

ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก



นายวิฑูรย์ นัคราจารย์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา ภาควิชาวิศวกรรมโยธา

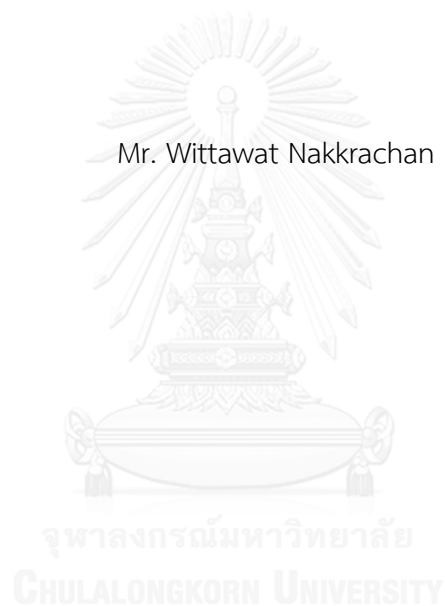
คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

FACTORS AFFECTING TRUCK DRIVER'S CAREER CHANGE INTENTION

Mr. Wittawat Nakkrachan



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Engineering Program in Civil Engineering

Department of Civil Engineering

Faculty of Engineering

Chulalongkorn University

Academic Year 2015

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับ รถบรรทุก
โดย	นายวิวัฒน์ นัคราจารย์
สาขาวิชา	วิศวกรรมโยธา
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	รองศาสตราจารย์ ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์

คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต

.....คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.สุพจน์ เตชวรสินสกุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.เกษม ชูจารุกุล)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์)

.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.บุญชัย แสงเพชรงาม)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ดร.ฐิติมา วงศ์อินตา)

วิทวัส นัคราจารย์ : ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก (FACTORS AFFECTING TRUCK DRIVER'S CAREER CHANGE INTENTION) อ.ที่ปรึกษา วิทยานิพนธ์หลัก: รศ. ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์, 101 หน้า.

จากปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุกที่อุตสาหกรรมรถบรรทุกในประเทศไทย กำลังเผชิญ การศึกษาครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างเด่นชัดต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก ซึ่งทำการศึกษาโดยใช้แบบสอบถามในการสำรวจทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีต่ออาชีพ สถานะทางสังคม ผลตอบแทน ความก้าวหน้าและความมั่นคงในอาชีพ ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงาน ความเหนื่อยหน่าย และความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก แบ่งการสำรวจกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ตามสภาพแวดล้อมในการทำงานที่แตกต่างกัน โดยกลุ่มที่ 1 พนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) จำนวน 146 คน และกลุ่มที่ 2 พนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง จำนวน 170 คน การวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้างนำมาใช้วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสาเหตุและผลกระทบของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

ผลการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกทั้ง 2 กลุ่ม ประกอบด้วย 1) การรับรู้ถึงสถานะทางสังคมที่ด้อยต่ำกว่าอาชีพอื่น 2) ได้รับผลตอบแทนต่ำ ขาดความก้าวหน้าและความไม่มั่นคงในอาชีพ และ 3) ความเหนื่อยหน่ายจากการทำงาน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ภาควิชา วิศวกรรมโยธา

ลายมือชื่อนิสิต

สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

ปีการศึกษา 2558

5570374021 : MAJOR CIVIL ENGINEERING

KEYWORDS: TRUCK DRIVER / BURNOUT / INTENTION TO CHANGE CAREER

WITTAWAT NAKKRACHAN: FACTORS AFFECTING TRUCK DRIVER'S CAREER CHANGE INTENTION. ADVISOR: ASSOC. PROF. SOMPONG SIRISOPONSILP, Ph.D., 101 pp.

Given the problem of driver shortage facing trucking industry in Thailand, this study is carried out with the objective to explore factors that have notable influence on the intention to change career of truck drivers. The study is completed through a questionnaire survey of drivers' attitude towards their career, social status, salary, career progress and career security, work-life conflict, being burnout, and the intention to change career. The study divides survey sample into two driver groups with different working environment. The first group consists of 146 drivers of 4 wheeler trucks (pickup trucks) while the second group consists of 170 trailer drivers. The Structural Equation Modeling (SEM) is used to determine the cause and effect relationship that will reveal key factors influencing the intention to change career.

The results of the analysis show that the key factors that have significant effects on the intention to change career for the two driver groups include 1) the perception that truck driving has an inferior social status than other professions, 2) perceived low salary, poor career advancement and insecurity and 3) being burnout.

