology, data were investigated from working regulations in restricted areas and problems were collected from experts based on the interviews, by group meeting and discussed the issues. Then Questionnaire with Likert's scale was used as best fit tool for data collecting. The questionnaire was tested by experts again with Index of Item-objective Congruence (IOC). The questionnaires were distributed to 30 responders who were purposive selected. The collected data were and analyzed by descriptive statistics, mean, and Relative Importance Index (RII). The results of the analysis were obtained by using the Likert's technique. If the average score range between 3.41 - 4.20 means that there is a lot of problems (*more than 60%*) and analyzed by using the Importance Index (RII). The results were summarized as follows. 1. The problem of employees have 2 issues as following, the problem of temporary personal card employees: There are insufficient AOT employees to escort the temporary personal employee cards when they would like to get into the restricted area. (X = 3.46, RI-69.33%) and Person's License expired (X = 3.63, RII-72.67%). 2. The problem of machines and engines has 1 issue as following, Cars or

machines are not equipped with fire extinguishers ($X = 3.47$, RII-69.33%). 3. The problems with tools, materials and sharp objects have 4 issues as following, No license to import tools into restricted areas ($X = 3.57$, RII = 71.33), Tool list, materials imported more than the number requested in the license ($X = 3.43$, RII = 68.67%), No license to import tools for sharp objects ($X = 3.47$, RII = 69.33%) and No “Hot work” permit for welding, cutting, and igniting work ($X = 3.50$, RII = 70.00%)

The results of this study can be used as a guideline for planning the working project It can be useful for contractors who will work in the restricted area of Suvarnabhumi Airport, in the order to reduce the problem of implementing correctly and appropriately in other projects in the near or distance future.



กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ด้วยความช่วยเหลือของ รศ.ดร. แหลมทอง เหล่าคงถาวร อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ ซึ่งท่านได้ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการทำวิจัย อีกทั้งยังช่วยแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างการดำเนินงานซึ่งถือว่าเป็นสิ่งที่มีคุณค่าที่ข้าพเจ้าได้รับตลอดการทำงานวิจัยนี้

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้และถ่ายทอดประสบการณ์ที่ดีให้แก่ข้าพเจ้า

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณบิดามารดา และครอบครัว ซึ่งเป็นแรงใจที่คอยสนับสนุนในการศึกษาเล่าเรียน ตลอดจนคอยช่วยเหลือผู้วิจัยเสมอมาจนสำเร็จการศึกษา

ไชยรินทร์ สุจิวัฒน์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ.....	VI
สารบัญตาราง.....	VIII
สารบัญรูป.....	IX
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	1
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	1
1.4 ขั้นตอนการศึกษา.....	1
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย.....	3
บทที่ 2 ระเบียบเกี่ยวกับการเข้า-ออกพื้นที่ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	4
2.1 บทนำ.....	4
2.2 พื้นที่หวงห้ามท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	4
2.3 หลักเกณฑ์ในการออกใบอนุญาต.....	5
2.4 กำหนดรายการวัตถุต้องห้าม.....	6
2.5 การตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ.....	8
2.6 ยานพาหนะ เครื่องจักร และการขีปนาวุธ.....	15
2.7 การทบทวนประเมินปัญหาที่เกิดขึ้น.....	16
บทที่ 3 การศึกษาและการเก็บข้อมูล.....	18
3.1 การเลือกตัวอย่าง.....	18
3.2 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	19
3.3 การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ.....	22
3.4 จัดกลุ่มสรุปปัญหาที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ.....	22
3.5 การสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย.....	23
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	28
3.7 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	28
3.8 ค่าดัชนีความสำคัญ (Relative Importance Index).....	29

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการสำรวจและการวิเคราะห์ข้อมูล	
4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	31
4.2 ปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้าง	36
ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
4.3 หาค่าดัชนีความสำคัญ (Relative Importance Index).....	39
4.4 การวิเคราะห์ปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหา	43
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	55
5.1 สรุปผล.....	55
5.2 ข้อเสนอแนะ	56
บรรณานุกรม.....	57
ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์และแบบสอบถาม	60
ภาคผนวก ข ตารางแสดงการวิเคราะห์ข้อมูลที่เก็บรวบรวมจากแบบสอบถาม.....	68
ประวัติผู้เขียน	85

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 แสดงกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่ใช้แบบสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูล.....	19
3.2 แสดงกลุ่มตัวอย่างผู้กรอกแบบสอบถาม.....	20
3.3 การทดสอบความเที่ยงเชิงเนื้อหาของแบบสอบถาม.....	25
Index of Item-objective Congruence (IOC)	
3.4 ผลการวิเคราะห์ความเชื่อมั่น	27
4.1 แสดงจำนวนและสัดส่วนของเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	31
4.2 แสดงจำนวนและสัดส่วนของอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม	32
4.3 แสดงจำนวนและสัดส่วนของประสบการณ์ควมงาน	33
ในพื้นที่เขตการบินของผู้ตอบแบบสอบถาม	
4.4 แสดงจำนวนและสัดส่วนของการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม	34
4.5 แสดงจำนวนและสัดส่วนของตำแหน่งของผู้ตอบแบบสอบถาม	35
4.6 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยทางด้านคน.....	36
4.7 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยทางด้านเครื่องจักร&รถยนต์.....	37
4.8 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคม	38
4.9 แสดงการค่าความถี่ในการตอบคำถาม บัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ	40
4.10 ตารางค่าเฉลี่ย (Mean), ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation).....	40
Relative Importance Index (RII) และการจัดอันดับ	
4.11 วิเคราะห์สาเหตุของปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหา.....	43
4.12 ค่าน้ำหนักความสำคัญ	47
5.1 เรียงลำดับความสำคัญ (Ranking Result).....	56

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
1.1	สรุปขั้นตอนการศึกษาปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง2
4.1	แผนภูมิจำนวนและสัดส่วนของเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม32
4.2	แผนภูมิแสดงจำนวนและสัดส่วนของอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม33
4.3	แผนภูมิแสดงประสบการณ์ควบคุมงานในพื้นที่เขตการบินของผู้ตอบแบบสอบถาม34
4.4	แผนภูมิแสดงจำนวนและสัดส่วนของการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม34
4.5	แผนภูมิแสดงตำแหน่งของผู้ตอบแบบสอบถาม35
4.6	การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาโดยใช้แผนภูมิแกงปลา.....46
4.7	แสดงถึงลำดับวิธีการตรวจสอบ.....49
4.8	การตรวจสอบบัตรของพนักงานก่อนเข้าจุดตรวจค้น.....50
4.9	การตรวจสอบเครื่องจักรและรถยนต์ก่อนเข้าจุดตรวจค้น.....51
4.10	การตรวจสอบเครื่องมือ วัสดุและของมีคมก่อนเข้าจุดตรวจค้น.....52
5.1	คู่มือการก่อสร้างปรับปรุงพื้นที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ.....57

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดใช้งานมาตั้งแต่ปี 2549 จึงทำให้อาคารและอุปกรณ์ต่างๆ เกิดการทรุดโทรมเนื่องจากการใช้งานและจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น จึงได้มีโครงการก่อสร้างปรับปรุงและซ่อมแซมส่วนต่างๆ เพื่อให้พร้อมใช้งานตลอดเวลา จึงได้มีโครงการก่อสร้างปรับปรุงมากมายภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เนื่องจากเขตการบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่เขตหวงห้ามและก่อนที่ผู้รับจ้างจะเข้าไปทำงานในเขตหวงห้ามนั้น จะต้องดำเนินขออนุญาตเข้าพื้นที่เขตหวงห้าม ไม่ว่าจะเป็น พนักงาน วัสดุก่อสร้าง เครื่องมืออุปกรณ์ รวมไปถึง ใบอนุญาตต่างๆ ก่อนที่จะเข้าไปทำงาน โดยจะมีจุดตรวจค้นที่จะทำการตรวจสอบ เพื่อให้ถูกต้องตามกฎระเบียบก่อนที่ผู้รับจ้างจะเข้าพื้นที่การทำงาน ซึ่งพบว่าหลายโครงการที่ติดปัญหาไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้จึงทำโครงการล่าช้าและเกิดปัญหา โดยเฉพาะกับบริษัทที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการทำงานในเขตหวงห้าม

ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาการศึกษาปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้ทราบถึงปัญหาของการเข้าพื้นที่ และแนวทางการแก้ไขปัญหา

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อรวบรวมปัญหาของการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. เพื่อลำดับความสำคัญของปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. เพื่อศึกษาสาเหตุของปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

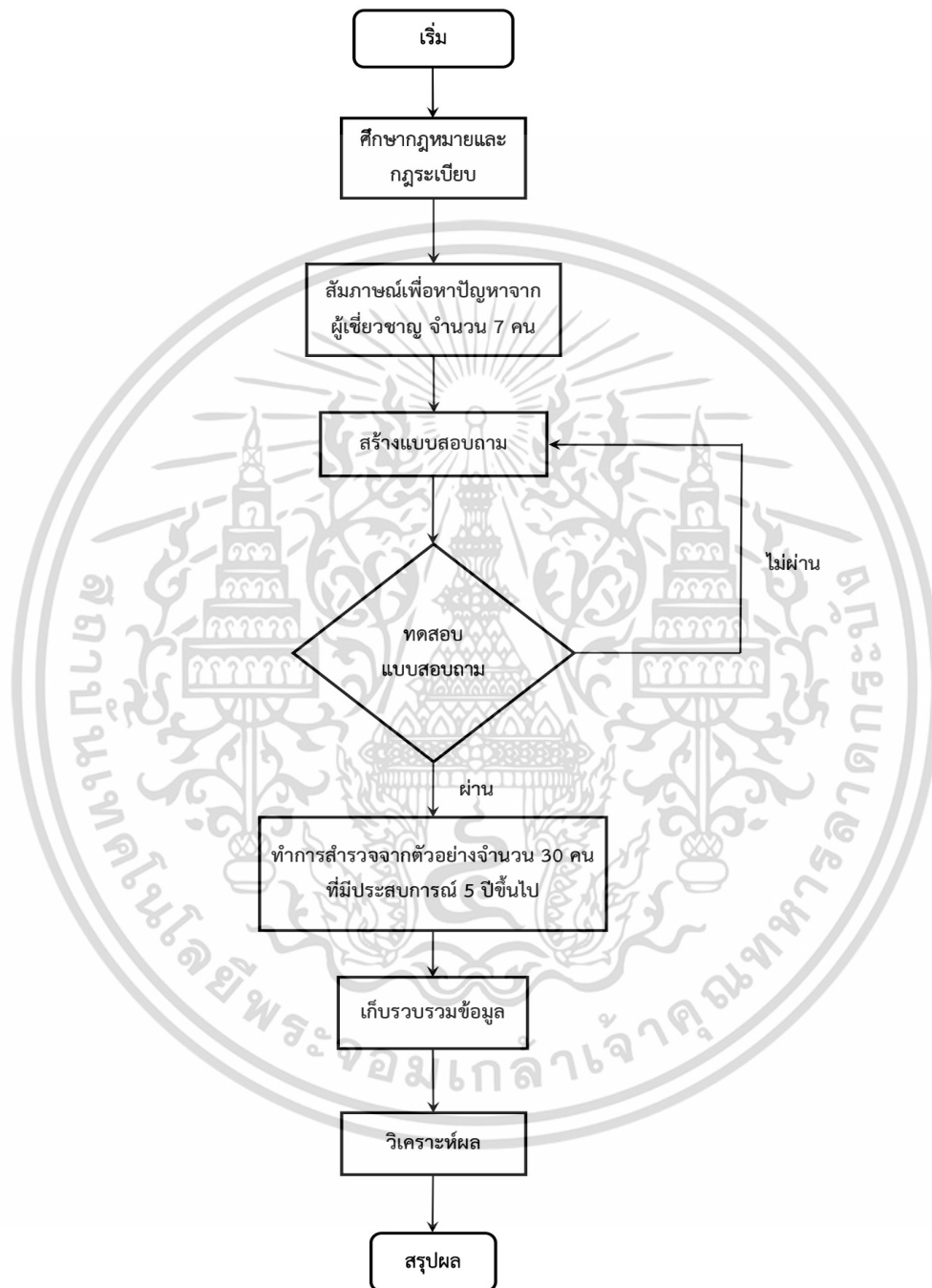
ขอบเขตการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

1. ศึกษาเฉพาะพื้นที่เขตหวงห้ามของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. กลุ่มตัวอย่างที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างและปรับปรุงภายในเขตหวงห้ามของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่เคยได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ควบคุมงานของ บริษัท ท่าอากาศยาน จำกัด (มหาชน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.4 วิธีการศึกษา

ขั้นตอนการศึกษาสามารถสรุปเป็นขั้นตอนได้ดังรูปที่ 1 ดังรายละเอียดต่อไปนี้



รูปที่ 1.1 สรุปขั้นตอนการศึกษาปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. ศึกษาและค้นคว้าข้อมูลจากกฎระเบียบการทำงานในเขตหวงห้ามโดยนำข้อมูลมาจากประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ กฎระเบียบที่ประกาศโดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อนำมาศึกษาปัญหาและข้อจำกัดของการเข้าออกพื้นที่ของเขตหวงห้ามท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. ศึกษารวบรวมปัญหาจากผู้เชี่ยวชาญเพื่อนำมาศึกษาปัญหาและข้อจำกัดของการเข้าออกพื้นที่ของเขตหวงห้าม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยคุณสมบัติของผู้เชี่ยวชาญจะต้องมีตำแหน่งเป็น วิศวกรชำนาญการ, ช่างโยธาอาวุโส และ ช่างเทคนิคอาวุโส ที่มีประสบการณ์การควบคุมงานไม่น้อยกว่า 15 ปี จำนวน 7 ท่าน

3. รวบรวมข้อมูลของปัญหาที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าข้อมูลและจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญนำมาจัดกลุ่มและสรุปประเด็นปัญหา

4. นำข้อมูลที่สรุปประเด็นปัญหาแล้วมาจัดทำแบบสอบถามและทดสอบแบบสอบถามกับผู้เชี่ยวชาญทั้ง 7 คนอีกครั้ง เพื่อให้แบบสอบถามมีเนื้อหาถูกต้องและครอบคลุมทุกปัญหาและดำเนินการทดสอบแบบสอบถามโดยวิธี Index of Item-objective Congruence (IOC)

5. เมื่อทำการทดสอบแบบสอบถามแล้วก็ทำการแจกแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างที่ได้ทำการคัดเลือกแบบเจาะจงจำนวน 30 คนโดยต้องมีประสบการณ์เป็นผู้ควบคุมงานในเขตหวงห้ามประสบการณ์ไม่น้อยกว่า 5 ปี

6. ทำการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล โดยจะใช้สถิติเชิงพรรณนาในการแจกแจงความถี่ หาค่าเฉลี่ย หาค่าความแปรปรวน และ หาค่าดัชนีความสำคัญ (Relative Importance Index) ในการวิเคราะห์

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1.5.1 ทราบถึงปัญหาและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์กับการทำงานของผู้ควบคุมงานและผู้รับจ้าง

1.5.2 ทราบถึงลำดับความสำคัญปัญหาที่มีผลต่อการทำงานของผู้ควบคุมงานและผู้รับจ้าง

1.5.3 ทราบวิธีการแนวทางการแก้ไขปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บทที่ 2

กฎระเบียบเกี่ยวกับการเข้า - ออกพื้นที่ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.1 บทนำ

ในบทนี้จะกล่าวสรุปกฎระเบียบเกี่ยวกับการเข้า - ออกพื้นที่ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่เกี่ยวข้องทั้งและข้อกำหนดเกี่ยวกับปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วยเนื้อหา โดยจะได้กล่าวรายละเอียดในหัวข้อถัดไป

2.2 พื้นที่หวงห้ามท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.2.1 พื้นที่หวงห้าม (Security Restricted Area) หมายความว่า บริเวณพื้นที่เขตการบินของสนามบินที่ถูกระบุว่าเป็นพื้นที่เสี่ยงเป็นอันดับแรกๆ ที่ต้องจัดให้มีการควบคุมการเข้าพื้นที่และการควบคุมการรักษาความปลอดภัยอย่างอื่นเพิ่มเติม อันประกอบด้วยพื้นที่สำหรับผู้โดยสารขาออกที่เดินทางโดยการบินเชิงพาณิชย์ทุกประเภทตั้งแต่จุดตรวจค้นจุดถึงอากาศยาน พื้นที่ลานจอดอากาศยาน พื้นที่คัดแยกสัมภาระ รวมถึงพื้นที่ที่อากาศยานถูกนำมาจอดไว้เพื่อรับสัมภาระและสินค้าที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว อาคารสินค้า พื้นที่ไปรษณีย์ภัณฑ์ พื้นที่ให้บริการครีวการบินในพื้นที่การบิน และพื้นที่สำหรับทำความสะอาดอากาศยาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการกำหนดของผู้บริหารท่าอากาศยานบนพื้นฐานของการประเมินความเสี่ยงซึ่งต้องสอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 28 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ)

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกำหนดให้ผู้รับจ้างเข้าเขตหวงห้ามโดยใช้ช่องทางตามที่กำหนดให้ดังนี้

1. บริเวณ Concourse A ชั้น 1
2. บริเวณ Concourse G ชั้น 1
3. อาคารผู้โดยสารชั้น 1 (บริเวณจุดขนถ่ายสินค้าและอาหาร), ชั้น 2 และ ชั้น 4
4. บริเวณช่องทางสินค้า Concourse D-East และ D-West
5. บริเวณช่องทางเข้าออกลานจอดอากาศยาน Control Post 1-4

2.2.2 การแบ่งพื้นที่ของพื้นที่หวงห้ามของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สนามบินสุวรรณภูมิ แบ่งพื้นที่ควบคุมทั้งหมดออกเป็น 5 เขต โดยกำหนดหมายเลขไว้ที่บัตรประจำตัวเพื่อกำหนดการเข้าถึงแต่ละพื้นที่ไว้ ซึ่งบัตรที่ติดหมายเลข 6 ถือเป็นระดับสูงสุดที่สามารถเข้าถึงพื้นที่แทบทั้งหมด

บริษัท ท่าอากาศยานไทย หรือ ทอท. ซึ่งเป็นผู้ควบคุมการทำงานในสนามบินสุวรรณภูมิ แบ่งพื้นที่ควบคุมภายในสนามบินไว้ 5 พื้นที่ ประกอบด้วย

1. พื้นที่ห้องโถงผู้โดยสารขาเข้า และบริเวณสายพานรับกระเป๋า
2. พื้นที่ห้องโถงผู้โดยสารขาเข้า และตั้งแต่สะพานเทียบเครื่องบิน ถึง เคาน์เตอร์ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. พื้นที่บริเวณหลังจุดตรวจคันของ ทอท.
4. พื้นที่บริเวณลานจอดอากาศยาน และพื้นที่บริเวณสายพานลำเลียงกระเป๋า และ Sorting
5. พื้นที่บริเวณที่กำหนดเป็นปลอดอากร
โดยกำหนดสิทธิการเข้าพื้นที่เป็น 6 ระดับได้แก่
 บัตรระดับ 1 จะสามารถเข้าได้เฉพาะพื้นที่ควบคุมที่ 1
 บัตรระดับ 2 เข้าพื้นที่ควบคุม 1 และ 2 ได้
 บัตรระดับ 3 เข้าพื้นที่ควบคุม 1 ถึง 3 ได้
 บัตรระดับ 4 เข้าพื้นที่ที่ 4 ได้
 บัตรระดับ 5 เข้าพื้นที่ที่ 5 ได้
 และบัตรระดับ 6 สามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่

2.3 หลักเกณฑ์ในการออกบัตรอนุญาต

2.3.1 บัตรอนุญาต หมายความว่า บัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามที่หน่วยงานผู้ออกบัตรอนุญาต ได้ออกให้แก่บุคคลหรือยานพาหนะ ไม่ว่าจะเป็นชนิดถาวรหรือชนิดชั่วคราว (หลักเกณฑ์ในการออกบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่เขตหวงห้ามของสนามบิน พ.ศ. 2560) [1]

2.3.2 หน่วยงานผู้ออกบัตรอนุญาตต้องจัดให้มีกระบวนการควบคุมการเข้าเขตการบินที่เกี่ยวกับระบบการควบคุมการเข้าเขตการบิน เช่น กระบวนการออกบัตรอนุญาตบุคคลและยานพาหนะที่มีมาตรฐานตามที่คู่มือการดำเนินงานสนามบินและต้องกำหนดให้มีหน่วยงานผู้ออกบัตรที่จะกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการออกบัตรอนุญาตให้ครอบคลุมรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ประเภทของบัตร
2. อายุของบัตร
3. รูปแบบของบัตรอนุญาต
4. พื้นที่ที่ผู้ถือบัตรสามารถเข้าถึงได้
5. บุคลากรหรือหน่วยงานที่มีสิทธิในการยื่นขอบัตรอนุญาต
6. ขั้นตอนในการยื่นขอรับบัตรอนุญาต ทั้งนี้ ในส่วนของการออกบัตรอนุญาต ยานพาหนะให้มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักฐานการประกันภัยยานพาหนะรวมอยู่ด้วย
7. เงื่อนไขในการตรวจสอบประวัติก่อนการออกบัตรอนุญาต
8. เงื่อนไขในการใช้บัตรอนุญาต
9. ขั้นตอนปฏิบัติในกรณีที่บัตรหมดอายุ ชำรุด สูญหายหรือเหตุอื่นๆ

2.3.3 ประเภทของบัตรอนุญาตและอายุของบัตรอนุญาตโดยอย่างน้อยตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

1. บัตรอนุญาตสำหรับบุคคล
 - ก.บัตรอนุญาตสำหรับบุคคลชนิดถาวร มีอายุครั้งละไม่เกิน 2 ปี
 - ข.บัตรอนุญาตสำหรับบุคคลชนิดชั่วคราว มีอายุครั้งละไม่เกิน 90 วัน
2. บัตรอนุญาตสำหรับยานพาหนะ
 - ก.บัตรอนุญาตสำหรับยานพาหนะชนิดถาวร มีอายุครั้งละไม่เกิน 1 ปี
 - ข.บัตรอนุญาตสำหรับยานพาหนะชนิดชั่วคราว มีอายุครั้งละไม่เกิน 90 วัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำหรับผู้ถือบัตรอนุญาตบุคคลชนิดชั่วคราวที่จะผ่านเข้าไปในพื้นที่หวงห้ามจะต้องมีผู้ติดตาม (escort) ซึ่งมีบัตรอนุญาตบุคคลชนิดถาวร ทั้งนี้ต้องไม่เกินคราวละ 5 คน

2.2.4 หน่วยงานผู้ออกบัตรอนุญาตกำหนดรูปแบบของบัตรอนุญาตที่แสดงรายละเอียดปรากฏบนบัตรอนุญาตอย่างชัดเจนตามรายการต่อไปนี้

1. บัตรอนุญาตสำหรับบุคคลชนิดถาวรและชั่วคราว ประกอบด้วย
 - ก. ชื่อผู้ถือบัตร
 - ข. รูปถ่ายผู้ถือบัตร ควรมีขนาดไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของบัตร
 - ค. สังกัดหรือหน่วยงานของผู้ถือบัตร
 - ง. รหัสพื้นที่ที่ผู้ถือบัตรได้รับอนุญาตให้ผ่านเข้าไป
 - จ. วันหมดอายุบัตร
 - ฉ. หมายของบัตรหรือรหัสบัตร
 - ช. หน่วยงานผู้ออกบัตร
2. บัตรอนุญาตยานพาหนะชนิดถาวรและชั่วคราว ประกอบด้วย
 - ก. หน่วยงานต้นสังกัดของยานพาหนะ
 - ข. หมายเลขทะเบียนรถ/รหัสหมายเลขรถ
 - ค. วันหมดอายุบัตร
 - ง. หมายเลขบัตรหรือรหัสบัตร
 - จ. หน่วยงานผู้ออกบัตร

2.4 กำหนดรายการวัตถุต้องห้าม

วัตถุต้องห้าม (กำหนดรายการวัตถุต้องห้ามนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินและนำขึ้นบนอากาศยาน พ.ศ. 2563) (Prohibited Items) [3] หมายความว่า วัตถุใดๆ ซึ่งอาจใช้ในการกระทำความผิดเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และไม่ได้สำแดงให้เห็นอย่างถูกต้องและอยู่ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ใช้บังคับ รายการวัตถุต้องห้ามให้เป็นไปตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประกาศกำหนด ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกประกาศไว้

รายการวัตถุต้องห้ามซึ่งห้ามนำเข้าสู่เขตหวงห้ามของสนามบินและนำขึ้นบนห้องโดยสารอากาศยาน มีดังนี้

2.4.1 อาวุธปืน ส่วนประกอบของอาวุธปืน ยกเว้นกล้องติดปืน (Telescopic Sight) กลอุกรณ์อื่น ซึ่งใช้ส่งเครื่องกระสุนปืนโดยวิธีระเบิดหรือกำลังดันของแก๊สหรืออัดลมหรือเครื่องกลไกอย่างใด ซึ่งต้องอาศัยพลังงาน และส่วนหนึ่งส่วนใดของอาวุธนั้นๆ ซึ่งสามารถก่อให้เกิดอันตรายสาหัสได้โดยให้รวมถึง

1. ปืนพก ปืนสั้น ปืนลูกม่ ปืนยาว ปืนไรเฟิล
2. ปืนอัดอากาศ
3. ปืนสำหรับจุดพลุสัญญาณและปืนสำหรับให้สัญญาณในการเริ่มการแข่งขัน
4. ธนู หน้าไม้ และลูกธนู
5. ปืนฉมวกแบบต่าง ๆ
6. ท้ายสัตว์แบบง่ามหนังสติกแบบต่างๆ และเครื่องเหวี่ยงกระสุน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4.2 สิ่งเทียมอาวุธปืน โดยให้รวมถึง

1. ปืนอัดอากาศ (BB Gun)
2. ปืนเด็กเล่น
3. ปืนจำลองหรือเลียนแบบ

2.4.3 อุปกรณ์หรือสารเคมีที่ทำให้เกิดสภาวะช็อค สลบ ไม่สามารถเคลื่อนไหว พิกการ หรือร่างกายไม่สามารถทำงานได้ตามปกติ โดยให้รวมถึง

1. ปืนไฟฟ้า
2. กระบองไฟฟ้า
3. อุปกรณ์ฆ่าสัตว์
4. สเปรย์เครื่องเทศ สเปรย์พริกแบบต่างๆ สเปรย์กรด สเปรย์สำหรับไล่สัตว์ หรือ แก๊สน้ำตา

2.4.4 วัตถุแหลมคม วัตถุมีขอบคม หรือวัตถุที่ใช้สับที่สามารถก่อให้เกิดอันตรายสาหัส โดยให้รวมถึง

1. ขวาน มีดใหญ่สำหรับหั่นเนื้อ และปังตอ
2. ขวานฟันน้ำแข็ง หรือเครื่องมือเจาะน้ำแข็ง
3. ใบมีดโกน ใบมีดคัตเตอร์
4. มีดซึ่งมีใบมีดที่มีความยาวมากกว่า ๖ เซนติเมตร
5. กรรไกรที่มีขากรรไกรด้านปลายแหลมยาวมากกว่า ๖ เซนติเมตร โดยวัดจากจุดหมุน
6. เครื่องมือสำหรับใช้ในศิลปะการต่อสู้ป้องกันตัวที่มีปลายแหลมหรือมีขอบคม
7. ดาบและกระบี่

2.4.5 เครื่องมือช่างที่สามารถก่อให้เกิดอันตรายสาหัสหรือเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของอากาศยาน โดยให้รวมถึง

1. แฉลงหรือตะขอเกี่ยวสินค้า
2. สวานเจาะและหัวเจาะ
3. เครื่องมือช่างใดๆ ที่มีใบมีดหรือก้านยาวมากกว่า ๖ เซนติเมตร ซึ่งใช้เป็นอาวุธได้ เช่น ไขควง สิว
4. เลื่อย
5. เครื่องพ่นไฟ
6. ปืนสลักเกลียวหรือปืนยิงตะปู

2.4.6 อุปกรณ์ไม่มีคมที่สามารถใช้เพื่อก่อให้เกิดอันตรายสาหัสเมื่อใช้วัตถุอื่นตี โดยให้รวมถึง

1. ไม้เบสบอล ไม้ซอฟท์บอล ไม้กอล์ฟ ไม้ฮอกกี้ ไม้เลอครอส ไม้คิว
2. กระบอง
3. อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับศิลปะการต่อสู้ป้องกันตัว เช่น สนับมือ ไม้กระบองคู่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4.7 วัตถุระเบิด สาร หรืออุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเพลิงที่สามารถใช้เพื่อก่อให้เกิดอันตรายสาหัส หรือเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของอากาศยาน โดยให้รวมถึง

1. เครื่องกระสุนปืน
2. เชื้อปะทะระเบิด
3. ที่จุดระเบิดและฟิวส์
4. อุปกรณ์ระเบิดเทียม
5. กัมระเบิด ลูกระเบิด สรรพภัณฑ์ระเบิดทางทหาร
6. ดอกไม้เพลิง
7. ระเบิดควีนหรือกระสุนควีน
8. ระเบิดไดนาไมต์ ดินระเบิด และระเบิดพลาสติก

2.4.8 วัตถุต้องห้ามตามรายการดังต่อไปนี้ ได้รับยกเว้นให้นำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบิน และนำขึ้นบนอากาศยานได้

1. เครื่องมือช่าง สรรพภัณฑ์ หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในเขตหวงห้ามของสนามบินตาม มาตรการรักษาความปลอดภัยที่สนามบินประกาศกำหนด
2. วัตถุต้องห้ามตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประกาศกำหนด
3. อาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน และสิ่งเทียมอาวุธปืนตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้คนโดยสารพาอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืนและสิ่งเทียมอาวุธปืนไปกับอากาศยาน
4. ของเหลว เจล สเปรย์ หรือวัตถุและสารอื่น ๆ ตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยหลักเกณฑ์การตรวจค้นของเหลว เจล สเปรย์ที่จะนำขึ้นบนห้องโดยสารอากาศยานหรือนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินสาธารณะ

2.5 การตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

2.5.1 หลักเกณฑ์และวิธีการทั่วไปในการตรวจค้น (ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยฉบับที่ 28 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ) [2]

ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการทั่วไป ดังต่อไปนี้

1. กำหนดมาตรการตรวจค้นให้สอดคล้องกับระดับภัยคุกคามที่สำนักงานประกาศ หรือแจ้งให้ทราบ
2. ตรวจค้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนดนี้ และหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
3. จัดให้มีคู่มือมาตรฐานการปฏิบัติการตรวจค้นไว้ประจำ ณ จุดตรวจค้นตลอดเวลา เพื่อให้พนักงานตรวจค้นใช้ในการปฏิบัติงาน และต้องปรับปรุงหรือแก้ไขคู่มือดังกล่าวให้มีเนื้อหาครบถ้วนและสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัยอยู่เสมอ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของสำนักงานตรวจสอบได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. การตรวจค้นบุคคลรวมทั้งสิ่งใดๆ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยาน สัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน ตลอดจนบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งของที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้ามต้องดำเนินการโดยสันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีวัตถุต้องห้าม

5. การตรวจค้นต้องดำเนินการภายในระยะเวลาที่เหมาะสมพอที่จะสามารถระบุได้ว่าบุคคลรวมทั้งสิ่งใดๆ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยาน สัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน ตลอดจนบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งของที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้ามนั้นปราศจากวัตถุต้องห้าม

6. การตรวจค้นต้องดำเนินการโดยพนักงานตรวจค้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

ก. จำนวนพนักงานตรวจค้นประจำจุดตรวจค้นแต่ละจุดต้องมีความเหมาะสมกับจำนวนบุคคลรวมทั้งสิ่งใดๆ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยาน สัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน ตลอดจนบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งของที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้าม โดยในแต่ละจุดตรวจค้นจะต้องประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ในตำแหน่งต่างๆ โดยพิจารณาตามลักษณะการปฏิบัติงานประจำ ณ จุดตรวจค้นนั้นๆ ดังนี้

- หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น (Screener Supervisor)
- พนักงานลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Baggage Loader)
- พนักงานวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ (X-Ray Operator)
- พนักงานตรวจค้นร่างกาย (Body Searcher)
- พนักงานตรวจค้นสัมภาระ (Baggage Searcher)
- พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail Screener)
- พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ (Vehicle Screener)

ข. พนักงานตรวจค้นต้องจัดการกับวัตถุต้องห้ามและวัตถุต้องสงสัยที่ถูกตรวจพบแต่ละประเภทตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือแนวทางที่สำนักงานประกาศกำหนด

ค. ในกรณีที่ทำกรตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Machine) พนักงานวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ (X-Ray Operator) ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในช่วงเวลาที่มีการตรวจค้นอย่างต่อเนื่องจะต้องไม่ปฏิบัติหน้าที่ต่อเนื่องกันเกิน 20 นาที ภายในเวลา 1 ชั่วโมง เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ง. ในกรณีที่ทำกรตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Machine) แล้วพบวัตถุต้องสงสัยหรือเครื่องเอกซเรย์ส่งสัญญาณเตือนว่ามีวัตถุต้องสงสัยชุกซ่อนอยู่ในสิ่งที่ทำกรตรวจค้น พนักงานตรวจค้นต้องทำการพิสูจน์ทราบ (Resolve Alarm) เพื่อให้แน่ใจว่าสิ่งที่ถูกตรวจค้นปราศจากวัตถุต้องห้าม

จ. จัดให้มีหัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้นเพื่อปฏิบัติหน้าที่กำกับดูแลและควบคุมคุณภาพการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจค้น รวมถึงให้คำปรึกษาหรือตัดสินใจในกรณีที่เกิดปัญหาโดยต้องไม่ปฏิบัติหน้าที่เป็นพนักงานตรวจค้นในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น

7. จัดให้มีเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

ก. ชนิด แบบ และรุ่นและคุณสมบัติของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นต้องมีความเหมาะสมกับลักษณะของสิ่งที่จะถูกตรวจค้นและวิธีการตรวจค้น และต้องได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข. ต้องมีการปรับแต่งหรือการตั้งค่าขั้นต่ำ (Minimum Detection Setting) ของเครื่องมือรักษาความปลอดภัยตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานประกาศกำหนด

ค. ต้องทำการทดสอบประสิทธิภาพเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นก่อนการใช้งานในแต่ละวัน หรือหากมีการใช้งานต่อเนื่องกัน 24 ชั่วโมงจะต้องทำการทดสอบประจำวันภายใน 24 ชั่วโมง ในช่วงระหว่างการใช้นั้น โดยอุปกรณ์ที่ใช้ในการทดสอบ (Test Pieces) ต้องมีคุณลักษณะ (Specification) ตามที่กำหนดไว้ในคู่มือของบริษัทผู้ผลิต และการทดสอบต้องดำเนินการโดยผู้ที่ได้รับการฝึกอบรม รวมถึงต้องทำการเก็บบันทึกผลการทดสอบดังกล่าวไว้เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของสำนักงานตรวจสอบได้

ง. ในกรณีระบบไฟฟ้าขัดข้อง (Power Failure) หรือกรณีเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นขัดข้องต้องมีมาตรการสำรองเพื่อให้มั่นใจว่าสามารถตรวจจับวัตถุต้องห้ามโดยอาจจัดให้มีระบบไฟฟ้าสำรองหรือวิธีการตรวจค้นด้วยวิธีการอื่นทดแทน

8. ออกแบบพื้นที่ตรวจค้นโดยคำนึงถึงความเหมาะสม ประสิทธิภาพ และประสิทธิภาพในการตรวจค้นเป็นสำคัญ โดยสภาพแวดล้อมของสถานที่ตรวจค้นต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์อย่างน้อยดังนี้

ก. พื้นที่ตรวจค้นต้องมีการออกแบบให้สามารถควบคุมบุคคลรวมทั้งสิ่งใดๆ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยาน สัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรจุทุกไปกับอากาศยาน ตลอดจนบุคคลยานพาหนะ และสิ่งของที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้ามที่ผ่านการตรวจค้นแล้วไม่ให้ปะปนกับบุคคล สัมภาระ สิ่งของหรือยานพาหนะที่ยังไม่ผ่านการตรวจค้น

ข. พื้นที่ตรวจค้นต้องมีการออกแบบให้สามารถกำจัดความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดการหลบเลี่ยงการตรวจค้นได้

ค. พื้นที่ตรวจค้นต้องมีการออกแบบให้สามารถรองรับจำนวนบุคคล รวมทั้งสิ่งใดๆ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยาน สัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรจุทุกไปกับอากาศยานตลอดจนบุคคลยานพาหนะ และสิ่งของที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้ามซึ่งอาจมีปริมาณที่แตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลา เพื่อลดปัญหาจากการปฏิบัติงานตรวจค้นให้เหลือน้อยที่สุด

ง. จัดให้มีพื้นที่ตรวจค้นเป็นการส่วนบุคคล (Private Screening) ไว้เป็นพื้นที่ปิดและแยกออกจากพื้นที่ตรวจค้นปกติ

จ. จัดให้มีพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมสำหรับทำการตรวจค้นสิ่งใดๆ ด้วยมือ โดยที่เจ้าของสิ่งของนั้นสามารถมองเห็นการตรวจค้นได้ แต่ไม่อาจแทรกแซงได้

ฉ. การติดตั้งเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นต้องพิจารณาถึงการรบกวนของอุปกรณ์อื่นด้วย เช่น อุปกรณ์คลื่นความถี่วิทยุ เครื่องมือสื่อสารของสนามบิน

ช. จัดให้มีอุปกรณ์สื่อสารประจำจุดตรวจค้นเพื่อให้พนักงานตรวจค้นใช้สื่อสารกับผู้เกี่ยวข้องในการขอคำแนะนำหรือคำวินิจฉัยในการปฏิบัติงานหรือเพื่อแจ้งเหตุฉุกเฉิน

ซ. จัดให้มีการควบคุมอุณหภูมิ แสงสว่าง และการระบายอากาศบริเวณพื้นที่ตรวจค้นเพื่อให้พนักงานตรวจค้นสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

9. ติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) ให้ครอบคลุมบริเวณจุดตรวจค้น รวมถึงจุดที่มีความเสี่ยง ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพ (Quality Control Activity) ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบการปฏิบัติตามจากระยะไกล (Remote Compliance Monitoring: RCM) สามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อการตรวจสอบและเฝ้าระวังการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

10. จัดให้มีระบบหรือมาตรการป้องกันมิให้บุคคล รวมทั้งสิ่งใด ๆ ที่บุคคลจะนำขึ้น อากาศยานสัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน ตลอดจนบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งของที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้ามที่ผ่านการตรวจค้นแล้วถูกแทรกแซงโดยไม่ได้รับอนุญาต นับตั้งแต่จุดตรวจค้น จนกระทั่งขึ้นไปบนอากาศยาน ทั้งนี้ หากมีการแทรกแซงหรือปะปนกันระหว่างบุคคลและสิ่งใดที่ผ่านการตรวจค้นแล้วกับที่ยังไม่ผ่านการตรวจค้นจะต้องทำการตรวจค้นใหม่อีกครั้ง จนกว่าจะมั่นใจได้ว่าปราศจากวัตถุต้องห้ามแล้ว จึงจะอนุญาตให้ผ่านเข้าไปยังเขตหวงห้ามหรือขึ้นไปบนอากาศยานได้

11. ต้องไม่อนุญาตให้บุคคลและสิ่งใด ๆ ขึ้นอากาศยาน หรือสัมภาระและสิ่งของบรรทุกไปกับอากาศยาน หรือบุคคล ยานพาหนะและสิ่งของผ่านเข้าสู่เขตหวงห้าม เมื่อไม่สามารถยืนยันได้ว่าผ่านการตรวจค้นและปราศจากวัตถุต้องห้าม

12. ในกรณีที่ทำการตรวจค้นสิ่งใด ๆ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยานไปกับอากาศยาน ตลอดจนถึงสิ่งของที่จะเข้าไปยังเขตหวงห้ามด้วยมือ พนักงานตรวจค้นต้องทำการตรวจค้นด้วยความละเอียดถี่ถ้วนและระมัดระวัง โดยให้เจ้าของสิ่งนั้นสามารถมองเห็นการตรวจค้นได้ โดยไม่อาจแทรกแซงการตรวจค้นและไม่อาจสอดแทรกวัตถุต้องห้ามนั้นได้

13. ถุงทางทูต (Diplomatic Bag) และถุงทางกงสุล (Consular Bag) ที่มีเครื่องหมายภายนอกแสดงลักษณะของถุงทางทูตและถุงทางกงสุลแล้วแต่กรณี และปิดผนึกไว้เรียบร้อยและเจ้าหน้าที่ผู้ขนส่งได้แสดงหลักฐานอันประกอบด้วยบัตรประจำตัวของตัวแทนทางทูต หรือ เจ้าพนักงานกงสุล และหนังสือแต่งตั้งของสถานเอกอัครราชทูต หรือสถานกงสุลแต่งตั้งให้บุคคลดังกล่าวเป็นผู้ขนส่ง ถุงทางทูตหรือถุงทางกงสุลนั้น จะต้องได้รับการตรวจค้นตามข้อกำหนดฉบับนี้ แต่จะต้องไม่มีการเปิดหรือแกะหีบห่อที่ถูกผนึกไว้แล้วออกมาตรวจ ทั้งนี้ หากพนักงานตรวจค้นไม่แน่ใจว่าถุงทางทูตหรือถุงทางกงสุลที่ตรวจค้นปราศจากวัตถุต้องห้าม พนักงานตรวจค้นจะต้องไม่อนุญาตให้นำถุงทางทูตหรือถุงทางกงสุลดังกล่าวเข้าไปยังเขตหวงห้ามหรือนำขึ้นไปบนอากาศยาน

14. เมื่อพบวัตถุต้องสงสัยจะถูกนำขึ้นอากาศยานหรือนำเข้าไปยังเขตหวงห้ามต้องแยกสิ่งนั้นออกไปตรวจค้นเพื่อไม่ให้ปะปนกับบุคคลสิ่งใด ๆ ที่บุคคลจะนำเข้าไปยังเขตหวงห้าม หรือขึ้นอากาศยานรวมทั้งสัมภาระ หรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน

15. กำกับดูแล ควบคุม ตรวจสอบ และจัดทำบันทึกการวัตถุต้องห้ามที่ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะอนุญาตให้นำขึ้นบนอากาศยานหรือนำเข้าไปยังเขตหวงห้ามโดยละเอียด เพื่อป้องกันการนำไปใช้กระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และเพื่อให้เจ้าหน้าที่ของสำนักงานตรวจสอบได้

16. หากไม่มีอาคารผู้โดยสารสำหรับการบินทั่วไป (General Aviation) และการทำงานทางอากาศ (Aerial Work) แยกออกจากกัน และผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน ตลอดจนถึงสิ่งของที่จะบรรทุก ไปกับอากาศยานต้องผ่านเข้าสู่เขตหวงห้ามของสนามบิน จะต้องทำการตรวจค้นบุคคล สิ่งใด ๆ และสิ่งของดังกล่าว ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนดนี้