Department: Civil Engineering

Student's Signature

Field of Study: Civil Engineering

Advisor's Signature

Academic Year: 2015

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เป็นอย่างสูง ด้วยคำแนะนำในการค้นคว้าข้อมูลเพิ่มเติม ให้ข้อเสนอแนะในการทำวิจัย และแนะนำการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่อง นอกจากนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ประธานคณะกรรมการและกรรมการทุกท่านซึ่งประกอบไปด้วย รองศาสตราจารย์ ดร.เกษม ชูจากรกุล ผู้ช่วยศาสตราจารย์ บุญชัย แสงเพชรงาม ดร.ฐิติมา วงศ์อินตา ที่ให้คำแนะนำ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณา จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ผู้วิจัยมีความยินดีเป็นอย่างยิ่งหากงานวิจัยชิ้นนี้จะเป็นประโยชน์สำหรับผู้ที่กำลังศึกษาวิจัยเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก และหากมีข้อผิดพลาดประการใดผู้วิจัยขอน้อมรับและขออภัยมา ณ ที่นี้

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	1
สารบัญรูป.....	1
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	4
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
บทที่ 2 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 ความหมายของการเปลี่ยนอาชีพ.....	6
2.2 กระบวนการเปลี่ยนอาชีพ.....	6
2.3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนอาชีพ.....	7
2.3.1 ความเหนื่อยหน่ายจากการทำงาน.....	12
2.3.2 ทักษะติดต่ออาชีพ.....	14
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	15
2.4.1 งานวิจัยในไทย.....	15
2.4.2 งานวิจัยต่างประเทศ.....	16
2.5 สรุปการทบทวนแนวความคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและงานวิจัยในอดีต.....	17
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	18

3.1 ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย.....	18
3.2 ทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	19
3.3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	21
3.3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	21
3.3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	22
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล	25
3.4.1 การวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงาน ขับรถบรรทุกโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ.....	28
3.4.2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้ แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง.....	28
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	32
4.1 ผลการวิเคราะห์ลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุก	34
4.1.1 พนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ).....	34
4.1.2 พนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง.....	37
4.2 การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกและทัศนคติต่อความตั้งใจที่ จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก	40
4.2.1 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยทัศนคติต่ออาชีพและค่าเฉลี่ยทัศนคติต่อความตั้งใจที่จะ เปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม กลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ).....	41
4.2.2 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยทัศนคติต่ออาชีพและค่าเฉลี่ยทัศนคติต่อความตั้งใจที่จะ เปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม กลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก หัวลากและรถพ่วง.....	45
4.3 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยรายข้อคำถามระหว่างกลุ่มพนักงานขับ รถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) กับกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง	49

4.4 วิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยรายข้อคำถามในแต่ละด้านที่มีต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก	52
4.4.1 วิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยรายข้อคำถามในแต่ละด้านที่มีต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ).....	52
4.4.2 วิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยรายข้อคำถามในแต่ละด้านที่มีต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง.....	59
4.5 การวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM)	66
4.5.1 การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA).....	68
4.5.2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ	72
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	81
5.1 สรุปผลการวิจัย	83
5.1.1 สรุปผลการวิเคราะห์การแจกแจงของข้อมูลส่วนบุคคล และทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุก	83
5.1.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยทัศนคติของกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) กับกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง.....	87
5.1.3 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่ออาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก	87
5.1.4 ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยรายข้อคำถามต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ.....	88
5.1.5 ผลการวิเคราะห์ความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยสมการเชิงโครงสร้าง	90
5.2 อภิปรายผล	91
5.3 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยในครั้งต่อไป	91
รายการอ้างอิง	92
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	101

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1.1	เปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบภายในประเทศไทย	1
ตารางที่ 1.2	ดัชนีวัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของประเทศอาเซียนประจำปี 2557	2
ตารางที่ 1.3	จำนวนรถบรรทุกจดทะเบียนกับกรมขนส่งทางบก	3
ตารางที่ 1.4	จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ชนิดที่ 3 (รถบรรทุก)	3
ตารางที่ 2.1	สรุปปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนอาชีพ	17
ตารางที่ 3.1	สรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพ	19
ตารางที่ 3.2	ผลการตรวจสอบค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหา (Content validity index: CVI) ของแบบสอบถามมีดังนี้	24
ตารางที่ 3.3	ค่าความเชื่อถือได้ของแบบสอบถาม	25
ตารางที่ 4.1	สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิจัย	33
ตารางที่ 4.2	ผลการวิเคราะห์ลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ)	35
ตารางที่ 4.3	ผลการวิเคราะห์ลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง	38
ตารางที่ 4.4	ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านลักษณะเฉพาะของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อ คำถาม (n=132).....	41
ตารางที่ 4.5	ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านสถานะทางสังคมของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกราย ข้อคำถาม (n=132).....	42
ตารางที่ 4.6	ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านผลตอบแทนของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อ คำถาม (n=132).....	42
ตารางที่ 4.7	ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงในอาชีพของพนักงานขับ รถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=132).....	43
ตารางที่ 4.8	ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานของพนักงาน ขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=132)	43
ตารางที่ 4.9	ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านความเหนื่อยหน่ายของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อ คำถาม (n=132).....	44