2.5.2 หลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. ทำการตรวจค้นก่อนที่บุคคลจะขึ้นอากาศยาน
2. การตรวจค้นต้องได้รับความยินยอมจากผู้ที่จะถูกตรวจค้น และพนักงานตรวจค้นจะต้องทำด้วยความรอบคอบ สุภาพ และระมัดระวังตลอดเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่
3. การตรวจค้นต้องมีผลกระทบต่อระยะเวลาที่ผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยานให้น้อยที่สุด
4. ต้องประกาศหรือแจ้งให้บุคคลที่จะถูกตรวจค้นทราบว่ามิให้พกสิ่งใดติดตัวในระหว่างการตรวจค้นร่างกาย โดยผู้ถูกตรวจค้นจะต้องนำสิ่งของติดตัว เช่น หมวก โทรศัพท์มือถือ กระเป๋าเงิน ออกจากตัวก่อนเข้ารับการตรวจค้น และพนักงานตรวจค้นอาจร้องขอให้มีการปลดสิ่งของติดตัวอื่นๆ เช่น เสื้อคลุม รองเท้า เพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ สิ่งของติดตัวจะต้องนำไปตรวจค้นตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อ 7.
5. บุคคลที่จะขึ้นอากาศยานทุกคนจะต้องผ่านการตรวจค้นเพื่อให้มั่นใจว่าปราศจากวัตถุต้องห้ามอย่างน้อยด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้
 - ก. การตรวจค้นบุคคลด้วยมือ (Pat Down)
 - ข. การตรวจค้นบุคคลด้วยมือพร้อมกับเครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ (Handheld Metal Detector: HHMD)
 - ค. การตรวจค้นด้วยเครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector: WTMD)
 - ง. การตรวจค้นด้วยเครื่องตรวจวัตถุตามร่างกายผู้โดยสาร (Body Scanner)
6. ในกรณีที่ทำการตรวจค้นบุคคลแล้วพบวัตถุต้องสงสัย หรือในกรณีที่เครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นส่งสัญญาณเตือน พนักงานตรวจค้นต้องทำการพิสูจน์ทราบ (Resolve Alarm) และทำการตรวจซ้ำด้วยวิธีการเดิมหรือวิธีการอื่นตาม 5. เพื่อให้แน่ใจว่าบุคคลที่ถูกตรวจค้นปราศจากวัตถุต้องห้าม
7. ในกรณีที่ไม่สามารถยืนยันได้ว่าบุคคลที่ถูกตรวจค้นด้วยวิธีการตาม 5. นั้นปราศจากวัตถุระเบิด พนักงานตรวจค้นจะต้องทำการตรวจค้นเพิ่มเติม โดยใช้วิธีการตรวจค้นด้วยเครื่องตรวจร่องรอยสารวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detector: ETD) หรือสุนัขดมกลิ่นระเบิด (Explosive Detection Dogs)
8. พนักงานตรวจค้นต้องทำการตรวจค้นตัวบุคคลด้วยความละเอียดรอบคอบโดยไม่ให้มีส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายถูกมองข้ามไปเพื่อให้สามารถตรวจจับวัตถุต้องห้ามได้
9. ในกรณีที่ทำการตรวจค้นบุคคลด้วยมือ (Pat Down) พนักงานตรวจค้นต้องเป็นเพศเดียวกันกับบุคคลที่ถูกตรวจค้น
10. ในกรณีที่ต้องทำการตรวจค้นเป็นการส่วนบุคคล (Private Screening) ให้พนักงานตรวจค้นทำการตรวจค้นต่อหน้าบุคคลที่สามซึ่งเป็นเพศเดียวกันกับผู้ที่ทำการตรวจค้น และบุคคลที่ถูกตรวจค้น
11. บุคคลดังต่อไปนี้รวมทั้งสิ่งใดๆ ที่บุคคลนั้นจะนำขึ้นอากาศยานอาจเข้ารับการตรวจค้นเป็นการส่วนบุคคล (Private Screening)
 - ก. บุคคลซึ่งพาสิ่งของที่มีมูลค่าสูง
 - ข. บุคคลที่ใช้เครื่องมือกระตุ้นหัวใจ
 - ค. บุคคลที่มีข้อจำกัดในการเคลื่อนไหว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ง. บุคคลที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่ามีวัตถุประสงค์ห้าม

จ. ตัวแทนทางทูต เจ้าพนักงานกงสุล และบุคคลอื่นที่ได้รับเอกสิทธิ์และความคุ้มกัน

ตามกฎหมาย

ฉ. บุคคลที่มีปัญหาทางจิตซึ่งเดินทางโดยมีผู้ควบคุมไปด้วย

ช. บุคคลที่ถูกเนรเทศ (Deportee)

ฌ. บุคคลที่ถูกควบคุมตัวตามกฎหมาย (Person in Lawful Custody) เช่น นักโทษ

ผู้ต้องหา ผู้ร้ายข้ามแดน

ญ. เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน (In-flight Security Officer:

IFSO)

ฎ. บุคคลนอกจาก ก.-ญ. ที่ร้องขอ

ฏ. บุคคลที่พนักงานตรวจค้นพิจารณาเห็นแล้วว่าเหมาะสม

12. บุคคลดังต่อไปนี้ ได้รับยกเว้นจากการตรวจค้น

ก. พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์และพระบรมศานุวงศ์ของประเทศไทย

ข. แทนพระองค์ของบุคคลตาม ก.

ค. ประมุขแห่งรัฐต่างประเทศและสมาชิกในครอบครัวที่ร่วมเดินทาง

ง. ผู้นำรัฐบาลของประเทศไทยและสมาชิกในครอบครัวที่ร่วมเดินทาง

จ. ผู้นำรัฐบาลของประเทศที่ประเทศไทยให้การรับรองและสมาชิกในครอบครัวที่ร่วมเดินทาง

ฉ. พระราชาอัครมกุฎ อาคันตุกะอื่นๆ ของรัฐบาลไทย และสมาชิกในครอบครัวของบุคคลดังกล่าวที่ร่วมเดินทาง

ช. บุคคลสำคัญที่กระทรวงการต่างประเทศได้ให้การรับรองเป็นหนังสือจะได้รับการยกเว้นจากการตรวจค้นก็ต่อเมื่อบุคคลดังกล่าวได้รับการรักษาความปลอดภัยเป็นอย่างดี และปราศจากวัตถุประสงค์ห้ามโดยอยู่ในความอารักขาของเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยบนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ให้บริการนั้น

13. บุคคลที่โดยสารมากับเที่ยวบินเปลี่ยนลำ (Transfer Flight) ที่ลงจากอากาศยานรวมทั้งสิ่งใดๆ ที่บุคคลนั้นนำติดตัวลงมาด้วยจะต้องถูกตรวจค้นใหม่อีกครั้ง ก่อนที่จะกลับขึ้นบนอากาศยานเพื่อเดินทางต่อ

14. บุคคลที่โดยสารมากับเที่ยวบินผ่าน (Transit Flight) ที่ลงจากอากาศยาน รวมทั้งสิ่งใดๆ ที่บุคคลนั้นนำติดตัวลงมาด้วยจะต้องถูกตรวจค้นใหม่อีกครั้ง เพื่อให้แน่ใจว่าจะไม่ถูกแทรกแซงโดยไม่ได้รับอนุญาต เว้นแต่ ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะจะจัดบริเวณพื้นที่ไว้สำหรับผู้โดยสารผ่าน และสัมภาระไม่ลงทะเลเบียนเที่ยวบินนั้นๆ ซึ่งต้องไม่ปะปนกับผู้โดยสารหรือผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานจากเที่ยวบินอื่น จึงจะสามารถกลับขึ้นบนอากาศยานเพื่อเดินทางต่อโดยไม่ต้องผ่านการตรวจค้นโดยผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะต้องทำให้มั่นใจว่าบริเวณพื้นที่ที่จัดไว้ในวันนั้นได้รับการตรวจสอบทั้งก่อนและหลังใช้พื้นที่เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ สำหรับบุคคลที่ไม่ได้ลงจากอากาศยาน หากมีการปะปนกับบุคคลและสิ่งใดๆ ที่ยังไม่ผ่านการตรวจค้นจะต้องถูกตรวจค้นใหม่อีกครั้ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

15. กรณีเที่ยวบินที่ไม่สามารถทำการบินลงสนามบินปลายทางต้องบินกลับมาลง ณ สนามบินต้นทาง หรือสนามบินสำรอง (Divert flight) ต้องดำเนินการ ดังนี้

ก. กรณีที่ผู้โดยสารลงจากอากาศยานและกลับขึ้นอากาศยานลำเดิม ให้ดำเนินการ ภายใต้งานขึ้นเดียวกันกับผู้โดยสารเที่ยวบินผ่าน (Transit Passenger)

ข. กรณีที่ผู้โดยสารลงจากอากาศยานและต้องเปลี่ยนไปขึ้นอากาศยานลำใหม่ เพื่อเดินทางต่อให้ดำเนินการตรวจค้นใหม่เช่นเดียวกันกับผู้โดยสารเที่ยวบินเปลี่ยนลำ(Transfer Passenger)

ค. กรณีที่ผู้โดยสารไม่ลงจากอากาศยาน ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะต้องมั่นใจว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศมีมาตรการควบคุมรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอเพื่อป้องกันการแทรกแซง โดยไม่ได้รับอนุญาต

2.5.3 ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นสิ่งใดๆ ที่ผู้โดยสารผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานจะนำขึ้นอากาศยานตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังต่อไปนี้

1. ทำการตรวจค้นสิ่งใดๆ ก่อนที่ผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานจะนำขึ้น อากาศยาน

2. ต้องประกาศหรือแจ้งให้บุคคลที่จะถูกตรวจค้นนำคอมพิวเตอร์ (Portable Computer) และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ออกจากกระเป๋า และนำไปแยกตรวจค้น

3. สิ่งใดๆ ที่จะนำขึ้นอากาศยานทั้งหมดจะต้องผ่านการตรวจค้น เพื่อให้มั่นใจว่าปราศจากวัตถุต้องห้ามอย่างน้อยด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

ก. การตรวจค้นด้วยมือ

ข. การตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Machine) ที่มีระบบ TIP (Threat Image Projection)

4. สิ่งใดๆ ที่ไม่สามารถทำการตรวจค้นได้ด้วยวิธีการตาม 3. ให้ทำการตรวจค้นโดยปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานประกาศกำหนด

5. ในกรณีที่ทำการตรวจค้นสิ่งใดๆ แล้วพบวัตถุต้องสงสัย หรือในกรณีที่เครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในการตรวจค้นส่งสัญญาณเตือน พนักงานตรวจค้นต้องทำการพิสูจน์ทราบ (Resolve Alarm) และทำการตรวจซ้ำด้วยวิธีการเดิมหรือวิธีการอื่นตาม 3. และ 4. เพื่อให้แน่ใจว่าสิ่งใดๆ ที่ถูกตรวจค้นปราศจากวัตถุต้องห้าม

6. ในกรณีที่ไม่สามารถยืนยันได้ว่าสิ่งใดๆ ที่ถูกตรวจค้นด้วยวิธีการตาม 3. และ 4. นั้นปราศจากวัตถุระเบิด พนักงานตรวจค้นจะต้องทำการตรวจค้นเพิ่มเติม โดยใช้วิธีการตรวจค้นด้วยเครื่องตรวจร่องรอยสารวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detector: ETD) หรือสุนัขดมกลิ่นระเบิด (Explosive Detection Dogs)

7. ในกรณีที่ทำการตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Machine) และพนักงานตรวจค้น พบว่าภาพของสิ่งที่ปรากฏบนจอวิเคราะห์ภาพมีลักษณะไม่ชัดเจน (Uncleared image) หรือมีความหนาแน่นสูง (High density) พนักงานตรวจค้นจะต้องนำวัตถุต้องสงสัยที่อยู่ในกระเป๋าแยกออกมาก่อน นำกระเป๋าที่วัตถุต้องสงสัยไปตรวจค้นใหม่อีกครั้ง ด้วยวิธีการตาม 3. หรือ 4. หรือ 6. เพื่อให้แน่ใจว่าสิ่งใดๆ ที่จะนำขึ้นอากาศยานนั้นปราศจากวัตถุต้องห้าม

8. ในกรณีที่ทำการตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray Machine) แล้วพบว่า มีอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อยู่ในกระเป๋า พนักงานตรวจค้นจะต้องนำวัตถุดังกล่าวออกจากกระเป๋า และนำไปแยก ตรวจค้นด้วยเครื่องเอกซเรย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

9. ของเหลว เจล สเปรย์ ที่บุคคลจะนำขึ้นอากาศยานต้องผ่านการตรวจค้นทั้งหมดตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานประกาศกำหนด

10. สิ่งใดๆ ที่บุคคลตามข้อ 2.5.1 (๑๒) จะนำขึ้นอากาศยานจะได้รับยกเว้นจากการตรวจค้น

11. สัตว์มีชีวิตที่ได้รับอนุญาตให้พาไปกับอากาศยานในท้องโดยสารของอากาศยานจะต้องผ่านการตรวจค้นด้วยสายตา (Visual Check) ส่วนกรงหรืออุปกรณ์สำหรับสัตว์จะต้องผ่านการตรวจค้นด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเดียวกันกับสิ่งใดๆ ตามข้อนี้

2.5.4 การปกป้องบุคคลและสิ่งใดๆ ที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว

ในกรณีที่มีการจัดพื้นที่พักรอไว้สำหรับผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน รวมถึงสิ่งใดๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน ซึ่งผ่านการตรวจค้นแล้ว และผู้โดยสารผ่านลำ ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะจะต้องทำให้มั่นใจว่าพื้นที่ดังกล่าวได้รับการตรวจสอบทั้งก่อนและหลังเวลาที่มีการใช้พื้นที่ เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้หากพื้นที่ดังกล่าวมีการปนเปื้อนหรือถูกแทรกแซงจะต้องทำการตรวจค้นบุคคลและสิ่งใดๆ ใหม่อีกครั้งจนมั่นใจได้ว่าปราศจากวัตถุต้องห้าม

2.6 ยานพาหนะ เครื่องจักร และการขับขี่

2.6.1 ยานพาหนะและเครื่องจักรก่อสร้าง [5]

1. ห้ามนำยานพาหนะและเครื่องจักรก่อสร้างที่ใช้แก๊สเข้าพื้นที่เขตการบิน
2. ยานพาหนะรวมถึงเครื่องจักรทั้งหมด เช่น รถกระบะขนส่งวัสดุและคนงานต้องติดธงตาหมากรุกสีส้มสลับขาวจำนวน 9 ซอง เท่าๆ กัน ขนาดความกว้างยาวรวมไม่น้อยกว่า 90 x 90 ซม. พร้อมทั้งมีสัญลักษณ์ติดที่ตัวรถและเครื่องจักรตามข้อกำหนดของ ทอท.รายละเอียดประกอบการพิจารณาขอความเห็นชอบในการก่อสร้าง งานก่อสร้างลานจอดอุปกรณ์ภาคพื้นเพิ่มเติมในพื้นที่เขตการบิน (Airside) ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. ยานพาหนะรวมถึงเครื่องจักรก่อสร้างจะต้องติดไฟวับวาบไว้บนหลังคาหรือจุดที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนจากทุกทิศทาง
4. จะต้องมีการแสดงบัตรอนุญาตยานพาหนะที่ ทอท. ออกให้ไว้กับยานพาหนะและเครื่องจักรก่อสร้างบริเวณด้านหน้าของยานพาหนะในบริเวณที่สามารถสังเกตเห็นได้ง่ายตลอดเวลา

2.6.2 พื้นที่จอดเครื่องจักรที่ใช้งานก่อสร้าง

ในการก่อสร้างมีความจำเป็นต้องใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ ยานพาหนะและอุปกรณ์ในการก่อสร้างเป็นจำนวนมาก การนำเครื่องจักรขนาดใหญ่ ยานพาหนะและอุปกรณ์ทั้งหมดเข้าออกจากพื้นที่เขตการบินจะส่งผลกระทบต่อผู้ใช้งานตาม Control Post เป็นอย่างมาก เครื่องจักรขนาดใหญ่และอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง เช่น เครื่องจักรสำหรับงานกดเสาเข็มหรือเครื่องจักรอื่นๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานต้องจอดและเก็บไว้ในพื้นที่ปฏิบัติงานก่อสร้างหรือพื้นที่ที่กำหนดนี้เท่านั้น ทั้งนี้บริเวณที่จอดยานพาหนะและเครื่องจักรที่ใช้ในงานก่อสร้างนั้น มีความสูงของยานพาหนะหรือเครื่องจักรสูงสุด 25 เมตร จากระดับพื้นดิน ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและไม่ส่งผลกระทบต่อเครื่องช่วยในการเดินอากาศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6.3 การขนส่งวัสดุ และการขี้นยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้างการนำเครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ เข้าสู่พื้นที่เขตการบิน ในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานก่อสร้าง จะต้องปฏิบัติตาม ระเบียบข้อบังคับของ ทอท. อย่างเคร่งครัด โดยต้องมีการตรวจสอบและปฏิบัติตามขั้นตอน ดังนี้

1. การเข้า-ออกพื้นที่ปฏิบัติงานก่อสร้างให้ใช้ช่องทางที่ ทอท. เป็นผู้กำหนดเท่านั้น
2. การขี้นข้ามทางขับหรือหลุมจอดอากาศยานส่วนที่ยังใช้งานอยู่ รวมถึงการขี้นในพื้นที่เขตบิน ต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดและสัญลักษณ์ หรือป้ายเตือนต่างๆ อย่างเคร่งครัด
3. บุคคลผู้ขี้นยานพาหนะและยานพาหนะ ต้องติดบัตรอนุญาตที่ฝ่ายรักษาความปลอดภัยออกให้และอยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงานก่อสร้างของตนไว้ตลอดเวลา
4. การปฏิบัติงานในช่วงกลางคืน ยานพาหนะไม่ควรใช้ไฟสูง
5. เมื่อเข้าสู่สภาวะทัศนวิสัยต่ำยานพาหนะต้องเปิดไฟหน้าแสงพุ่งต่ำและเปิดไฟวับวาบ
6. ห้ามขี้นยานพาหนะข้ามทางวิ่ง ทางขับ โดยไม่ได้รับคำแนะนำจากห้องบังคับการบิน หรือไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของรถนำเพื่อเป็นการป้องกันการรุกร้าเข้าไปในเขต ILS Critical and Sensitive Area
7. การขี้นยานพาหนะข้ามทางขับที่ติดกับ Service Road ให้ผู้ขี้นยานพาหนะหยุด รอบนเส้นหยุด และมองดูให้แน่ใจว่าไม่มีอากาศยานขับเคลื่อนผ่านมาในระยะ 200 เมตร จึงขี้น ยานพาหนะในความเร็วที่กำหนดบนเส้นทางนั้นต่อไปได้ยกเว้น กรณี LVP Phase B (RVR ต่ำกว่า 300 เมตร) สัญญาณไฟจราจรสีแดงจะติด ห้ามมิให้ผู้ขี้นยานพาหนะข้ามทางขับที่ติดกับ Service Road โดย เต็ดขาด

2.7 การทบทวนประเมินปัญหาที่เกิดขึ้น

จากโครงการปรับปรุงและก่อสร้างต่างๆ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทุกโครงการล้วนแต่มี ปัญหาในการเข้าพื้นที่ทั้งสิ้น โดยเฉพาะกับผู้รับจ้างที่ขณะการประมูลงานครั้งแรกจะมักติดปัญหาการ ดำเนินการขออนุญาตต่างๆ เป็นประจำทำให้เกิดปัญหาในการเข้าออกพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นการขออนุญาต ทำบัตรบุคคล ขออนุญาตสำหรับนำรถเข้าไปใช้ในเขตหวงห้าม และปัจจัยทางด้านเครื่องมือ วัสดุต่างๆ โดยงานวิจัยนี้ขอยกตัวอย่างปัญหาจากโครงการปรับปรุงห้องน้ำ Hold Room, งานซื้อพร้อมติดตั้งปั้ม สูบน้ำเสียบ่อรวบรวมน้ำเสียที่ 3 ,งานซื้อพร้อมติดตั้งตู้กักน้ำดื่มภายในอาคารผู้โดยสาร และงานจ้าง ก่อสร้างอาคารเก็บอุปกรณ์ไฟฟ้าสนามบิน บริเวณอาคาร Power House 19R จึงสามารถสรุปปัญหาที่ เกิดขึ้นจากอดีตและปัจจุบันได้ดังนี้

1. ปัญหาทางด้านคน
 - 1.1 บัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ
 - 1.2 บัตรอนุญาตบุคคลเข้าพื้นที่ทำงานไม่ตรงพื้นที่
 - 1.3 บัตรอนุญาตบุคคลชำรุด
 - 1.4 หน้าของพนักงานไม่ตรงกับรูปในบัตรอนุญาตบุคคล
 - 1.5 บัตรอนุญาตบุคคลหายระหว่างปฏิบัติงาน
 - 1.6 พนักงานมีอาการมึนเมา
 - 1.7 ไม่มีคนพนักงาน ทอท. พาเข้างานสำหรับ พนักงานบัตรบุคคลชั่วคราว
2. ปัญหาทางด้านเครื่องจักร&รถยนต์
 - 2.1 ไม่มีใบอนุญาตยานพาหนะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 2.2 ใบอนุญาตยานพาหนะของเครื่องจักรหรือรถยนต์หมดอายุ
- 2.3 ไม่มีธงตราหมากรุกติดที่เครื่องจักรหรือรถยนต์
- 2.4 รถยนต์หรือเครื่องจักรไม่ติดตั้งถังดับเพลิง
- 2.5 ถังดับเพลิงที่ติดกับเครื่องจักรหรือรถยนต์ ไม่ผ่านมาตรฐาน
3. ปัญหาทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคม
 - 3.1 ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าพื้นที่หวงห้าม
 - 3.2 รายการเครื่องมือ วัสดุ ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต
 - 3.3 ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าสำหรับของมีคม
 - 3.4 รายการของมีคม ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต
 - 3.5 ไม่มีใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงาน เชื่อม ตัด และงานประกายไฟ
 - 3.6 ไม่มีใบอนุญาตในการทำงานในที่อับอากาศ สำหรับงานอับอากาศ
 - 3.7 มีการนำเครื่องตัดแก๊ส LPG เข้าไปในเขตหวงห้าม



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

การศึกษาและการเก็บข้อมูล

ปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้สามารถเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ได้ตามวัตถุประสงค์ของงานค้นคว้าอิสระ โดยใช้รูปแบบการวิจัยทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยมีรายละเอียดได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. การเลือกตัวอย่าง
2. การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
3. การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ
4. จัดกลุ่มสรุปปัญหาที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ
5. การสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย
6. การวิเคราะห์ข้อมูล
7. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 การเลือกตัวอย่าง

เทคนิคการเลือกตัวอย่างแบบความน่าจะเป็น (Probability sampling) เช่น

1. การเลือกตัวอย่างแบบสุ่มเชิงเดียว (Simple random sampling)
2. การเลือกตัวอย่างแบบมีระบบ (Systematic sampling)
3. การเลือกตัวอย่างแบบแบ่งเป็นชั้น (Stratified sampling)
4. การเลือกตัวอย่างแบบเกาะกลุ่ม (Cluster sampling)
5. การเลือกตัวอย่างแบบหลายชั้น (Multi-stage sampling)⁴⁵

เทคนิคการเลือกตัวอย่างแบบไม่มีความน่าจะเป็น (Non-probability sampling)

1. การเลือกตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling)
2. การเลือกตัวอย่างแบบกำหนดจำนวน (Quota sampling)
3. การเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) เป็นวิธีของการค้นคว้าอิสระในครั้งนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. การเลือกตัวอย่างแบบการจับคู่อย่างมีระบบ (Systematic matching sampling)

สิน พันธุ์พินิจ [11] กล่าวว่า การเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง หรือ การเลือกตัวอย่างแบบตามวัตถุประสงค์ หรือตามความมุ่งหมาย คือ

1. การเลือกตัวอย่างให้สอดคล้องกับปัญหาหรือเรื่องที่วิจัย โดยที่นักวิจัยอาจต้องมีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ เชื่อว่าตนเองสามารถใช้การตัดสินใจของตนเองเลือกตัวอย่างให้สอดคล้องกับงานวิจัยได้ มีการวางแผน กำหนดจำนวนตัวอย่าง และการเลือกตัวอย่างที่ดีเพื่อไม่ให้เกิดการลำเอียง
2. การเปิดโอกาสให้หน่วยของประชากรแต่ละกลุ่มได้รับเลือก แต่ไม่เปิดโอกาสให้ประชากรกลุ่มอื่นที่ไม่สอดคล้องกับเรื่องวิจัยได้รับเลือกแทน
3. ผลงานวิจัยที่ได้รับเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงนี้ไม่สามารถสรุปอ้างอิงไปสู่ประชากรได้ทั้งหมดแต่จะสรุปอยู่เฉพาะในขอบเขตของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น โดยลักษณะของกลุ่มตัวอย่างขึ้นอยู่กับความตั้งใจของนักวิจัยและไม่สามารถควบคุมได้

3.2 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้แบบสัมภาษณ์ต้องมีตำแหน่งเป็น วิศวกรชำนาญการ, ช่างโยธาอาวุโส และ ช่างเทคนิคอาวุโส ที่มีประสบการณ์การควบคุมงานไม่น้อยกว่า 15 ปี จำนวน 7 ท่าน โดยการใช้การเลือกแบบการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงดังแสดงตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 แสดงกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่ใช้แบบสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูล

ลำดับ	เพศ	อายุ	ประสบการณ์ ควบคุมงาน ในเขตการบิน	การศึกษา	ตำแหน่ง
1	ชาย	41 ปีขึ้นไป	21 ปีขึ้นไป	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ
2	ชาย	36-40 ปี	16-20 ปี	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ
3	ชาย	36-40 ปี	16-20 ปี	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ
4	ชาย	41 ปีขึ้นไป	21 ปีขึ้นไป	ป.ตรี	ช่างเทคนิคอาวุโส

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ลำดับ	เพศ	อายุ	ประสบการณ์ ควบคุมงาน ในเขตการบิน	การศึกษา	ตำแหน่ง
5	ชาย	41 ปีขึ้นไป	21 ปีขึ้นไป	ป.ตรี	ช่างเทคนิคอาวุโส
6	ชาย	36-40 ปี	16-20 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส
7	ชาย	36-40 ปี	16-20 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้แบบสอบถามมีตำแหน่งเป็น วิศวกร, ช่างโยธา และ ช่างเทคนิค ที่มีประสบการณ์การควบคุมงานไม่น้อยกว่า 5 ปี จำนวน 30 ท่าน โดยใช้การเลือกแบบการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงดังแสดงตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 แสดงกลุ่มตัวอย่างผู้กรอกแบบสอบถาม

ลำดับผู้กรอก แบบสอบถาม	เพศ	อายุ	ประสบการณ์ ควบคุมงานในเขต การบิน	การศึกษา	ตำแหน่ง
1	หญิง	36-40 ปี	11-15 ปี	ป.โท	วิศวกรชำนาญการ
2	ชาย	41 ปีขึ้นไป	11-15 ปี	ป.ตรี	วิศวกรอาวุโส
3	ชาย	41 ปีขึ้นไป	16-20 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส
4	ชาย	41 ปีขึ้นไป	21 ปีขึ้นไป	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ
5	ชาย	41 ปีขึ้นไป	11-15 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส
6	ชาย	36-40 ปี	11-15 ปี	ป.ตรี	วิศวกรอาวุโส
7	ชาย	41 ปีขึ้นไป	11-15 ปี	ป.ตรี	ช่างเทคนิคอาวุโส
8	ชาย	41 ปีขึ้นไป	21 ปีขึ้นไป	ป.ตรี	ช่างเทคนิคอาวุโส
9	ชาย	41 ปีขึ้นไป	21 ปีขึ้นไป	ป.ตรี	ช่างเทคนิคอาวุโส
10	ชาย	41 ปีขึ้นไป	11-15 ปี	ป.ตรี	ช่างเทคนิคอาวุโส
11	ชาย	36-40 ปี	11-15 ปี	ป.โท	วิศวกรอาวุโส

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.2 (ต่อ)

ลำดับผู้กรอก แบบสอบถาม	เพศ	อายุ	ประสบการณ์ ควบคุมงานในเขต การบิน	การศึกษา	ตำแหน่ง
12	ชาย	41 ปีขึ้นไป	11-15 ปี	ป.โท	วิศวกรอาวุโส
13	ชาย	41 ปีขึ้นไป	11-15 ปี	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ
14	ชาย	41 ปีขึ้นไป	11-15 ปี	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ
15	ชาย	36-40 ปี	16-20 ปี	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ
16	ชาย	36-40 ปี	16-20 ปี	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ
17	ชาย	36-40 ปี	16-20 ปี	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ
18	ชาย	36-40 ปี	16-20 ปี	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ
19	ชาย	31-35 ปี	16-20 ปี	ป.โท	วิศวกรอาวุโส
20	หญิง	31-35 ปี	11-15 ปี	ป.โท	วิศวกรอาวุโส
21	หญิง	31-35 ปี	11-15 ปี	ป.ตรี	วิศวกรอาวุโส
22	ชาย	31-35 ปี	11-15 ปี	ป.ตรี	วิศวกรอาวุโส
23	ชาย	31-35 ปี	11-15 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส
24	ชาย	31-35 ปี	11-15 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส
25	ชาย	25-30 ปี	5-10 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส
26	ชาย	25-30 ปี	5-10 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส
27	ชาย	25-30 ปี	5-10 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส
28	หญิง	25-30 ปี	5-10 ปี	ป.โท	วิศวกรอาวุโส
29	หญิง	25-30 ปี	5-10 ปี	ป.ตรี	วิศวกรอาวุโส
30	ชาย	25-30 ปี	5-10 ปี	ป.ตรี	วิศวกรอาวุโส

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.3 การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ

วัตถุประสงค์ในการสัมภาษณ์สำหรับงานค้นคว้าอิสระนี้เพื่อให้ทราบถึงมุมมองประสบการณ์และความเข้าใจในเชิงลึกเป็นรายบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์กับการพิจารณาถึงปัญหาการเข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้ถูกสัมภาษณ์มีตำแหน่งเป็น วิศวกรชำนาญการ, ช่างโยธาอาวุโส และ ช่างเทคนิคอาวุโส ที่มีประสบการณ์การควบคุมงานไม่น้อยกว่า 15 ปี จำนวน 7 ท่าน โดยการสัมภาษณ์แบ่งเป็น 2 ตอนดังนี้ (โดยแบบสัมภาษณ์สามารถดูได้ที่ภาคผนวก ก)

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ตอนที่ 2 ทหาเหตุของปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จัดทำเป็นแบบสัมภาษณ์ชนิดปลายเปิดโดยให้ผู้เชี่ยวชาญสามารถที่จะเพิ่มเติมในส่วนของปัญหาที่เกิดขึ้นได้

3.4 จัดกลุ่มสรุปปัญหาที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 7 คน สามารถสรุปปัญหาได้ดังหัวข้อที่ 2.7 ดังนี้

1. ปัญหาทางด้านคน

- 1.1 บัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ
- 1.2 บัตรอนุญาตบุคคลเข้าพื้นที่ทำงานไม่ตรงพื้นที่
- 1.3 บัตรอนุญาตบุคคลชำรุด
- 1.4 บัตรอนุญาตบุคคลแตะเครื่องสแกนไม่ผ่าน
- 1.5 พนักงานแต่งกายไม่เรียบร้อย
- 1.6 หน้าของพนักงานไม่ตรงกับรูปในบัตรอนุญาตบุคคล
- 1.7 บัตรอนุญาตบุคคลหายระหว่างปฏิบัติงาน
- 1.8 พนักงานมีอาการมีเมมา
- 1.9 ไม่มีคนพนักงาน ทอท. พาเข้างานสำหรับ พนักงานบัตรบุคคลชั่วคราว
- 1.10 ไม่ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ขณะเข้าจุดตรวจค้น

2. ปัจจัยทางด้านเครื่องจักร&รถยนต์

- 2.1 ไม่มีใบอนุญาตยานพาหนะ
- 2.2 ใบอนุญาตยานพาหนะของเครื่องจักรหรือรถยนต์หมดอายุ
- 2.3 ใบอนุญาตยานพาหนะอนุญาตชำรุด
- 2.4 ไม่มีธงตราหมากรุกติดที่เครื่องจักรหรือรถยนต์
- 2.5 รถยนต์หรือเครื่องจักรไม่ติดตั้งถังดับเพลิง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 2.6 ถังดับเพลิงที่ติดกับเครื่องจักรหรือรถยนต์ ไม่ผ่านมาตรฐาน
- 2.7 รถยนต์และเครื่องจักรไม่ติดสติ๊กเกอร์ตัวย่อบริษัท
3. ปัจจัยทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคม
 - 3.1 ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าพื้นที่หวงห้าม
 - 3.2 รายการเครื่องมือ วัสดุ ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต
 - 3.3 ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าสำหรับของมีคม
 - 3.4 รายการของมีคม ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต
 - 3.5 ไม่มีใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงาน เชื่อม ตัด และงานประกายไฟ
 - 3.6 ไม่มีใบอนุญาตในการทำงานในที่อับอากาศ สำหรับงานอับอากาศ
 - 3.7 มีการนำเครื่องตัดแก๊ส LPG เข้าไปในเขตหวงห้าม
 - 3.8 มีการนำสารเคมีที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าเขตหวงห้าม
 - 3.9 ไม่มีใบอนุญาตนำเข้า-ออกวัตถุไวไฟ เช่น ทินเนอร์ น้ำมันก๊าด ออกจากเขตหวงห้าม
 - 3.10 ไม่มีใบอนุญาตนำเข้า-ออกน้ำมันเชื้อเพลิง

3.5 การสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถามที่จะใช้ในการสำรวจ ปัญหาเข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้างที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

1. เป็นข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นคำถามแบบตรวจสอบรายการ (Checklist)
2. เป็นแบบสอบถามปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่บริเวณจุดตรวจค้นของท่าอากาศยาน-สุวรรณภูมิ ลักษณะคำถามเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) โดยใช้เทคนิคการวัดทัศนคติของลิเกิร์ต (Likert's technique) โดยที่เทคนิคการวัดทัศนคติของลิเกิร์ตจะแบ่งทัศนคติเป็น 5 ช่วงเท่าๆ กันโดยกำหนดน้ำหนักการให้คะแนน ดังนี้

- 5 หมายถึง พบเจอปัญหามากที่สุด (พบเจอ 80%)
- 4 หมายถึง พบเจอปัญหามาก (พบเจอ 60%)
- 3 หมายถึง พบเจอปัญหาปานกลาง (พบเจอ 40%)
- 2 หมายถึง พบเจอปัญหาน้อย (พบเจอ 20%)
- 1 หมายถึง พบเจอปัญหาน้อยที่สุด (0%)

3.5.1 การทดสอบเครื่องมือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การทดสอบความเที่ยงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยการนำปัญหาที่ได้จากหัวข้อที่ 3.4 แบบสอบถามไปทดสอบกับผู้เชี่ยวชาญ เพื่อหาค่าความสอดคล้องของคำถามคือค่า $IOC > 0.50$ (มีค่าอยู่ระหว่าง 1 ถึง - 1)

$$IOC = \frac{\sum R}{N} \quad (3.1)$$

IOC คือ ดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อสอบกับจุดประสงค์

R คือ คะแนนของผู้เชี่ยวชาญ

$\sum R$ คือ ผลรวมของคะแนนของผู้เชี่ยวชาญ

N คือ จำนวนของผู้เชี่ยวชาญ

ได้ผลดังตารางที่ 3.3 การทดสอบความเที่ยงเชิงเนื้อหาของแบบสอบถาม Index of Item-objective Congruence (IOC)

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การ เข้า-ออกที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

+1 หมายถึง แนใจ ว่าข้อคำถามสามารถวัดได้ตามวัตถุประสงค์

0 หมายถึง ไม่แนใจ ว่าข้อคำถามสามารถวัดได้ตามวัตถุประสงค์

-1 หมายถึง แนใจ ว่าข้อคำถามไม่สามารถวัดได้ตามวัตถุประสงค์

ข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.5-1 มีค่าความเที่ยงตรง ใช้ได้

ข้อคำถามที่มีค่า IOC ต่ำกว่า 0.5 ต้องปรับปรุงใช้ไม่ได้

จากนั้นได้ทำการทดสอบ ด้วยการแจกแบบสอบถามจำนวน 7 ชุดให้กับผู้เชี่ยวชาญทั้ง 7 คน เพื่อตรวจสอบว่าคำถามสามารถสื่อความหมายตรงตามความต้องการหรือไม่ จากนั้นนำมาทดสอบด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ (SPSS) เพื่อทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม โดยใช้สมการที่ 3.2 สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) (สิน พันธุ์พินิจ. 2554) [11]

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.3 การทดสอบความเที่ยงเชิงเนื้อหาของแบบสอบถาม Index of Item-objective

Congruence (IOC)

ข้อคำถาม	ผู้เชี่ยวชาญ							ผลรวม	IOC	สรุปผล
	1	2	3	4	5	6	7			
1.ปัจจัยทางด้านคน										
1.1 บัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ	1	1	1	1	1	1	1	6	1.00	ใช้ได้
1.2 บัตรอนุญาตบุคคลเข้าพื้นที่ทำงานไม่ตรงพื้นที่	0	1	1	1	1	0	1	4	0.71	ใช้ได้
1.3 บัตรอนุญาตบุคคลชำรุด	1	1	1	1	1	-1	1	4	0.71	ใช้ได้
1.4 บัตรอนุญาตบุคคลแตะเครื่องสแกนไม่ผ่าน	1	1	1	1	-1	1	1	4	0.71	ใช้ได้
1.5 พนักงานแต่งกายไม่เรียบร้อย	0	1	1	1	0	1	1	4	0.71	ใช้ได้
1.6 หน้าของพนักงานไม่ตรงกับรูปในบัตรอนุญาตบุคคล	-1	1	1	1	0	1	1	3	0.57	ใช้ได้
1.7 บัตรอนุญาตบุคคลหายระหว่างปฏิบัติงาน	0	1	1	1	1	1	1	5	0.86	ใช้ได้
1.8 พนักงานมีอาการมึนเมา	0	1	1	1	1	1	1	5	0.86	ใช้ได้
1.9 ไม่มีพนักงาน ทอท. พาเข้างานสำหรับ พนักงานบัตรบุคคลชั่วคราว	1	1	1	1	0	1	0	5	0.71	ใช้ได้
1.10 ไม่ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ขณะเข้าจุดตรวจค้น	0	0	1	0	1	1	1	3	0.57	ใช้ได้
2.ปัจจัยทางด้านเครื่องจักร&รถยนต์										
2.1 ไม่มีใบอนุญาตยานพาหนะ	1	1	1	1	1	1	1	6	1	ใช้ได้
2.2 ใบอนุญาตยานพาหนะของเครื่องจักรหรือรถยนต์หมดอายุ	1	1	1	1	1	1	1	6	1	ใช้ได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.3 (ต่อ)

ข้อคำถาม	ผู้เชี่ยวชาญ							ผลรวม	IOC	สรุปผล
	1	2	3	4	5	6	7			
2.3 ใบอนุญาตยานพาหนะอนุญาต ชำระ	1	1	1	1	1	0	0	5	0.71	ใช้ได้
2.4 ไม่มีธงตราหมากรุกติดที่ เครื่องจักรหรือรถยนต์	1	1	1	1	1	1	0	6	0.86	ใช้ได้
2.5 รถยนต์หรือเครื่องจักรไม่ติดตั้ง ถังดับเพลิง	1	1	1	1	1	1	1	6	1.00	ใช้ได้
2.6 ถังดับเพลิงที่ติดกับเครื่องจักร หรือรถยนต์ไม่ผ่านมาตรฐาน	1	1	1	1	1	-1	0	4	0.57	ใช้ได้
2.7 รถยนต์และเครื่องจักรไม่ติด สติ๊กเกอร์ด้วยบริษัท	0	1	1	1	1	1	0	5	0.71	ใช้ได้
3.ปัจจัยทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคม										
3.1 ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือ เข้าพื้นที่หวงห้าม	1	1	1	1	1	1	1	6	1.00	ใช้ได้
3.2 รายการเครื่องมือ วัสดุ ที่ นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอใน ใบอนุญาต	0	1	1	1	-1	1	1	3	0.57	ใช้ได้
3.3 ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือ เข้าสำหรับของมีคม	1	1	1	1	0	1	0	5	0.71	ใช้ได้
3.4 รายการของมีคม ที่นำเข้าเกิน กว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต	1	1	1	1	1	1	1	6	1.00	ใช้ได้
3.5 ไม่มีใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงานเชื่อม ตัด และ งานประกายไฟ	1	1	1	1	1	1	1	6	1.00	ใช้ได้
3.6 ไม่มีใบอนุญาตในการทำงานใน ที่อับอากาศสำหรับงานอับอากาศ	1	1	1	1	1	-1	1	4	0.71	ใช้ได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.3 (ต่อ)

ข้อคำถาม	ผู้เชี่ยวชาญ							ผลรวม	IOC	สรุปผล
	1	2	3	4	5	6	7			
3.7 มีการนำเครื่องตัดแก๊ส LPG เข้าไปในเขตหวงห้าม	1	1	1	1	0	1	1	5	0.86	ใช้ได้
3.8 มีการนำสารเคมีที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าเขตหวงห้าม	1	1	1	1	1	1	1	6	1.00	ใช้ได้
3.9 ไม่มีใบอนุญาตนำเข้า-ออกวัตถุไวไฟ เช่นทินเนอร์ น้ำมันก๊าด ออกจากเขตหวงห้าม	1	1	1	1	-1	1	1	4	0.71	ใช้ได้
3.10 ไม่มีใบอนุญาตนำเข้า-ออกน้ำมันเชื้อเพลิง	1	1	1	1	1	1	1	6	1.00	ใช้ได้

$$\alpha = \frac{N}{N-1} \left(1 - \frac{\sum S_i^2}{S_t^2} \right) \quad (3.2)$$

เมื่อ α คือสัมประสิทธิ์ความเชื่อถือได้ของเครื่องมือที่ใช้ในการวัด
 N คือจำนวนข้อคำถามในแบบสอบถาม
 $\sum S_i^2$ คือผลรวมของความแปรปรวนของคะแนนรายข้อ
 S_t^2 คือความแปรปรวนของคะแนนรวมทั้งฉบับ