ตารางที่ 4.10 ผลการวิเคราะห์ความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=132).....	44
ตารางที่ 4.11 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านลักษณะเฉพาะของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=153).....	45
ตารางที่ 4.12 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านสถานะทางสังคมของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=153).....	46
ตารางที่ 4.13 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านผลตอบแทนของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=153).....	46
ตารางที่ 4.14 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงในอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=153).....	47
ตารางที่ 4.15 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=153).....	47
ตารางที่ 4.16 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านความเหนื่อยหน่ายของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=153).....	48
ตารางที่ 4.17 ผลการวิเคราะห์ความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=153).....	49
ตารางที่ 4.18 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของทัศนคติและความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ กับ พนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง.....	50
ตารางที่ 4.19 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณโดยวิธี Enter จากตัวแปรทัศนคติต่ออาชีพทุกข้อคำถาม เพื่อพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในข้อคำถามที่ 1 (n=132)..	54
ตารางที่ 4.20 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณโดยวิธี Enter จากตัวแปรทัศนคติต่ออาชีพทุกข้อคำถาม เพื่อพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในข้อคำถามที่ 2 (n=132)..	55
ตารางที่ 4.21 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณโดยวิธี Enter จากตัวแปรทัศนคติต่ออาชีพทุกข้อคำถาม เพื่อพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในข้อคำถามที่ 4 (n=132)..	57
ตารางที่ 4.22 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณโดยวิธี Enter จากตัวแปรทัศนคติต่ออาชีพทุกข้อคำถาม เพื่อพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในข้อคำถามที่ 5 (n=132)..	58

ตารางที่ 4.23 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณโดยวิธี Enter จากตัวแปรทัศนคติต่อ อาชีพทุกข้อคำถาม เพื่อพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในข้อคำถามที่ 1 (n=153)..	61
ตารางที่ 4.24 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณโดยวิธี Enter จากตัวแปรทัศนคติต่อ อาชีพทุกข้อคำถาม เพื่อพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในข้อคำถามที่ 2 (n=153)..	63
ตารางที่ 4.25 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณโดยวิธี Enter จากตัวแปรทัศนคติต่อ อาชีพทุกข้อคำถาม เพื่อพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในข้อคำถามที่ 5 (n=153)..	65
ตารางที่ 4.26 รายละเอียดของปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับ รถบรรทุก.....	66
ตารางที่ 4.27 ค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ของตัวแปรที่ทำการสำรวจกับปัจจัยแฝง	69
ตารางที่ 4.28 ค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ของตัวแปรที่ทำการสำรวจกับปัจจัยแฝง	71
ตารางที่ 4.29 สัมประสิทธิ์ของแบบจำลองความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลาอันใกล้	74
ตารางที่ 4.30 สัมประสิทธิ์ของแบบจำลองความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคต.....	76
ตารางที่ 4.31 สัมประสิทธิ์ของแบบจำลองความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลาอันใกล้	78
ตารางที่ 4.32 สัมประสิทธิ์ของแบบจำลองความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคต.....	80

สารบัญรูป

รูปที่ 2.1 สถานะของการเปลี่ยนอาชีพ	7
รูปที่ 2.2 ความเชื่อมโยงของแบบจำลองการเปลี่ยนอาชีพ	8
รูปที่ 2.3 แบบจำลองความเชื่อมโยงของกระบวนการเปลี่ยนอาชีพในธุรกิจให้บริการ	9
รูปที่ 2.4 แบบจำลอง Job Demand – resources ประยุกต์ร่วมกับความเหนื่อยหน่ายและการเปลี่ยนอาชีพ	10
รูปที่ 2.5 แบบจำลองเชิงโครงสร้างการเปลี่ยนอาชีพของพนักงาน IT	11
รูปที่ 3.1 ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย	18
รูปที่ 3.2 กรอบแนวคิดงานวิจัยสำหรับวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ	20
รูปที่ 3.3 องค์ประกอบของแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง	29
รูปที่ 4.1 ค่าความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (กระบะ)	53
รูปที่ 4.2 ค่าความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง	60
รูปที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันสำหรับกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ ..	68
รูปที่ 4.4 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันสำหรับกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง	70
รูปที่ 4.5 การวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลาอันใกล้ของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ)	73
รูปที่ 4.6 การวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคตของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ)	75
รูปที่ 4.7 การวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลาอันใกล้ของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง	77
รูปที่ 4.8 การวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคตของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง	79