ตารางที่ 3.4 ผลการวิเคราะห์ความเชื่อมั่น

ตัวแปร	คำถามทั้งหมด	คำถามข้อ 1-10	คำถามข้อ 11-17	คำถามข้อ 18-27
Cronbach's Alpha	0.923	0.797	0.835	0.841
$\alpha > 0.7$	ผ่าน	ผ่าน	ผ่าน	ผ่าน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ค่าสัมประสิทธิ์ Cronbach's Alpha มีค่าเข้าใกล้ 1 มากก็จะถือว่าสเกลหรือเครื่องมือวัดมีความน่าเชื่อถือได้สูงมาก แต่ถ้าค่าต่ำกว่าระดับ 0.50 จะถือว่าเชื่อถือได้น้อย (SPSS Training, 2001) จากผลการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่นที่ได้มีค่ามากกว่า 0.70 ซึ่งแสดงว่า แบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือและสามารถนำไปศึกษากับกลุ่มตัวอย่างจริงได้

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

งานค้นคว้าอิสระข้อมูลตามแนวทางการวิจัยเชิงปริมาณโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติเพื่อวิเคราะห์หาค่าสถิติ ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
วิเคราะห์ข้อมูลลักษณะทางประชากรศาสตร์ของผู้ตอบแบบสอบถามใช้การพรรณนาข้อมูลเพื่ออธิบายข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยวิธีการหาค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิวิเคราะห์ความคิดเห็นต่อผลกระทบที่ได้รับจากโครงการฯ ด้วยการวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S. D.) และ ค่าดัชนีความสำคัญ (Relative Importance Index)

3.7 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.6.1 ค่าเฉลี่ย (mean) คำนวณได้จากสมการ 3.3

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^n X_i}{N} \quad (3.3)$$

เมื่อ	\bar{X}	คือ ค่าเฉลี่ย
	$\sum_{i=1}^n X_i$	คือ ผลรวมของข้อมูล
	N	คือ จำนวนของข้อมูล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.6.2 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation, SD) คำนวณได้จากสมการ 3.4

$$S. D. = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (X_i - \bar{X})^2}{N}} \quad (3.4)$$

เมื่อ	S. D.	คือ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
	N	คือ จำนวนของข้อมูล
	\bar{X}	คือ ค่าเฉลี่ย

3.8 ค่าดัชนีความสำคัญ (Relative Importance Index)

เมื่อเราได้วิเคราะห์ข้อมูลจากค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานแล้ว ขั้นตอนต่อมาคือ คำนวณหาค่าดัชนีความสำคัญ (Relative Importance Index) เพื่อจัดลำดับของแต่ละประเด็น ปัญหาจากด้านความถี่และผลกระทบ ซึ่งค่าดัชนีความสำคัญ (Relative Importance Index) สามารถคำนวณได้จากสมการที่ 3.5

$$RII = \frac{\sum w}{AN} = \frac{5n_5 + 4n_4 + 3n_3 + 2n_2 + 1n_1}{5N} \quad (3.5)$$

เมื่อ	n_5	คือ จำนวนผู้ตอบคำถามข้อ มากที่สุด
	n_4	คือ จำนวนผู้ตอบคำถามข้อ มาก
	n_3	คือ จำนวนผู้ตอบคำถามข้อ ปานกลาง
	n_2	คือ จำนวนผู้ตอบคำถามข้อ น้อย
	n_1	คือ จำนวนผู้ตอบคำถามข้อ น้อยที่สุด
	A	คือ ค่าประเมินที่มากที่สุด (จากงานค้นคว้าอิสระนี้คือ 5)
	N	คือ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด (จากงานค้นคว้าอิสระนี้คือ 30)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

ผลการสำรวจและการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการแจกแบบสอบถามทำให้ได้ข้อมูลดิบ (Raw Data) ของผลสำรวจของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 30 ชุด เพื่อใช้ศึกษาปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่บริเวณจุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกี่ยวกับผลกระทบด้านต่างๆ ได้ผลการสำรวจ ดังนี้

4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.2 ค่าเฉลี่ย (Mean) หาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และค่า Relative Importance Index (RII) ปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่บริเวณจุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ทำการสำรวจข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 6 หัวข้อ โดยวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการหาค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

4.1.1 เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

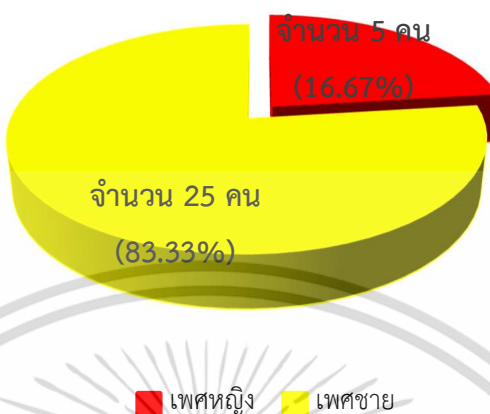
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านเพศ แสดงดังตาราง 4.1 ซึ่งพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 83.33 และเป็นเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 16.67

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและสัดส่วนของเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศ	จำนวน (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
เพศหญิง	5	16.67
เพศชาย	25	83.33
รวม	30	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพศ



รูปที่ 4.1 แผนภูมิจำนวนและสัดส่วนของเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

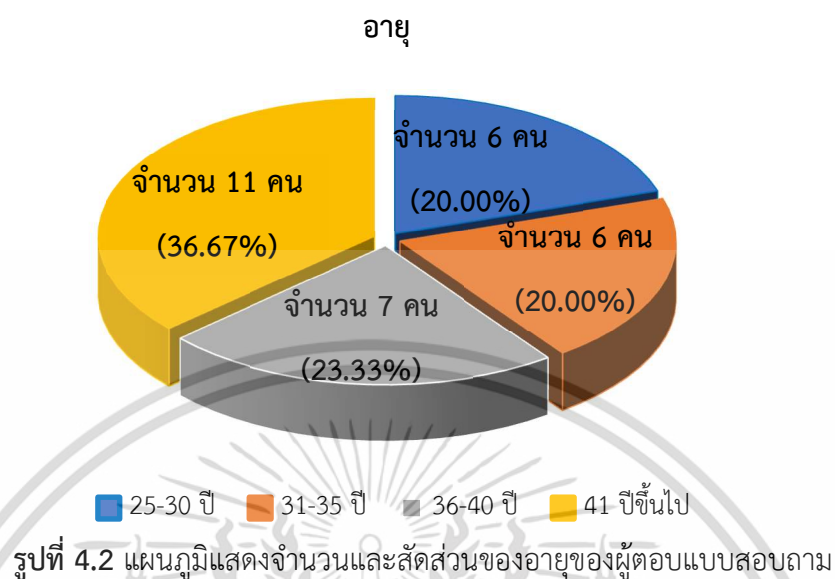
4.1.2 อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำนวนและสัดส่วนของอายุของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงดังตาราง 4.2 ซึ่งพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อายุ 41 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 36.67 รองลงมาคือ อายุ 46-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 23.33 และอายุ 31-35 ปี คิดเป็นร้อยละ 20 และอายุ 25-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 20 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและสัดส่วนของอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

อายุ	จำนวน (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
25-30	6	20
31-35	6	20
36-40	7	23.33
41 ปีขึ้นไป	11	36.67
รวม	30	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



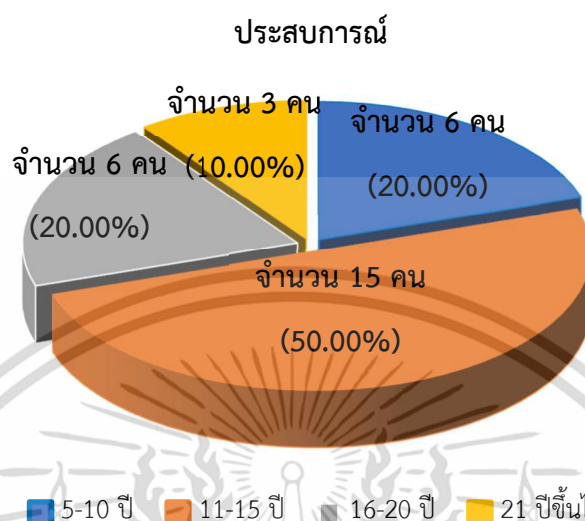
4.1.3 ประสบการณ์ควบคุมงานในพื้นที่เขตการบินของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับประสบการณ์ควบคุมงานในพื้นที่เขตการบินของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำนวนและสัดส่วนของอายุของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงดังตาราง 4.3 ซึ่งพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประสบการณ์ควบคุมงานในพื้นที่เขตการบินที่ 11-15 ปี คิดเป็นร้อยละ 50 รองลงมาคือมีประสบการณ์ 5-10 ปี และมีประสบการณ์ 16-20 ปี คิดเป็นร้อยละ 20 และมีประสบการณ์ 21 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 10 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและสัดส่วนของประสบการณ์ควบคุมงานในพื้นที่เขตการบินของผู้ตอบแบบสอบถาม

ประสบการณ์	จำนวน (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
5-10	6	20
11-15	15	50
16-20	6	20
21 ปีขึ้นไป	3	10
รวม	30	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



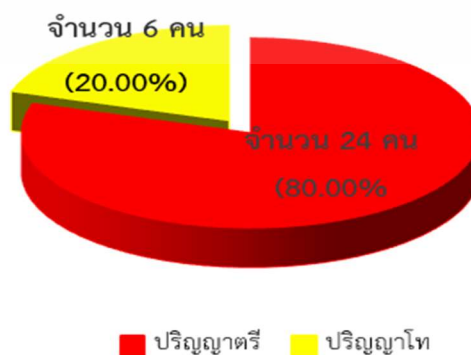
รูปที่ 4.3 แผนภูมิแสดงประสบการณ์ควบคุมงานในพื้นที่เขตการบินของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.1.4 การศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำนวนและสัดส่วนของอายุของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงดังตาราง 4.4 ซึ่งพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 80 และ จบการศึกษาระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 20 ตามลำดับ ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนและสัดส่วนของการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

การศึกษา	จำนวน (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ปริญญาตรี	24	80
ปริญญาโท	6	20
รวม	30	100

การศึกษา



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

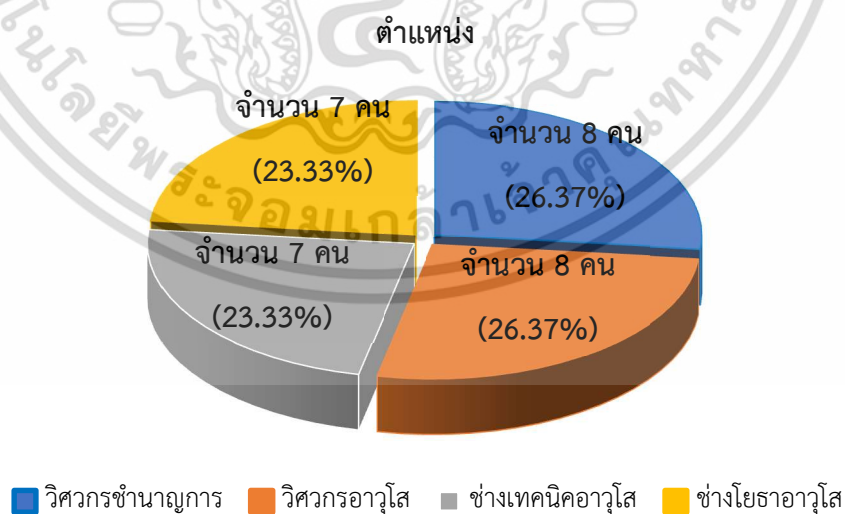
รูปที่ 4.4 แผนภูมิแสดงจำนวนและสัดส่วนของการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.1.5 ตำแหน่งของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับตำแหน่งของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำนวนและสัดส่วนของอายุของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงดังตาราง 4.5 ซึ่งพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีตำแหน่งเป็นวิศวกรชำนาญการ และ วิศวกรอาวุโสคิดเป็นร้อยละ 26.37 และมีตำแหน่ง ช่างเทคนิคอาวุโสและ ช่างโยธาอาวุโสคิดเป็นร้อยละ 23.33 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและสัดส่วนของตำแหน่งของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
วิศวกรชำนาญการ	8	26.37
วิศวกรอาวุโส	8	26.67
ช่างเทคนิคอาวุโส	7	23.33
ช่างโยธาอาวุโส	7	23.33
รวม	30	100



รูปที่ 4.5 แผนภูมิแสดงตำแหน่งของผู้ตอบแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2 ปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้างที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ


4.2.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้างที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วยคำถาม 3 ด้าน ประกอบด้วย ปัจจัยทางด้านคน ปัจจัยทางด้านเครื่องจักรและรถยนต์ และ ปัจจัยทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคม ซึ่งแสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในแต่ละหัวข้อ โดยแปลผลจากการคำนวณช่วงคะแนนแบ่งเป็น 5 ช่วง ค่าคะแนนสูงสุด 5 คะแนน และค่าคะแนนต่ำสุด 1 คะแนน ความกว้างอัตราภาคชั้นของค่าเฉลี่ยสามารถคำนวณได้โดยใช้สมการทางคณิตศาสตร์ดังสมการที่ 4.1 (Fisher อ้างถึงในชัชวาลย์ เรื่องประพันธ์, 2539: 15) ในการดังนี้


$$\text{ความกว้างอัตราภาคชั้น} = (\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}) / \text{จำนวนชั้น} \quad (4.1)$$


ได้ความกว้างของอัตราภาคชั้นของค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 0.8 ทำให้ได้เกณฑ์การแปลความหมายเพื่อจัดระดับคะแนนเฉลี่ยในช่วงคะแนนดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.80 แปลความว่า พบเจอปัญหาน้อยที่สุด (0%) 

คะแนนเฉลี่ย 1.81 – 2.60 แปลความว่า พบเจอปัญหาน้อย (มากกว่า 20%) 

คะแนนเฉลี่ย 2.61 – 3.40 แปลความว่า พบเจอปัญหาปานกลาง (มากกว่า 40%) 

คะแนนเฉลี่ย 3.41 – 4.20 แปลความว่า พบเจอปัญหามาก (มากกว่า 60%) 

คะแนนเฉลี่ย 4.21 – 5.00 แปลความว่า พบเจอปัญหามากที่สุด (มากกว่า 80%) 

ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยทางด้านคน

ลำดับ	ชื่อตัวแปร	\bar{X}	S.D.	แปลผล
1.	ปัจจัยทางด้านคน	3.21	1.18	ปานกลาง
1.1	บัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ	3.46	1.07	มาก
1.2	บัตรอนุญาตบุคคลเข้าพื้นที่ทำงานไม่ตรงพื้นที่	3.00	1.05	ปานกลาง
1.3	บัตรอนุญาตบุคคลชำระ	3.30	1.18	ปานกลาง
1.4	บัตรอนุญาตบุคคลแตะเครื่องสแกนไม่ผ่าน	3.27	1.08	ปานกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อตัวแปร	\bar{X}	S.D.	แปลผล
1.5	พนักงานแต่งกายไม่เรียบร้อย	3.17	0.99	ปานกลาง
1.6	หน้าของพนักงานไม่ตรงกับรูปในบัตรอนุญาตบุคคล	3.10	1.30	ปานกลาง
1.7	บัตรอนุญาตบุคคลหายระหว่างปฏิบัติงาน	3.37	1.25	ปานกลาง
1.8	พนักงานมีอาการมีนเมา	2.83	1.32	ปานกลาง
1.9	ไม่มีคนพนักงาน ทอท. พาเข้างานสำหรับพนักงานบัตรบุคคลชั่วคราว	3.63	1.22	มาก
1.10	ไม่ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ขณะเข้าจุดตรวจค้น	2.93	1.23	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นต่อปัจจัยทางด้านคน โดยภาพรวมในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.21 โดยมีความเห็นต่อบัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุและไม่มีคนพนักงาน ทอท. พาเข้างานสำหรับพนักงานบัตรบุคคลชั่วคราว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.46 และ 3.63 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยทางด้านเครื่องจักร&รถยนต์

ลำดับ	ชื่อตัวแปร	\bar{X}	S.D.	แปลผล
2.	ปัจจัยทางด้านเครื่องจักร&รถยนต์	3.11	1.20	ปานกลาง
2.1	ไม่มีใบอนุญาตยานพาหนะ	3.07	1.31	ปานกลาง
2.2	ใบอนุญาตยานพาหนะของเครื่องจักรหรือรถยนต์หมดอายุ	3.23	1.19	ปานกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

2.3	ใบอนุญาตยานพาหนะอนุญาตชำระ	2.83	1.12	ปานกลาง
2.4	ไม่มีธงตราหมากรุกติดที่เครื่องจักรหรือรถยนต์	2.97	1.16	ปานกลาง
2.5	รถยนต์หรือเครื่องจักรไม่ติดตั้งถังดับเพลิง	3.47	1.11	มาก
2.6	ถังดับเพลิงที่ติดกับเครื่องจักรหรือรถยนต์ไม่ผ่านมาตรฐาน	3.00	1.17	ปานกลาง
2.7	รถยนต์และเครื่องจักรไม่ติดสติ๊กเกอร์ด้วยบริษัท	3.20	1.30	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นต่อปัจจัยทางด้านเครื่องจักร&รถยนต์ โดยภาพรวมในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.11 โดยมีความเห็นต่อรถยนต์หรือเครื่องจักรไม่ติดตั้งถังดับเพลิง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคม

ลำดับ	ชื่อตัวแปร	\bar{X}	S.D.	แปลผล
3.	ปัจจัยทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคม	3.19	1.15	ปานกลาง
3.1	ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าพื้นที่หวงห้าม	3.57	1.10	มาก
3.2	รายการเครื่องมือ วัสดุ ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต	3.43	1.07	มาก
3.3	ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าสำหรับของมีคม	3.47	1.07	มาก
3.4	รายการของมีคม ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต	2.8	0.89	ปานกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อตัวแปร	\bar{X}	S.D.	แปลผล
3.5	ไม่มีใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงานเชื่อม ตัด และงานประกายไฟ	3.50	1.14	มาก
3.6	ไม่มีใบอนุญาตในการทำงานในที่อับอากาศ สำหรับงาน อับอากาศ	3.10	1.32	ปานกลาง
3.7	มีการนำเครื่องตัดแก๊ส LPG เข้าไปในเขตหวงห้าม	2.83	1.05	ปานกลาง
3.8	มีการนำสารเคมีที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าเขตหวงห้าม	3.20	1.27	ปานกลาง
3.9	ไม่มีใบอนุญาตนำเข้า-ออกวัตถุไวไฟ เช่น ทินเนอร์ น้ำมันก๊าด ออกจากเขตหวงห้าม	2.97	1.19	ปานกลาง
3.10	ไม่มีใบอนุญาตนำเข้า-ออกน้ำมันเชื้อเพลิง	3.00	1.17	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นต่อปัจจัยทางด้านปัจจัยทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคม โดยภาพรวมในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.19 โดยมีความเห็นต่อไม่มีใบอนุญาต ขอนำเครื่องมือเข้าพื้นที่หวงห้าม, รายการเครื่องมือ วัสดุ ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต, ไม่มีใบอนุญาตขนานำเครื่องมือเข้าสำหรับของมีคม, ไม่มีใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงานเชื่อม ตัด และงานประกายไฟ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.57, 3.43, 3.47 และ 3.50 ตามลำดับ

4.3 หาดัชนีความสำคัญ (Relative Importance Index)

เมื่อเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างเรียบร้อยแล้วจำนวน 30 ท่าน จึงนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ทดสอบความน่าเชื่อถือของแบบสอบถามแล้ว จึงนำไปวิเคราะห์ค่าทางสถิติประกอบการ หาค่าเฉลี่ย (Mean) และหาส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ขั้นตอนสุดท้ายของการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธี ดัชนีความสำคัญ (Relative Importance Index) ตามสมการที่ 3.6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3.1 ตัวอย่างการหาค่า Relative Importance Index (RII) ของปัจจัย

ตารางที่ 4.9 แสดงการค่าความถี่ในการตอบคำถาม บัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 2.00	6	20.0	20.0	20.0
3.00	11	36.7	36.7	56.7
4.00	6	20.0	20.0	76.7
5.00	7	23.3	23.3	100.0
Total	30	100.0	100.0	

จากตารางที่ 4.9 พบว่าบัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ มีค่าความถี่ 5 มากที่สุด=7 คน, 4 มาก=6คน, 3 ปานกลาง=11 คน และ 2 น้อย=6 คน นำไปคำนวณหาค่า Relative Importance Index (RII)

$$RII = \frac{5 \times 7 + 4 \times 6 + 3 \times 11 + 2 \times 6}{5 \times 30} \times 100 = 69.33\% \quad (4.1)$$

ตารางที่ 4.10 ตารางค่าเฉลี่ย (Mean), ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation), Relative Importance Index (RII) และการจัดอันดับ

ปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	\bar{X}	S.D.	RII	อันดับ
1. ปัญหาทางด้านคน				
1.1 บัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ	3.46	1.07	69.33	6
1.2 บัตรอนุญาตบุคคลเข้าพื้นที่ทำงานไม่ตรงพื้นที่	3.00	1.05	60.00	18
1.3 บัตรอนุญาตบุคคลชำรุด	3.30	1.18	66.00	9
1.4 บัตรอนุญาตบุคคลแตะเครื่องสแกนไม่ผ่าน	3.27	1.08	65.33	10
1.5 พนักงานแต่งกายไม่เรียบร้อย	3.17	0.99	63.33	14

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	\bar{X}	S.D.	RII	อันดับ
1.6 หน้าของพนักงานไม่ตรงกับรูปในบัตรอนุญาต บุคคล	3.10	1.30	62.00	15
1.7 บัตรอนุญาตบุคคลหายระหว่างปฏิบัติงาน	3.37	1.25	67.33	8
1.8 พนักงานมีอาการมึนเมา	2.83	1.32	56.67	24
1.9 ไม่มีคนพนักงาน ทอท. พาเข้างานสำหรับ พนักงานบัตรบุคคลชั่วคราว	3.63	1.22	72.67	1
1.10 ไม่ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ขณะเข้าจุด ตรวจค้น	2.93	1.23	58.67	22
2. ปัญหาทางด้านเครื่องจักรและรถยนต์				
2.1 ไม่มีใบอนุญาตยานพาหนะ	3.07	1.31	61.33	17
2.2 ใบอนุญาตยานพาหนะของเครื่องจักรหรือ รถยนต์หมดอายุ	3.23	1.19	64.67	11
2.3 ใบอนุญาตยานพาหนะอนุญาตชำรุด	2.83	1.12	56.67	25
2.4 ไม่มีธงตราหมากรุกติดที่เครื่องจักรหรือรถยนต์	2.97	1.16	59.33	21
2.5 รถยนต์หรือเครื่องจักรไม่ติดตั้งถังดับเพลิง	3.47	1.11	69.33	4
2.6 ถังดับเพลิงที่ติดกับเครื่องจักรหรือรถยนต์ ไม่ ผ่านมาตรฐาน	3.00	1.17	60.00	19

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	\bar{X}	S.D.	RII	อันดับ
2.7 รถยนต์และเครื่องจักรไม่ติดสติ๊กเกอร์ตัวย่อ บริษัท	3.20	1.30	64.67	12
3. ปัญหาทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคม				
3.1 ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าพื้นที่หวง ห้าม	3.57	1.10	71.33	2
3.2 รายการเครื่องมือ วัสดุ ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวน ที่ขอในใบอนุญาต	3.43	1.07	68.67	7
3.3 ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าสำหรับของมี คม	3.47	1.07	69.33	5
3.4 รายการของมีคม ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอ ในใบอนุญาต	2.8	0.89	56	27
3.5 ไม่มีใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงาน เชื่อม ตัด และงานประกายไฟ	3.50	1.14	70	3
3.6 ไม่มีใบอนุญาตในการทำงานในที่อับอากาศ สำหรับงานอับอากาศ	3.10	1.32	62	16
3.7 มีการนำเครื่องตัดแก๊ส LPG เข้าไปในเขตหวง ห้าม	2.83	1.05	56.67	23

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	\bar{X}	S.D.	RII	อันดับ
3.8 มีการนำสารเคมีที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าเขตหวงห้าม	3.20	1.27	63.33	13
3.9 ไม่มีใบอนุญาตนำเข้า-ออกวัตถุไวไฟ เช่น ทินเนอร์ น้ำมันก๊าด ออกจากเขตหวงห้าม	2.97	1.19	59.33	26
3.10 ไม่มีใบอนุญาตนำเข้า-ออกน้ำมันเชื้อเพลิง	3.00	1.17	60	20

4.4 การวิเคราะห์ปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหา

4.4.1 จากผลการวิเคราะห์ค่าดัชนีความสำคัญของปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แล้วนำมาเรียงอันดับปัญหาโดยพิจารณาจากการแปลผลและจากการเรียงอันดับจากตารางที่ 4.10 พบว่ามีอยู่ 7 ปัญหาที่อยู่ในเกณฑ์ จากนั้นจึงได้นำปัญหาทั้ง 7 ข้อนี้ไปปรึกษาผู้เชี่ยวชาญเพื่อหาสาเหตุและแนวทางการแก้ไขปัญหасสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.11 และสามารถสรุปเป็นแผนภูมิการปลาได้ดังรูปที่ 4.6 เพื่อให้ง่ายต่อการนำเสนอ

ตารางที่ 4.11 วิเคราะห์สาเหตุของปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหา

อันดับ	ปัญหา	วิเคราะห์สาเหตุของปัญหา	แนวทางการแก้ปัญหา
1	ไม่มีคนพนักงาน ทอท. พาเข้างาน สำหรับ พนักงาน บัตรบุคคลชั่วคราว	ผู้ที่ถือบัตรอนุญาตบุคคลชนิดชั่วคราวที่จะผ่านเข้าไปในพื้นที่หวงห้ามจะต้องมีผู้รับรองโดยผู้ที่ถือบัตรถาวร ทั้งนี้ต้องไม่เกินคราวละ 5 คน ในบางครั้งผู้รับจ้างมีการนำพนักงานเกินจำนวน 5 คน จึงทำให้ผู้รับจ้างไม่สามารถนำพนักงานเข้าพื้นที่ได้	ผู้รับจ้างควรวางแผนจำนวนของพนักงานที่มีบัตรชั่วคราวว่ามีจำนวนเท่าไรและแจ้งต่อผู้ควบคุมงานของ ทอท. เพื่อที่ผู้ควบคุมงานของ ทอท. จะได้ประสานงานให้ผู้ถือบัตรอนุญาตบุคคลชนิดถาวร มาเซ็นรับรองให้ที่จุดตรวจค้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

อันดับ	ปัญหา	วิเคราะห์สาเหตุของปัญหา	แนวทางการแก้ปัญหา
2	ไม่มีใบอนุญาตขอนำเครื่องมือเข้าพื้นที่หวงห้าม	ก่อนเข้าทำงานผู้รับจ้างจะต้องนำส่งเอกสารเพื่อขออนุญาตนำเครื่องมือเข้าพื้นที่เขตหวงห้าม หลายครั้งที่ผู้รับจ้างลืมนำเอกสารมาแสดงหรือไม่ได้ให้ผู้ควบคุมงานของ ทอท. ลงลายมือชื่ออนุมัติ	ผู้รับจ้างควรเตรียมใบอนุญาตขอนำเครื่องมือ เพื่อให้ผู้ควบคุมงานทอท. เซ็นก่อนเริ่มงานทุกวัน
3	ไม่มีใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงาน เชื่อม ตัด และงานประกายไฟ	สำหรับงานที่มีประกายไฟผู้รับจ้างจะต้องทำใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงาน เชื่อม ตัด และงานประกายไฟ เพื่อที่จะแจ้งให้ ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัยทราบเพื่อจะได้เฝ้าระวังเหตุที่อาจเกิดขึ้น โดยเป็นหน้าที่ของผู้รับจ้างที่จะดำเนินการ หลายครั้งที่ผู้รับจ้างละเลยและไม่ได้เตรียมการไว้ก่อนที่จะทำงาน จึงทำให้ไม่สามารถเข้าพื้นที่เขตหวงห้ามได้	ใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงาน เชื่อม ตัด และงานประกายไฟ สามารถขอล่วงหน้าได้ 3 วันก่อนเริ่มงาน ผู้รับจ้างควรดำเนินการก่อนเข้าทำงาน
4	รถยนต์ หรือ เครื่องจักรไม่ติดตั้งดับเพลิง	เนื่องจากหลังปฏิบัติงานเสร็จบางครั้งมีการนำถังดับเพลิงออกจากรถ จึงทำให้เมื่อถึงที่เวลาที่จะเข้าพื้นที่จึงไม่สามารถเข้าพื้นที่เขตหวงห้ามได้	ควรจัดถังดับเพลิงให้ให้ประจำรถทุกคันที่เข้าเขตหวงห้าม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

อันดับ	ปัญหา	วิเคราะห์สาเหตุของปัญหา	แนวทางการแก้ปัญหา
5	ไม่มีใบอนุญาตขอนำเครื่องมือเข้าสำหรับของมีคม	สาเหตุจะเหมือนกับลำดับที่ 2. ไม่มีใบอนุญาตขอนำเครื่องมือเข้าพื้นที่หวงห้าม ก่อนเข้าทำงานผู้รับจ้างจะต้องนำส่งเอกสารเพื่อขออนุญาตนำเครื่องมือเข้าพื้นที่เขตหวงห้าม หลายครั้งที่ผู้รับจ้างลืมนำเอกสารมาแสดงหรือไม่ได้ให้ผู้ควบคุมงานของ ทอท. ลงลายมือชื่ออนุมัติ	ผู้รับจ้างควรเตรียมใบอนุญาตขอนำเครื่องมือ เพื่อให้ผู้ควบคุมงานทอท. เซ็นก่อนเริ่มงานทุกวัน
6	บัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ	ไม่มีการตรวจสอบวันหมดอายุของบัตรอนุญาตส่วนบุคคล	ผู้รับจ้างควรมีการจดบันทึกหรือตรวจสอบพนักงานทุกสัปดาห์เพื่อที่จะได้ทำบัตรได้อย่างต่อเนื่อง
7	รายการเครื่องมือ วัสดุ ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต	ก่อนที่นำเครื่องมือ หรือ วัสดุเข้าเขตหวงห้ามจะต้องทำรายการและนำส่งเอกสารเพื่อขออนุญาตจาก ฝ่ายรักษาความปลอดภัย แต่เนื่องจากผู้รับจ้างลงรายการเครื่องมือ หรือ วัสดุไม่ครบหรือไม่ตรงกับที่ขออนุญาตจึงทำให้ไม่สามารถนำเครื่องมือ หรือ วัสดุ ที่ไม่ได้ขออนุญาตเข้าพื้นที่ได้	ผู้รับจ้างควรตรวจสอบเครื่องมือ หรือ วัสดุ ที่จะใช้ทำงานก่อนเริ่มงานทุกๆ หรือ ถ้ามีรายการที่ไม่ครบ ควรเร่งดำเนินการขออนุญาตก่อนเข้าทำงาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4.2 การวิเคราะห์ปัญหาและแนวทางการแก้ไขของปัญหาโดยภาพรวมของปัญหาการเข้า-ออกที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น จากการสอบถามผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็น ปัญหาทางด้านบุคคล ปัญหาทางด้านเครื่องจักรและรถยนต์ และปัญหาทางด้านเครื่องมือ วัสดุ และของมีคม หากเกิดปัญหาขึ้นจะส่งผลกระทบต่อโครงการทั้งสิ้นแต่จะมากจะน้อยนั้นสามารถตอบได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามโดยใช้ค่าน้ำหนักความสำคัญจากตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 ค่าน้ำหนักความสำคัญ

ผู้เชี่ยวชาญ คนที่	ปัญหา		
	ปัญหาทางด้านบุคคล	ปัญหาทางด้านเครื่องจักร และรถยนต์	ปัญหาทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคม
1	32.14	26.19	41.67
2	37.25	33.33	29.41
3	45.24	23.81	30.95
4	33.00	25.00	42.00
5	34.65	27.56	37.80
6	31.03	17.24	51.72
7	38.57	21.43	40.00
8	37.04	25.93	37.04
9	40.54	20.27	39.19
10	42.00	22.00	36.00
11	36.56	23.66	39.78
12	40.00	24.00	36.00
13	38.24	22.06	39.71
14	37.80	28.05	34.15
15	31.52	30.43	38.04
16	34.44	30.00	35.56
17	36.08	25.77	38.14
18	38.30	23.40	38.30
19	38.00	31.00	31.00
20	40.43	24.47	35.11

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.12 ค่าน้ำหนักความสำคัญ (ต่อ)

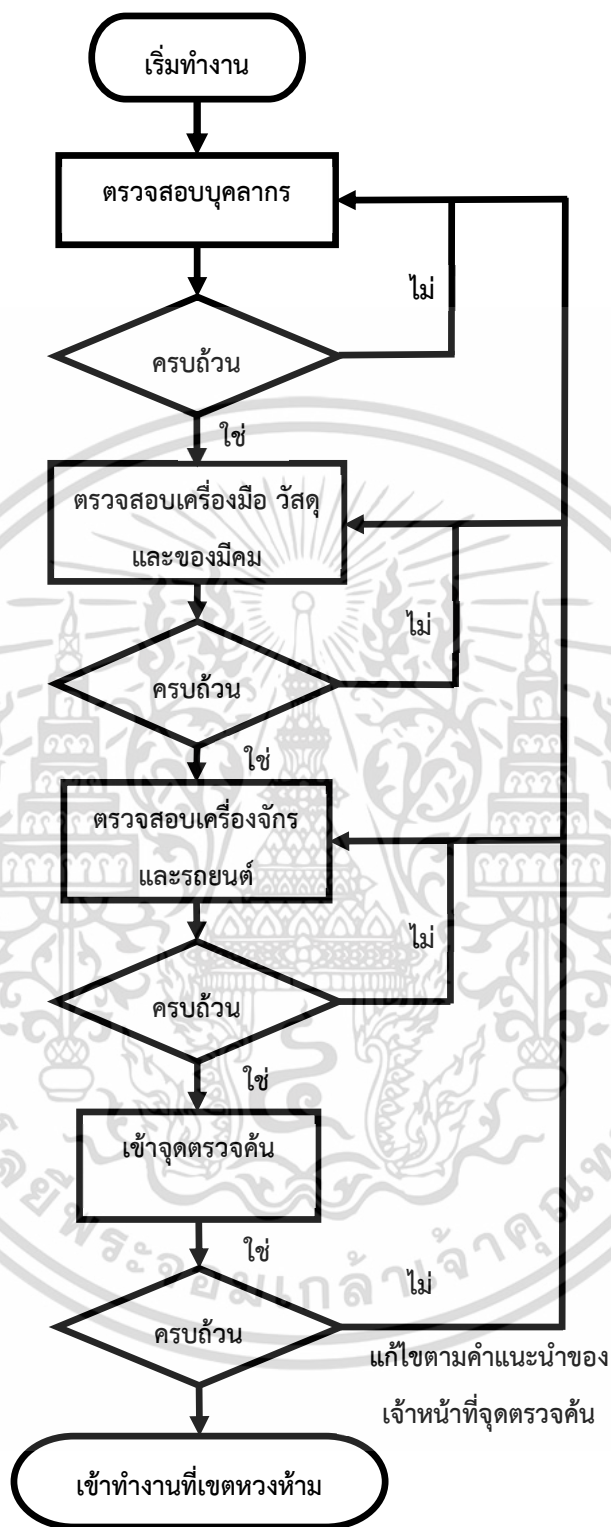
ผู้เชี่ยวชาญ คนที่	ปัญหา		
	ปัญหาทางด้านบุคคล	ปัญหาทางด้านเครื่องจักร และรถยนต์	ปัญหาทางด้านเครื่องมือ วัสดุ และของมีคม
21	38.10	23.81	38.10
22	35.48	31.18	33.33
23	39.78	25.81	34.41
24	35.35	24.24	40.40
25	42.71	20.83	36.46
26	35.16	27.47	37.36
27	44.55	21.78	33.66
28	39.80	26.53	33.67
29	35.63	26.44	37.93
30	37.93	24.14	37.93
ค่าเฉลี่ย	37.58	25.26	37.16

จากที่ตารางที่ 4.12 ทำให้สามารถวิเคราะห์ได้ว่า ปัญหาทางด้านบุคคลและปัญหาทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคมมีผลกระทบต่อโครงการในระดับที่เท่าๆ ที่ค่าเฉลี่ย 37.58 และ 37.16 สำหรับปัญหาทางด้านเครื่องจักรและรถยนต์จะส่งผลกระทบต่อโครงการน้อยที่สุดที่ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 25.26

4.4.3 วิธีการแก้ไขที่ดีที่สุดคือการป้องกันเพื่อไม่ให้ปัญหาเกิดขึ้น ผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการตรวจสอบความพร้อมของบุคลากร เครื่องจักร เครื่องมือ วัสดุ และวัสดุมีคม ต่างๆ ให้ถูกต้องตามกฎหมายระเบียบ ดังนั้นเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นจึงต้องมีการตรวจสอบประจำวันก่อนเริ่มงานทุกครั้งโดยรูปแบบลำดับการตรวจสอบดังรูปที่ 4.7 โดยขั้นตอนตรวจสอบให้ตรวจสอบบุคลากรเป็นลำดับแรกแล้วจึงให้บุคลากรที่ตรวจผ่านแล้วไปตรวจสอบเครื่องมือ วัสดุและของมีคม และตามด้วยตรวจสอบรถยนต์และเครื่องจักรเป็นลำดับสุดท้ายเนื่องจากมีค่าน้ำหนักความสำคัญน้อยที่สุด

การตรวจสอบพนักงานให้ตรวจสอบพนักงานก่อนเข้าจุดตรวจคันตามหัวข้อที่ 4.4.4 สำหรับการตรวจสอบเครื่องมือ วัสดุและของมีคมให้ใช้ใบตรวจสอบเครื่องจักรและรถยนต์ก่อนเข้าจุดตรวจคันตามหัวข้อที่ 4.4.5 และการตรวจสอบเครื่องมือ วัสดุและของมีคมก่อนเข้าจุดตรวจคันให้ใบตรวจสอบเครื่องมือ วัสดุและของมีคมก่อนเข้าจุดตรวจคันตามหัวข้อที่ 4.4.6





เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.7 แสดงถึงลำดับวิธีการตรวจสอบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4.4.การตรวจสอบพนักงานก่อนเข้าจุดตรวจค้น

การตรวจสอบพนักงานก่อนเข้าจุดตรวจค้น	
<p>1.ชนิดของบัตร คำอธิบาย บัตรถาวรจะมีที่นหลัง สิ้นน้ำเงิน(พนักงาน ทอท.) สีแดง(พนักงานบริษัท) บัตรชั่วคราวจะต้องผู้ถือบัตรถาวรมารับรองก่อนเข้าพื้นที่หวงห้ามโดย 1 บัตรถาวรสามารถรับรองได้ 5 คน</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>ตัวอย่างบัตรชั่วคราว</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ตัวอย่างบัตรถาวร</p> </div> </div>	<p><input type="checkbox"/> บัตรถาวร <input type="checkbox"/> บัตรชั่วคราว</p>
<p>2.ตรวจสอบหน้าพนักงานตรงกับรูปหน้าบัตรหรือไม่ คำอธิบาย เนื่องจากที่จุดตรวจจะมีกระบวนตรวจรูปที่บัตรให้ตรงกับเจ้าของบัตร</p>	<p><input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่</p>
<p>3.ตรวจสอบพื้นที่การทำงาน คำอธิบาย</p> <p>หมายเลข 1 พื้นที่ห้องโถงผู้โดยสารขาเข้า และบริเวณสายพานรับกระเป๋า</p> <p>หมายเลข 2 พื้นที่ห้องโถงผู้โดยสารขาเข้า และตั้งแต่สะพานเทียบเครื่องบิน ถึง เคาท์เตอร์ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง</p> <p>หมายเลข 3 พื้นที่บริเวณหลังจุดตรวจค้นของ ทอท.</p> <p>หมายเลข 4 พื้นที่บริเวณลานจอดอากาศยาน และพื้นที่บริเวณสายพานลำเลียงกระเป๋า และ Sorting</p> <p>หมายเลข 5 พื้นที่บริเวณที่กำหนดเป็นปลอดอาคาร</p> <p>หมายเลข 6 สามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่</p>	<p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p> <p><input type="checkbox"/> 3</p> <p><input type="checkbox"/> 4</p> <p><input type="checkbox"/> 5</p> <p><input type="checkbox"/> 6</p>
<p>4.ตรวจสอบวันหมดอายุบัตร คำอธิบาย หากบัตรหมดอายุจะไม่สามารถเข้าพื้นที่เขตหวงห้ามได้</p>	<p><input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่</p>
<p>5.ตรวจสอบความสมบูรณ์ของบัตร คำอธิบาย หากบัตรชำรุดอาจจะไม่สามารถสแกนผ่านจุดตรวจค้นได้และต้องเห็นรายละเอียดชัดเจน</p> <div style="text-align: center;">  <p>การตรวจสอบบัตร</p> </div>	<p><input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่</p>
<p>6.การแต่งกายของพนักงาน คำอธิบาย ปฏิบัติตามข้อบังคับและคู่มือว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงานสำหรับผู้รับเหมา</p> <div style="text-align: center;">  <p>การตรวจสอบการแต่งกาย</p> </div>	<p><input type="checkbox"/> หมวก Safety</p> <p><input type="checkbox"/> แต่งกายมิดชิด</p> <p><input type="checkbox"/> รองเท้า Safety</p> <p><input type="checkbox"/> สวมเสื้อบริษัท</p> <p><input type="checkbox"/> เสื้อสะท้อนแสง</p>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในการปฏิบัติงานเท่านั้น เมื่อผู้ดูแลเห็นใบระเบียบข้อดำเนินการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4.5 การตรวจสอบเครื่องจักรและรถยนต์ก่อนเข้าจุดตรวจค้น

การตรวจสอบเครื่องจักรและรถยนต์ก่อนเข้าจุดตรวจค้น	
<p>1. ติดตรวจสอบความพร้อมของบัตรอนุญาตรถยนต์และเครื่องจักร</p> <p>คำอธิบาย บัตรอนุญาตรถยนต์และเครื่องจักรต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์และรายละเอียดชัดเจน</p>	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<p>2. ตรวจสอบวันหมดอายุ</p> <p>คำอธิบาย หากบัตรหมดอายุจะไม่สามารถเข้าพื้นที่เขตหวงห้ามได้</p> <p>ตัวอย่างวิธีการตรวจ</p>  <p>การตรวจสอบวันหมดอายุ</p>	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<p>3. มีธงตราหมากรุกติดที่เครื่องจักรหรือรถยนต์</p> <p>คำอธิบาย ปฏิบัติตามข้อกำหนดยาน พานะ เครื่องจักร และการขับขี่ ติดตั้งเพื่อให้หอวิทยการบินและนักบินสามารถเห็นได้ชัดเจน</p>	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<p>4. ยานพาหนะรวมถึงเครื่องจักรก่อสร้างจะต้องติดไฟวับวาบ</p> <p>คำอธิบาย ปฏิบัติตามข้อกำหนดยาน พานะ เครื่องจักร และการขับขี่ ติดตั้งเพื่อให้หอวิทยการบินและนักบินสามารถเห็นได้ชัดเจน</p>	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<p>5. รถยนต์และเครื่องจักรติดสติ๊กเกอร์ตัวย่อบริษัท</p> <p>คำอธิบาย ปฏิบัติตามข้อกำหนดยาน พานะ เครื่องจักร และการขับขี่ เพื่อให้หอวิทยการบินและนักบินสามารถเห็นได้ชัดเจน เมื่อกระทำการฝึคนจะสามารถระบุได้ว่าเป็นของบริษัทใดเพื่อที่จะได้ดำเนินการตามบทลงโทษต่อไป</p> <p>ตัวอย่างวิธีการตรวจ</p>  <p>การตรวจสอบรถยนต์</p>	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่
<p>6. ตรวจสอบถังดับเพลิงขนาด 6A20B</p> <p>คำอธิบาย ติดตั้งถังดับเพลิงขนาด 6A20B ตามข้อกำหนดทำงานด้วยความร้อน</p> <p>ตัวอย่างวิธีการตรวจ</p>  <p>การตรวจสอบถังดับเพลิง</p>	<input type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่ใช่

รูปที่ 4.9 การตรวจสอบเครื่องจักรและรถยนต์ก่อนเข้าจุดตรวจค้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผล

ปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถสรุปโดยพิจารณาจากเทคนิคการวัดทัศนคติของลิเกิร์ต (Likert's technique) ในกรณีนี้ คะแนนเฉลี่ย 3.41 – 4.20 แปลความว่า พบเจอปัญหามาก (มากกว่า 60%) และเรียงลำดับความสำคัญ (Ranking Result) ได้ดังนี้

5.1.1 ปัญหาทางด้านคนมีอยู่ 2 ปัจจัยคือ

1. ปัญหาที่ 1.9 ไม่มีคนพนักงาน ทอท. พาเข้างานสำหรับ พนักงานบัตรบุคคลชั่วคราว ($\bar{X} = 3.63$, RII=72.67)

2. ปัญหาที่ 1.1 บัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ ($\bar{X} = 3.46$, RII=69.33)

5.1.2 ปัญหาทางด้านเครื่องจักร&รถยนต์มีอยู่ 1 ปัจจัยคือ

1. ปัญหาที่ 2.5 รถยนต์หรือเครื่องจักรไม่ติดตั้งถึงดับเพลิง ($\bar{X} = 3.47$, RII=69.33)

5.1.3 ปัญหาทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคมมีอยู่ 4 ปัจจัยคือ

1. ปัญหาที่ 3.1 ไม่มีใบอนุญาตขออนุญาตนำเครื่องมือเข้าพื้นที่หวงห้าม ($\bar{X} = 3.57$, RII=71.33)

2. ปัญหาที่ 3.2 รายการเครื่องมือ วัสดุ ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต ($\bar{X} = 3.43$, RII=68.67)

3. ปัญหาที่ 3.3 ไม่มีใบอนุญาตขออนุญาตนำเครื่องมือเข้าสำหรับของมีคม ($\bar{X} = 3.47$, RII=69.33)

4. ปัญหาที่ 3.5 ไม่มีใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงาน เชื่อม ตัด และงานประกายไฟ ($\bar{X} = 3.50$, RII=70.00)

สามารถจัดเรียงลำดับความสำคัญ (Ranking Result) ได้ดังตารางที่ 5.1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.1 เรียงลำดับความสำคัญ (Ranking Result)

ปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	\bar{X}	แปลผล	S.D.	RII	อันดับ
1. ไม่มีคนพนักงาน ทอท. พาเข้างานสำหรับ พนักงาน บัตรบุคคลชั่วคราว	3.63	มาก	1.22	72.67	1
2. ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าพื้นที่หวงห้าม	3.57	มาก	1.10	71.33	2
3. ไม่มีใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงาน เชื่อม ตัด และงานประกายไฟ	3.50	มาก	1.14	70	3
4. รถยนต์หรือเครื่องจักรไม่ติดตั้งถังดับเพลิง	3.47	มาก	1.11	69.33	4
5. ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าสำหรับของมีคม	3.47	มาก	1.07	69.33	5
6. บัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ	3.46	มาก	1.07	69.33	6
7. รายการเครื่องมือ วัสดุ ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอ ในใบอนุญาต	3.43	มาก	1.07	68.67	7

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้รับจ้าง

จากงานวิจัยฉบับนี้ได้แสดงให้เห็นปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่บริเวณจุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยแสดงให้เห็นว่าผู้รับจ้างที่จะเข้ามาประมูลงาน หรือ เข้ามาทำงานในพื้นที่เขตหวงห้าม นั้น จะต้องมีการศึกษาข้อกำหนดและระเบียบของการ เข้า-ออก พื้นที่บริเวณจุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เข้าใจเพื่อไม่ให้งานของผู้รับจ้างเกิดปัญหาและทำให้การทำงานล่าช้าซึ่งอาจจะทำให้โดนค่าปรับได้ โดยสามารถศึกษาได้จากคู่มือการก่อสร้างปรับปรุงพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สามารถดาวน์โหลดได้จากรูปที่ 5.1) หรือสามารถสอบถามได้จาก พนักงาน ทอท. ฝ่ายสนามบินและอาคาร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือ ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 5.1 คู่มือการก่อสร้างปรับปรุงพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

5.2.2 การนำไปใช้จริง

งานค้นคว้าอิสระนี้สามารถนำไปใช้จริงได้กับท่าอากาศยานที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เนื่องจากใช้มาตรฐานในการเข้า-ออกจุดตรวจค้นเหมือนกันและสามารถแก้ปัญหาในการเข้า-ออกของผู้รับจ้างได้จริง โดยใช้ Check List ตามหัวข้อที่ 4.4.4, 4.4.5 และ 4.4.6

5.2.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

จากการปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นด่านแรกของการที่จะเข้าไปทำงานในเขตหวงห้ามของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ยังมีกฎหมายและกฎระเบียบอีกมากที่ผู้รับจ้างจะต้องศึกษาขณะที่ทำงานในเขตหวงห้ามของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ดังนั้นสำหรับผู้สนใจในงานวิจัยที่เกี่ยวกับปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่บริเวณจุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถนำปัญหาดังกล่าวไปทดสอบกับกลุ่มเป้าหมายอื่นๆได้ โดยอาจจะทำการทดสอบในพื้นที่แตกต่างกัน เฉพาะเจาะจงมากขึ้น เพิ่มจำนวนประชากร เพิ่มกลุ่มตัวอย่างให้มากขึ้น เพื่อประสิทธิภาพในการวิเคราะห์ข้อมูล และยังสามารถนำไปวิจัยในส่วนของการทำงานในเขตหวงห้ามของท่าอากาศยานอื่นๆ ได้ต่อไป

บรรณานุกรม

- [1] สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. 2560. ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องหลักเกณฑ์ในการออกบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามของสนามบิน พ.ศ. 2560.
- [2] สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. 2563. ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยฉบับที่ 28 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ.
- [3] สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. 2563. ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเรื่อง กำหนดรายการวัตถุต้องห้ามซึ่งห้ามนำเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบินและนำขึ้นบนอากาศยาน พ.ศ. 2563.
- [4] สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. 2562. ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน.
- [5] บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). 2563. คู่มือการก่อสร้างปรับปรุงพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.
- [6] กรมท่าอากาศยาน. 2561. ระเบียบกรมท่าอากาศยานว่าด้วยพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมบริเวณสนามบินของกรมท่าอากาศยาน พ.ศ. 2561.
- [7] กรมท่าอากาศยาน. 2561. ระเบียบกรมท่าอากาศยานว่าด้วยพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมบริเวณสนามบินของกรมท่าอากาศยาน พ.ศ. 2561. ปัญหาการใช้สัญญาจ้างออกแบบและควบคุมงานก่อสร้างในโครงการก่อสร้างภาครัฐ.
- [8] สถาพร คุระนันท์, พิศพันธ์ ชาญวสุนันท์ และสุรพงษ์ ลิวไธสง. 2562. ปัญหาการใช้สัญญาจ้างออกแบบและควบคุมงานก่อสร้างในโครงการก่อสร้างภาครัฐ. ขอนแก่น. มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- [9] อรรถธรณ แยมสรवल. 2563. การสำรวจทัศนคติของชุมชนต่อผลกระทบของโครงการทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. กรุงเทพฯ. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- [10] หงษ์ลักษณ์ สุริยเดชะวงศ์. 2557. การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงในโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารสนามบิน: กรณีศึกษาโครงการสนามบินสุวรรณภูมิและโกลกาต้า. กรุงเทพฯ. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- [11] สีน พันธุ์พินิจ, เทคนิคการวิจัยทางสังคมศาสตร์, สำนักพิมพ์วิทย์พัฒนา, พ.ศ.2553, หน้า 129-131



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสัมภาษณ์เพื่อการค้นคว้าอิสระ

ปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โดย ไชยรินทร์ สุจิวัฒน์ (นักศึกษาปริญญาโท)

คณะวิศวกรรมศาสตรสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เริ่มเข้าสู่การสัมภาษณ์

- คำอธิบาย ชี้แจงถึงวัตถุประสงค์และขอบเขตของงานวิจัย
- ทำความเข้าใจถึงเนื้อหาของ งานวิจัย ขั้นตอนการเก็บข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล
- ประโยชน์ที่จะได้รับจากผลของงานวิจัย

คำถามทั่วไป (ตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ถูกสัมภาษณ์)

1.1 เพศของผู้กรอกแบบสอบถาม

- () 1. เพศหญิง () 2. เพศชาย

1.2 อายุ

- () 1. อายุ 25 - 30 ปี () 2. อายุ 31 - 35 ปี () 3. อายุ 36 - 40 ปี
() 4. อายุ 40 ปีขึ้นไป

1.3 ประสบการณ์ควบคุมงานในพื้นที่เขตการบิน

- () 1. อายุ 5 - 10 ปี () 2. อายุ 11 - 15 ปี () 3. อายุ 16 - 20 ปี
() 4. อายุ 21 ปีขึ้นไป

1.4 ระดับการศึกษา

- () 1. มัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช. () 2. ปวส. / อนุปริญญา
() 3. ปริญญาตรี () 4. ปริญญาโท

1.5 ตำแหน่ง

- () 1. วิศวกรชำนาญการ () 2. วิศวกรอาวุโส
() 3. ช่างเทคนิคอาวุโส () 4. ช่างโยธาอาวุโส

คำถามเฉพาะเจาะจงเกี่ยวกับ ปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- ปัญหาที่เกิดปัญหาในการเข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่พบเจอมีอะไรบ้าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ปัญหาใด ที่ท่านคิดว่าพบเจอปัญหานั้นบ่อยที่สุด

- ปัญหาใด ที่ท่านคิดว่า เมื่อเหตุการณ์นั้นเกิดขึ้นแล้ว จะมีผลกระทบต่อโครงการมากที่สุด

- เหตุการณ์เสี่ยงใด ที่ท่านคิดว่า ...



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถาม

ปัญหาการ เข้า-ออก ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยวิศวกรรมโยธา สาขาวิชาวิศวกรรมก่อสร้างการจัดการและสิ่งแวดล้อม คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เรื่อง “การศึกษาปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” จัดทำโดยนายไชยรินทร์ สุจิวัฒน์ เพื่อสำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรมหาบัณฑิต ในงานวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเครื่องมือสำหรับเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการศึกษาปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การตอบแบบสอบถามนี้แบ่งเป็น 2 ส่วน ใช้เวลาประมาณ 10 นาที

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้กรอกแบบสอบถาม

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง : กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง () เพียงหนึ่งช่อง

1.1 เพศของผู้กรอกแบบสอบถาม

- () 1. เพศหญิง () 2. เพศชาย

1.2 อายุ

- () 1. อายุ 25 - 30 ปี () 2. อายุ 31 - 35 ปี () 3. อายุ 36 - 40 ปี
() 4. อายุ 40 ปีขึ้นไป

1.3 ประสบการณ์ความคุมงานในพื้นที่เขตการบิน

- () 1. อายุ 5 - 10 ปี () 2. อายุ 11 - 15 ปี () 3. อายุ 16 - 20 ปี
() 4. อายุ 21 ปีขึ้นไป

1.4 ระดับการศึกษา

- () 1. มัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช. () 2. ปวส. / อนุปริญญา
() 3. ปริญญาตรี () 4. ปริญญาโท

1.5 ตำแหน่ง

- () 1. วิศวกรชำนาญการ 7,8 () 2. วิศวกรอาวุโส 5,6
() 3. ช่างเทคนิคอาวุโส 5,6 () 4. ช่างโยธาอาวุโส 5,6
() 5. ตำแหน่งอื่นๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	น้ำหนักการให้คะแนน				
	พบเจอ ปัญหาน้อย ที่สุด (0%) (1)	พบเจอปัญหา น้อย (พบเจอ20%) (2)	พบเจอปัญหา ปานกลาง (พบเจอ40%) (3)	พบเจอปัญหา มาก (พบเจอ60%) (4)	พบเจอปัญหา มากที่สุด (พบเจอ80%) (5)
1. ปัญหาทางด้านคน					
1.1 บัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ					
1.2 บัตรอนุญาตบุคคลเข้าพื้นที่ทำงานไม่ตรงพื้นที่					
1.3 บัตรอนุญาตบุคคลชำรุด					
1.4 บัตรอนุญาตบุคคลแตะเครื่องสแกนไม่ผ่าน					
1.5 พนักงานแต่งกายไม่เรียบร้อย					
1.6 หน้าของพนักงานไม่ตรงกับรูปในบัตรอนุญาต บุคคล					
1.7 บัตรอนุญาตบุคคลหายระหว่างปฏิบัติงาน					
1.8 พนักงานมีอาการมึนเมา					
1.9 ไม่มีพนักงาน ทอท. พาเข้างานสำหรับ พนักงานบัตรบุคคลชั่วคราว					
1.10 ไม่ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ขณะเข้าจุด ตรวจค้น					
2. ปัญหาทางด้านเครื่องจักร&รถยนต์					
2.1 ไม่มีใบอนุญาตยานพาหนะ					
2.2 ใบอนุญาตยานพาหนะของเครื่องจักรหรือ รถยนต์หมดอายุ					
2.3 ใบอนุญาตยานพาหนะอนุญาตชำรุด					
2.4 ไม่มีตรงรพามากรุกติดที่เครื่องจักรหรือรถยนต์					
2.5 รถยนต์หรือเครื่องจักรไม่ติดตั้งถึงดับเพลิง					
2.6 ถังดับเพลิงที่ติดกับเครื่องจักรหรือรถยนต์ ไม่ผ่านมาตรฐาน					
2.7 รถยนต์และเครื่องจักรไม่ติดสติ๊กเกอร์ตัวย่อ บริษัท					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	น้ำหนักการให้คะแนน				
	พบเจอ ปัญหาน้อย ที่สุด (0%) (1)	พบเจอปัญหา น้อย (พบเจอ20%) (2)	พบเจอปัญหา ปานกลาง (พบเจอ40%) (3)	พบเจอปัญหา มาก (พบเจอ60%) (4)	พบเจอปัญหา มากที่สุด (พบเจอ80%) (5)
3. ปัญหาทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคม					
3.1 ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าพื้นที่หวงห้าม					
3.2 รายการเครื่องมือ วัสดุ ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวน ที่ขอในใบอนุญาต					
3.3 ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าสำหรับของ มีคม					
3.4 รายการของมีคม ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ ขอในใบอนุญาต					
3.5 ไม่มีใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงาน เชื่อม ตัด และงานประกายไฟ					
3.6 ไม่มีใบอนุญาตในการทำงานในที่อับอากาศ สำหรับงานอับอากาศ					
3.7 มีการนำเครื่องตัดแก๊ส LPG เข้าไปในเขต หวงห้าม					
3.8 มีการนำสารเคมีที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าเขต หวงห้าม					
3.9 ไม่มีใบอนุญาตนำเข้า-ออกวัตถุไวไฟ เช่น ทินเนอร์ น้ำมันก๊าด ออกจากเขตหวงห้าม					
3.10 ไม่มีใบอนุญาตนำเข้า-ออกน้ำมันเชื้อเพลิง					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.1 แสดงฐานข้อมูล (Data Base) ของผู้ตอบแบบสอบถาม ในส่วนที่ 1

ผู้กรอก แบบสอบถาม	เพศ	อายุ	ประสบการณ์ควบคุม งานในเขตการบิน	การศึกษา	ตำแหน่ง
1	หญิง	36-40 ปี	11-15 ปี	ป.โท	วิศวกรชำนาญการ 7,8
2	ชาย	41 ปีขึ้นไป	11-15 ปี	ป.ตรี	วิศวกรอาวุโส 5,6
3	ชาย	41 ปีขึ้นไป	16-20 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส 5,6
4	ชาย	41 ปีขึ้นไป	21 ปีขึ้นไป	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ 7,8
5	ชาย	41 ปีขึ้นไป	11-15 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส 5,6
6	ชาย	36-40 ปี	11-15 ปี	ป.ตรี	วิศวกรอาวุโส 5,6
7	ชาย	41 ปีขึ้นไป	11-15 ปี	ป.ตรี	ช่างเทคนิคอาวุโส 5,6
8	ชาย	41 ปีขึ้นไป	21 ปีขึ้นไป	ป.ตรี	ช่างเทคนิคอาวุโส 5,6
9	ชาย	41 ปีขึ้นไป	21 ปีขึ้นไป	ป.ตรี	ช่างเทคนิคอาวุโส 5,6
10	ชาย	41 ปีขึ้นไป	11-15 ปี	ป.ตรี	ช่างเทคนิคอาวุโส 5,6
11	ชาย	36-40 ปี	11-15 ปี	ป.โท	วิศวกรอาวุโส 5,6
12	ชาย	41 ปีขึ้นไป	11-15 ปี	ป.โท	วิศวกรอาวุโส 5,6
13	ชาย	41 ปีขึ้นไป	11-15 ปี	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ 7,8
14	ชาย	41 ปีขึ้นไป	11-15 ปี	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ 7,8
15	ชาย	36-40 ปี	16-20 ปี	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ 7,8
16	ชาย	36-40 ปี	16-20 ปี	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ 7,8
17	ชาย	36-40 ปี	16-20 ปี	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ 7,8
18	ชาย	36-40 ปี	16-20 ปี	ป.ตรี	วิศวกรชำนาญการ 7,8
19	ชาย	31-35 ปี	16-20 ปี	ป.โท	วิศวกรอาวุโส 5,6
20	หญิง	31-35 ปี	11-15 ปี	ป.โท	วิศวกรอาวุโส 5,6
21	หญิง	31-35 ปี	11-15 ปี	ป.ตรี	วิศวกรอาวุโส 5,6
22	ชาย	31-35 ปี	11-15 ปี	ป.ตรี	วิศวกรอาวุโส 5,6
23	ชาย	31-35 ปี	11-15 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส 5,6
24	ชาย	31-35 ปี	11-15 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส 5,6
25	ชาย	25-30 ปี	5-10 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส 5,6
26	ชาย	25-30 ปี	5-10 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส 5,6
27	ชาย	25-30 ปี	5-10 ปี	ป.ตรี	ช่างโยธาอาวุโส 5,6
28	หญิง	25-30 ปี	5-10 ปี	ป.โท	วิศวกรอาวุโส 5,6
29	หญิง	25-30 ปี	5-10 ปี	ป.ตรี	วิศวกรอาวุโส 5,6
30	ชาย	25-30 ปี	5-10 ปี	ป.ตรี	วิศวกรอาวุโส 5,6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.2 แสดงผลการทดสอบความเที่ยงเชิงเนื้อหาของแบบสอบถาม Index of Item-objective Congruence (IOC)

การทดสอบความเที่ยงเชิงเนื้อหาของแบบสอบถาม Index of Item-objective Congruence (IOC)

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การเข้า-ออกที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

+1 หมายถึง แนใจ ว่าข้อคำถามสามารถวัดได้ตามวัตถุประสงค์

0 หมายถึง ไม่แนใจ ว่าข้อคำถามสามารถวัดได้ตามวัตถุประสงค์

-1 หมายถึง แนใจ ว่าข้อคำถามไม่สามารถวัดได้ตามวัตถุประสงค์

ข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.5-1 มีค่าความเที่ยงตรง ใช้ได้

ข้อคำถามที่มีค่า IOC ต่ำกว่า 0.5 ต้องปรับปรุงใช้ไม่ได้

ข้อคำถาม	ผู้เชี่ยวชาญ						ผลรวม	IOC	สรุปผล
	1	2	3	4	5	6			
1.ปัจจัยทางด้านคน									
1.1 บัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ	1	1	1	1	1	1	6	1	ใช้ได้
1.2 บัตรอนุญาตบุคคลเข้าพื้นที่ทำงานไม่ตรงพื้นที่	0	1	1	1	1	0	4	0.6667	ใช้ได้
1.3 บัตรอนุญาตบุคคลชั่วคราว	1	1	1	1	1	-1	4	0.6667	ใช้ได้
1.4 บัตรอนุญาตบุคคลและเครื่องสแกนไม่ผ่าน	1	1	1	1	-1	1	4	0.6667	ใช้ได้
1.5 พนักงานแต่งกายไม่เรียบร้อย	0	1	1	1	0	1	4	0.6667	ใช้ได้
1.6 หน้าของพนักงานไม่ตรงกับรูปในบัตรอนุญาตบุคคล	-1	1	1	1	0	1	3	0.5	ใช้ได้
1.7 บัตรอนุญาตบุคคลหลายระหว่างปฏิบัติงาน	0	1	1	1	1	1	5	0.8333	ใช้ได้
1.8 พนักงานมีอาการมึนเมา	0	1	1	1	1	1	5	0.8333	ใช้ได้
1.9 ไม่มีคนพนักงาน ทอท. พาเข้างานสำหรับ พนักงานบัตรบุคคลชั่วคราว	1	1	1	1	0	1	5	0.8333	ใช้ได้
1.10 ไม่ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ขณะเข้าจุดตรวจค้น	0	0	1	0	1	1	3	0.5	ใช้ได้
2.ปัจจัยทางด้านเครื่องจักร&รถยนต์									
2.1 ไม่มีใบอนุญาตยานพาหนะ	1	1	1	1	1	1	6	1	ใช้ได้
2.2 ใบอนุญาตยานพาหนะของเครื่องจักรหรือรถยนต์หมดอายุ	1	1	1	1	1	1	6	1	ใช้ได้
2.3 ใบอนุญาตยานพาหนะอนุญาตชั่วคราว	1	1	1	1	1	0	5	0.8333	ใช้ได้
2.4 ไม่มีรถตรวจหากฎกติที่เครื่องจักรหรือรถยนต์	1	1	1	1	1	1	6	1	ใช้ได้
2.5 รถยนต์หรือเครื่องจักรไม่ติดตั้งดับเพลิง	1	1	1	1	1	1	6	1	ใช้ได้
2.6 ดับเพลิงที่ติดกับเครื่องจักรหรือรถยนต์ไม่ผ่านมาตรฐาน	1	1	1	1	1	-1	4	0.6667	ใช้ได้
2.7 รถยนต์และเครื่องจักรไม่ติดสติ๊กเกอร์ด้วยบริษัท	0	1	1	1	1	1	5	0.8333	ใช้ได้
3.ปัจจัยทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคม									
3.1 ไม่มีใบอนุญาตขนานำเครื่องมือเข้าพื้นที่หวงห้าม	1	1	1	1	1	1	6	1	ใช้ได้
3.2 รายการเครื่องมือ วัสดุ ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต	0	1	1	1	-1	1	3	0.5	ใช้ได้
3.3 ไม่มีใบอนุญาตขนานำเครื่องมือเข้าสำหรับของมีคม	1	1	1	1	0	1	5	0.8333	ใช้ได้
3.4 รายการของมีคม ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต	1	1	1	1	1	1	6	1	ใช้ได้
3.5 ไม่มีใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงานเชื่อม ตัด และงานประกายไฟ	1	1	1	1	1	1	6	1	ใช้ได้
3.6 ไม่มีใบอนุญาตในการทำงานในที่อับอากาศสำหรับงานอับอากาศ	1	1	1	1	1	-1	4	0.6667	ใช้ได้
3.7 มีการนำเครื่องตัดแก๊ส LPG เข้าไปในเขตหวงห้าม	1	1	1	1	0	1	5	0.8333	ใช้ได้
3.8 มีการนำสารเคมีที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าเขตหวงห้าม	1	1	1	1	1	1	6	1	ใช้ได้
3.9 ไม่มีใบอนุญาตขนานำเข้า-ออกวัตถุไวไฟ เช่นทินเนอร์ น้ำมันก๊าด ออกจากเขตหวงห้าม	1	1	1	1	-1	1	4	0.6667	ใช้ได้
3.10 ไม่มีใบอนุญาตขนานำเข้า-ออกน้ำมันเชื้อเพลิง	1	1	1	1	1	1	6	1	ใช้ได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.3 แสดงการวัดความเชื่อถือของแบบสอบถามวิธี (Cronbach Alpha) ข้อปัญหาทั้งหมด

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.923	27

ตารางที่ ข.4 แสดงการวัดความเชื่อถือของแบบสอบถามวิธี (Cronbach Alpha) ปัญหาปัญหาทางด้านคน

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.797	10

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.5 แสดงการวัดความเชื่อถือของแบบสอบถามวิธี (Cronbach Alpha) ปัญหาทางด้าน
เครื่องจักร&รถยนต์

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.835	7

ตารางที่ ข.6 แสดงการวัดความเชื่อถือของแบบสอบถามวิธี (Cronbach Alpha) ปัญหาทางด้านเครื่องมือ
วัสดุและของมีคม

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.841	10

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.7 ข้อมูลดิบ (Raw Data) ของผลสำรวจของผู้ตอบแบบสอบถาม ในส่วนที่ 2

ผู้กรอก แบบสอบถาม	ปัญหาทางด้านคน										ปัญหาทางด้านเครื่องจักร&รถยนต์							ปัญหาทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคม										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
1	3	2	2	2	3	3	3	3	4	2	4	3	2	3	4	3	3	4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	
2	5	2	1	2	2	1	1	1	3	1	4	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	
3	4	3	2	3	2	1	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	3	1	1	1	1	1	2	1	1	
4	4	3	3	3	4	2	4	3	4	3	5	4	2	3	3	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	
5	5	4	4	4	5	3	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	
6	4	1	2	1	1	1	1	1	5	1	1	2	1	1	3	1	1	5	5	4	4	5	1	1	2	2	1	
7	2	3	3	2	4	2	3	1	4	3	2	2	2	3	3	2	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2
8	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
9	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2	4	3	3	
10	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	4	1	1	1	1	
11	4	3	3	3	4	4	4	2	5	2	2	3	3	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	3	
12	2	4	3	5	4	4	3	1	2	2	2	3	3	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	2	
13	3	2	2	2	4	2	2	2	5	2	2	3	2	2	2	2	2	3	4	4	2	2	2	2	2	3	3	
14	4	2	3	3	3	2	3	3	5	3	2	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	
15	3	3	4	3	2	3	4	3	2	2	4	5	5	3	5	2	4	3	2	5	3	3	5	2	5	4	3	
16	3	5	4	3	2	3	3	2	3	3	5	2	4	5	3	3	5	2	2	4	3	4	2	4	5	2	4	
17	5	2	3	2	2	5	3	3	5	5	2	5	5	3	3	3	4	4	5	5	3	3	4	2	4	3	4	
18	3	3	3	4	4	2	4	5	4	4	4	5	2	2	3	3	3	3	3	3	4	4	2	4	5	3	5	
19	3	5	5	3	2	5	5	4	2	4	5	4	4	5	4	5	4	2	4	3	2	3	3	3	2	5	4	
20	5	3	5	4	4	4	3	2	3	5	2	4	4	3	3	5	2	3	4	2	4	3	4	3	5	2	3	
21	5	3	5	4	5	5	5	3	3	2	5	2	3	4	3	3	5	3	5	4	3	5	5	4	4	2	5	
22	3	4	5	4	4	2	2	2	3	4	4	5	4	4	5	3	4	3	2	2	2	5	5	4	2	2	4	
23	3	5	3	4	3	5	5	2	5	2	5	2	3	3	3	3	5	5	3	3	2	4	3	2	2	5	3	
24	2	5	4	5	3	4	4	4	2	2	4	4	2	2	5	2	5	5	5	3	3	5	5	3	5	3	3	
25	4	3	5	5	4	3	3	5	5	4	3	2	2	2	5	2	4	5	5	3	2	4	2	3	5	2	4	
26	2	3	3	2	2	5	5	2	4	4	3	5	3	4	3	3	4	5	3	5	2	3	2	4	3	5	2	
27	5	2	5	5	4	4	5	5	5	5	2	2	2	4	5	5	2	4	3	5	2	5	3	4	3	3	2	
28	5	3	2	4	3	3	5	5	4	5	3	5	4	5	4	3	2	4	2	4	3	3	2	3	4	4	4	
29	2	2	2	4	3	5	4	3	3	3	2	2	3	2	5	5	4	4	3	4	2	4	5	4	2	2	3	
30	3	2	5	4	3	2	3	4	5	2	2	3	2	2	4	4	4	5	3	5	3	5	2	2	2	4	2	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.8 แสดงข้อมูลการสำรวจบัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2.00	6	20.0	20.0	20.0
	3.00	11	36.7	36.7	56.7
	4.00	6	20.0	20.0	76.7
	5.00	7	23.3	23.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.9 แสดงข้อมูลการสำรวจบัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุบัตรอนุญาตบุคคลเข้าพื้นที่ทำงานไม่ตรงพื้นที่

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	1	3.3	3.3	3.3
	2.00	9	30.0	30.0	33.3
	3.00	13	43.3	43.3	76.7
	4.00	3	10.0	10.0	86.7
	5.00	4	13.3	13.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.10 แสดงข้อมูลการสำรวจบัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุบัตรอนุญาตบุคคลชั่วคราว

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	1	3.3	3.3	3.3
	2.00	7	23.3	23.3	26.7
	3.00	11	36.7	36.7	63.3
	4.00	4	13.3	13.3	76.7
	5.00	7	23.3	23.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.11 แสดงข้อมูลการสำรวจบัตรอนุญาตบุคคลแต่ละเครื่องสแกนไม่ผ่าน

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	1	3.3	3.3	3.3
2.00	7	23.3	23.3	26.7
3.00	9	30.0	30.0	56.7
4.00	9	30.0	30.0	86.7
5.00	4	13.3	13.3	100.0
Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.12 แสดงข้อมูลการสำรวจพนักงานแต่งกายไม่เรียบร้อย

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	1	3.3	3.3	3.3
2.00	7	23.3	23.3	26.7
3.00	10	33.3	33.3	60.0
4.00	10	33.3	33.3	93.3
5.00	2	6.7	6.7	100.0
Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.13 แสดงข้อมูลการสำรวจหน้าของพนักงานไม่ตรงกับรูปในบัตรอนุญาตบุคคล

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	3	10.0	10.0	10.0
2.00	8	26.7	26.7	36.7
3.00	8	26.7	26.7	63.3
4.00	5	16.7	16.7	80.0
5.00	6	20.0	20.0	100.0
Total	30	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.14 แสดงข้อมูลการสำรวจบัตรอนุญาตบุคคลหายระหว่างปฏิบัติงาน

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	3	10.0	10.0	10.0
2.00	3	10.0	10.0	20.0
3.00	11	36.7	36.7	56.7
4.00	6	20.0	20.0	76.7
5.00	7	23.3	23.3	100.0
Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.15 แสดงข้อมูลการสำรวจพนักงานมีอากรมีนเมา

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	5	16.7	16.7	16.7
2.00	8	26.7	26.7	43.3
3.00	9	30.0	30.0	73.3
4.00	3	10.0	10.0	83.3
5.00	5	16.7	16.7	100.0
Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.16 แสดงข้อมูลการสำรวจไม่มีคนพนักงาน ทอท. พาเข้างานสำหรับพนักงานบัตรบุคคล
ชั่วคราว

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	1	3.3	3.3	3.3
2.00	5	16.7	16.7	20.0
3.00	8	26.7	26.7	46.7
4.00	6	20.0	20.0	66.7
5.00	10	33.3	33.3	100.0
Total	30	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.17 แสดงข้อมูลการสำรวจไม่ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ขณะเข้าจุดตรวจค้น

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	3	10.0	10.0	10.0
2.00	10	33.3	33.3	43.3
3.00	7	23.3	23.3	66.7
4.00	6	20.0	20.0	86.7
5.00	4	13.3	13.3	100.0
Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.18 แสดงข้อมูลการสำรวจไม่มีใบอนุญาตยานพาหนะ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	2	6.7	6.7	6.7
2.00	12	40.0	40.0	46.7
3.00	4	13.3	13.3	60.0
4.00	6	20.0	20.0	80.0
5.00	6	20.0	20.0	100.0
Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.19 แสดงข้อมูลการสำรวจใบอนุญาตยานพาหนะของเครื่องจักรหรือรถยนต์หมดอายุ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 2.00	11	36.7	36.7	36.7
3.00	8	26.7	26.7	63.3
4.00	4	13.3	13.3	76.7
5.00	7	23.3	23.3	100.0
Total	30	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.20 แสดงข้อมูลการสำรวจใบอนุญาตยานพาหนะอนุญาตชำระ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	2	6.7	6.7	6.7
2.00	12	40.0	40.0	46.7
3.00	8	26.7	26.7	73.3
4.00	5	16.7	16.7	90.0
5.00	3	10.0	10.0	100.0
Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.21 แสดงข้อมูลการสำรวจไม่มีรถราหมากรุกติดที่เครื่องจักรหรือรถยนต์

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	2	6.7	6.7	6.7
2.00	10	33.3	33.3	40.0
3.00	9	30.0	30.0	70.0
4.00	5	16.7	16.7	86.7
5.00	4	13.3	13.3	100.0
Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.22 แสดงข้อมูลการสำรวจรถยนต์หรือเครื่องจักรไม่ได้ตั้งถึงดับเพลิง

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	1	3.3	3.3	3.3
2.00	4	13.3	13.3	16.7
3.00	12	40.0	40.0	56.7
4.00	6	20.0	20.0	76.7
5.00	7	23.3	23.3	100.0
Total	30	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.23 แสดงข้อมูลการสำรวจระดับเพลิงที่ติดกับเครื่องจักรหรือรถยนต์ไม่ผ่านมาตรฐาน

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	3	10.0	10.0	10.0
2.00	6	20.0	20.0	30.0
3.00	14	46.7	46.7	76.7
4.00	2	6.7	6.7	83.3
5.00	5	16.7	16.7	100.0
Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.24 แสดงข้อมูลการสำรวจรถยนต์และเครื่องจักรไม่ติดสติ๊กเกอร์ตัวย่อบริษัท

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	3	10.0	10.0	10.0
2.00	8	26.7	26.7	36.7
3.00	3	10.0	10.0	46.7
4.00	11	36.7	36.7	83.3
5.00	5	16.7	16.7	100.0
Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.25 แสดงข้อมูลการสำรวจไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าพื้นที่หวงห้าม

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	1	3.3	3.3	3.3
2.00	3	10.0	10.0	13.3
3.00	12	40.0	40.0	53.3
4.00	6	20.0	20.0	73.3
5.00	8	26.7	26.7	100.0
Total	30	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.26 แสดงข้อมูลการสำรวจรายการเครื่องมือ วัสดุ ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2.00	6	20.0	20.0	20.0
	3.00	12	40.0	40.0	60.0
	4.00	5	16.7	16.7	76.7
	5.00	7	23.3	23.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.27 แสดงข้อมูลการสำรวจไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าสำหรับของมีคม

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	1	3.3	3.3	3.3
	2.00	4	13.3	13.3	16.7
	3.00	11	36.7	36.7	53.3
	4.00	8	26.7	26.7	80.0
	5.00	6	20.0	20.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.28 แสดงข้อมูลการสำรวจรายการของมีคม ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอในใบอนุญาต

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	1	3.3	3.3	3.3
	2.00	11	36.7	36.7	40.0
	3.00	12	40.0	40.0	80.0
	4.00	5	16.7	16.7	96.7
	5.00	1	3.3	3.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.29 แสดงข้อมูลการสำรวจไม่มีใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงาน เชื่อม ตัดและงาน
ประกายไฟ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	2	6.7	6.7	6.7
	2.00	2	6.7	6.7	13.3
	3.00	12	40.0	40.0	53.3
	4.00	7	23.3	23.3	76.7
	5.00	7	23.3	23.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.30 แสดงข้อมูลการสำรวจไม่มีใบอนุญาตในการทำงานในที่อับอากาศสำหรับงานอับอากาศ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	3	10.0	10.0	10.0
	2.00	9	30.0	30.0	40.0
	3.00	6	20.0	20.0	60.0
	4.00	6	20.0	20.0	80.0
	5.00	6	20.0	20.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.31 แสดงข้อมูลการสำรวจมีการนำเครื่องตัดแก๊ส LPG เข้าไปในเขตหวงห้าม

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	4	13.3	13.3	13.3
	2.00	7	23.3	23.3	36.7
	3.00	9	30.0	30.0	66.7
	4.00	10	33.3	33.3	100.0
		Total	30	100.0	100.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.32 แสดงข้อมูลการสำรวจมีการนำสารเคมีที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าเขตหวงห้าม

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	2	6.7	6.7	6.7
2.00	9	30.0	30.0	36.7
3.00	6	20.0	20.0	56.7
4.00	7	23.3	23.3	80.0
5.00	6	20.0	20.0	100.0
Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.33 แสดงข้อมูลการสำรวจไม่มีใบอนุญาตนำเข้า-ออกวัตถุไวไฟ เช่น ทินเนอร์ น้ำมันก๊าด
ออกจากเขตหวงห้าม

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	3	10.0	10.0	10.0
2.00	8	26.7	26.7	36.7
3.00	10	33.3	33.3	70.0
4.00	5	16.7	16.7	86.7
5.00	4	13.3	13.3	100.0
Total	30	100.0	100.0	

ตารางที่ ข.34 แสดงข้อมูลการสำรวจไม่มีใบอนุญาตนำเข้า-ออกน้ำมันเชื้อเพลิง

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1.00	4	13.3	13.3	13.3
2.00	5	16.7	16.7	30.0
3.00	11	36.7	36.7	66.7
4.00	7	23.3	23.3	90.0
5.00	3	10.0	10.0	100.0
Total	30	100.0	100.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ข.35 ตารางจัดอันดับดัชนีความรุนแรง (RII) ของปัจจัยทั้งหมด

ปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	\bar{X}	S.D.	RII	อันดับ
1. ปัญหาทางด้านคน				
1.1 บัตรอนุญาตบุคคลหมดอายุ	3.46	1.07	69.33	6
1.2 บัตรอนุญาตบุคคลเข้าพื้นที่ทำงานไม่ตรงพื้นที่	3.00	1.05	60.00	18
1.3 บัตรอนุญาตบุคคลชำรุด	3.30	1.18	66.00	9
1.4 บัตรอนุญาตบุคคลแตะเครื่องสแกนไม่ผ่าน	3.27	1.08	65.33	10
1.5 พนักงานแต่งกายไม่เรียบร้อย	3.17	0.99	63.33	14
1.6 หน้าของพนักงานไม่ตรงกับรูปในบัตรอนุญาตบุคคล	3.10	1.30	62.00	15
1.7 บัตรอนุญาตบุคคลหายระหว่างปฏิบัติงาน	3.37	1.25	67.33	8
1.8 พนักงานมีอาการมึนเมา	2.83	1.32	56.67	24
1.9 ไม่มีคนพนักงาน ทอท. พาเข้างานสำหรับ พนักงานบัตร บุคคลชั่วคราว	3.63	1.22	72.67	1
1.10 ไม่ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ขณะเข้าจุดตรวจค้น	2.93	1.23	58.67	23
2. ปัจจัยทางด้านเครื่องจักร&รถยนต์				
2.1 ไม่มีใบอนุญาตยานพาหนะ	3.07	1.31	61.33	17
2.2 ใบอนุญาตยานพาหนะของเครื่องจักรหรือรถยนต์ หมดอายุ	3.23	1.19	64.67	11
2.3 ใบอนุญาตยานพาหนะอนุญาตชำรุด	2.83	1.12	56.67	25
2.4 ไม่มีธงตราหมากรุกติดที่เครื่องจักรหรือรถยนต์	2.97	1.16	59.33	21
2.5 รถยนต์หรือเครื่องจักรไม่ติดตั้งถังดับเพลิง	3.47	1.11	69.33	4
2.6 ถังดับเพลิงที่ติดกับเครื่องจักรหรือรถยนต์ ไม่ผ่าน มาตรฐาน	3.00	1.17	60.00	19
2.7 รถยนต์และเครื่องจักรไม่ติดสติ๊กเกอร์ตัวย่อบริษัท	3.20	1.30	64.67	12
3. ปัจจัยทางด้านเครื่องมือ วัสดุและของมีคม				
3.1 ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าพื้นที่หวงห้าม	3.57	1.10	71.33	2
3.2 รายการเครื่องมือ วัสดุ ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอใน ใบอนุญาต	3.43	1.07	68.67	7
3.3 ไม่มีใบอนุญาตขออนำเครื่องมือเข้าสำหรับของมีคม	3.47	1.07	69.33	5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	\bar{X}	S.D.	RII	อันดับ
3.4 รายการของมีคม ที่นำเข้าเกินกว่าจำนวนที่ขอใน ใบอนุญาต	2.8	0.89	56	27
3.5 ไม่มีใบอนุญาตทำงาน Hot work สำหรับงาน เชื่อม ตัด และงานประกายไฟ	3.50	1.14	70	3
3.6 ไม่มีใบอนุญาตในการทำงานในที่อับอากาศ สำหรับงาน อับอากาศ	3.10	1.32	62	16
ปัญหาของการ เข้า-ออก พื้นที่ของผู้รับจ้าง ที่จุดตรวจค้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	\bar{X}	S.D.	RII	อันดับ
3.7 มีการนำเครื่องตัดแก๊ส LPG เข้าไปในเขตหวงห้าม	2.83	1.05	56.67	7
3.8 มีการนำสารเคมีที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าเขตหวงห้าม	3.20	1.27	63.33	13
3.9 ไม่มีใบอนุญาตนำเข้า-ออกวัตถุไวไฟ เช่น ทินเนอร์ น้ำมันก๊าส ออกจากเขตหวงห้าม	2.97	1.19	59.33	26
3.10 ไม่มีใบอนุญาตนำเข้า-ออกน้ำมันเชื้อเพลิง	3.00	1.17	60	20

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ประวัติผู้เขียน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - นามสกุล	นายไชยรินทร์ สุจิวัฒน์
วัน เดือน ปีเกิด	9 มิถุนายน 2535
ที่อยู่	55/643 หมู่ 2 หมู่บ้าน ศุภาลัย ไพรัตน์ บางนา-ลาดกระบัง ต.ศรีษะจรเข้ชั้น้อย อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ 10570
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2556 วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) เกียรตินิยมอันดับ 1 มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี
ประสบการณ์ทำงาน	วิศวกรโยธา
พ.ศ. 2557-2560	บริษัท นันทวัน (ไทยโอบายาชิ) จำกัด
พ.ศ. 2560 - ปัจจุบัน	วิศวกร 4 บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้