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งถูกจัดความสำคัญไว้เป็นลำดับต้นๆ ที่ช่วยสนับสนุนกิจการด้านต่างๆ ให้ประสบผลสำเร็จ ทั้งยังมีบทบาทเป็นดรรชนีชี้วัดความเจริญก้าวหน้าของประเทศได้อีกทางหนึ่ง การขนส่งเปรียบเสมือนเส้นเลือดที่นำปัจจัยการผลิต และผลผลิตไปยังที่ต่างๆ ที่มีความต้องการ ดังนั้น การขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนโดยเปรียบเทียบต่ำจึงเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายในประเทศอย่างยั่งยืน และยังเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่นิยมใช้วิธีการขนส่งทางถนนมากกว่า 80% เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีเครือข่ายครอบคลุมและเชื่อมโยงกันอย่างกว้างขวาง มีความยืดหยุ่นสูงและสามารถเข้าถึงให้บริการได้ทุกพื้นที่

ตารางที่ 1.1 เปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบภายในประเทศไทย

รูปแบบการขนส่ง	ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	ทางอากาศ	รวม
ปริมาณ (ล้านตัน)	426.1	11.8	91.7	0.1	529.7
สัดส่วน (%)	80.44	2.23	17.31	0.02	100

หมายเหตุ ข้อมูลการขนส่งสินค้าเป็นข้อมูลปี 2556

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2558)

จากข้อมูลตารางที่ 1.1 พบว่าการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีปริมาณสูงที่สุดและเป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่หล่อเลี้ยงสังคมและชุมชนมาโดยตลอด การขนส่งทางถนนกระทำได้โดยการใช้อัตรรทุก 4 ล้อ 6 ล้อ 10 ล้อ หรือมากกว่า 10 ล้อ เป็นยานพาหนะในการเคลื่อนย้ายสินค้า อาจกล่าวได้ว่าสินค้าทุกชนิดสามารถขนส่งได้โดยการขนส่งทางถนน ข้อดีที่สำคัญที่สุดของการขนส่งทางถนน ได้แก่ คุณลักษณะที่เรียกว่าบริการถึงที่หรือ Door-to-door Service หรือการนำสินค้าไปส่งได้ถึงบ้าน ทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภคได้รับความสะดวกสบายมากกว่ารูปแบบการ

ขนส่งอื่นๆ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายถนนครอบคลุมเชื่อมโยงทั้งในเขตเมืองและนอกเมืองสามารถเข้าถึงให้บริการได้ทุกพื้นที่

สืบเนื่องจากการเข้าสู่การเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC: ASEAN Economic Community) ซึ่งทำให้กลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนกลายเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน (Single Market and Production Base) เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรี ซึ่งการเปิดเสรีด้านบริการนั้นเป็นปัจจัยที่สำคัญในการส่งเสริมธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งได้กำหนด 12 สาขาบริการ โดยที่สาขาบริการการขนส่งเป็น 1 ใน 12 สาขาบริการ ในการเปิดเสรีด้านบริการนั้นประเทศสมาชิกอาเซียนจะต้องปรับปรุงและลดข้อจำกัดในการส่งเสริมธุรกิจการค้าระหว่างกัน ประกอบด้วย ข้อจำกัดในการเข้าสู่ตลาด (limitation to make access) และข้อจำกัดในการปฏิบัติเยี่ยงในคนชาติ (limitation to make treatment) ส่งผลให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของอาเซียน สามารถเข้าไปลงทุนประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นได้และสามารถถือหุ้นในธุรกิจได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยต้องปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการเพื่อแข่งขันกับบริษัทต่างชาติ โดยเฉพาะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs : Logistics service provider) สัญชาติสิงคโปร์และมาเลเซียที่มีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการเทคโนโลยี และให้บริการแบบครบวงจร ซึ่งดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆในอาเซียนแสดงดังตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.2 ดัชนีวัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของประเทศอาเซียนประจำปี 2557

รายการ	สิงคโปร์	มาเลเซีย	ไทย	เวียดนาม	อินโดนีเซีย	ฟิลิปปินส์	กัมพูชา
PLI RANK (ระดับโลก)	5	25	35	48	53	57	83
LPI SCORE	4.00	3.59	3.43	3.15	3.08	3.00	2.74
1. พืชศุลกากร	4.01	3.37	3.21	2.81	2.87	3.00	2.67
2. โครงสร้างพื้นฐาน	4.28	3.56	3.90	3.11	2.92	2.60	2.58
3. ความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ	3.70	3.64	3.30	3.22	2.87	3.33	2.83
4. ความสามารถของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศ	3.97	3.47	3.29	3.09	3.21	2.93	2.67
5. ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	3.90	3.58	3.45	3.19	3.11	3.00	2.92
6. การส่งมอบตรงเวลา	4.25	3.92	3.96	3.49	3.53	3.07	2.75

ที่มา : สุนตรา จันทบุรี (2016)

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กที่ให้บริการเฉพาะในกลุ่มการขนส่งเท่านั้นและมีทักษะความรู้ในการให้บริการอย่างจำกัด ทั้งยังประสบปัญหาขาดแคลนด้านแรงงานในระดับปฏิบัติการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพนักงานขับรถบรรทุก ซึ่งจากข้อมูลของสมาพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกแห่งประเทศไทย พบว่า พนักงานขับรถบรรทุก ซึ่งเป็นกลุ่มคนที่มีจำนวนมากที่สุดในธุรกิจโลจิสติกส์ แต่กำลังประสบปัญหาขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุกเฉลี่ยร้อยละ 20 จากการสำรวจข้อมูลของผู้ประกอบการเอกชนพบว่าปัจจุบันสัดส่วนพนักงานขับรถต่อรถบรรทุกอยู่ที่ 0.7 คนต่อคัน โดยมีสาเหตุสำคัญจากเส้นทางอาชีพของการเป็นพนักงานขับรถบรรทุกที่ไม่จูงใจให้เข้ามาทำงานและไม่เกิดการพัฒนาในสายอาชีพ ดังจะเห็นได้จากตัวเลขสถิติจากข้อมูลกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก (2558) ตารางที่ 1.3 จำนวนรถบรรทุกที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก และตารางที่ 1.4 จำนวนการจดทะเบียนใบอนุญาตขับขี่ ชนิดที่ 3 (รถบรรทุก) ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงปี 2554-2558 ซึ่งชี้ให้เห็นถึงการขยายตัวของผู้ประกอบการธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์และแรงงานในภาคขนส่ง

ตารางที่ 1.3 จำนวนรถบรรทุกจดทะเบียนกับกรมขนส่งทางบก

ปี	2554	2555	2556	2557	2558
จำนวนรถบรรทุกที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่ง (คัน)	852,923	898,214	963,173	1,009,567	1,030,746

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2558 : ออนไลน์

ตารางที่ 1.4 จำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ชนิดที่ 3 (รถบรรทุก)

ปี	2554	2555	2556	2557	2558
จำนวนใบอนุญาตขับขี่ ชนิดที่ 3 (รถบรรทุก) (ใบ)	526,714	583,045	294,073	305,042	313,617

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2558 : ออนไลน์

จากการขยายกิจการของผู้ประกอบการขนส่ง ทำให้จำนวนรถบรรทุกในระบบขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่จำนวนพนักงานขับรถบรรทุกไม่สามารถเพิ่มได้ทันการขยายตัวของจำนวนผู้ประกอบการและจำนวนรถบรรทุก จึงทำให้ประสบปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุก จากรายงานของสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยพบว่า ผู้ประกอบการรถบรรทุกกำลังประสบปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับรถกว่า 1.4 แสนคน เนื่องจากอาชีพพนักงานขับรถไม่มีบุคลากรที่เป็นคนรุ่นใหม่เข้ามาแทนหรือมีเข้ามาในปริมาณที่น้อย เพราะที่ผ่านมามีอาชีพพนักงานขับ

รถบรรทุกถูกมองว่าเป็นงานที่หนัก และไม่ค่อยได้รับการยอมรับจากสังคม จึงทำให้ไม่ค่อยมีคนรุ่นใหม่สนใจเลือกประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก และไม่สามารถเพิ่มเวลาทำงานให้กับพนักงานขับรถบรรทุกคนเดิม เนื่องจากเหตุผลด้านความปลอดภัยซึ่งอาจประสบอุบัติเหตุได้หากพนักงานขับรถทำงานล่วงเวลามากเกินไปหรือได้รับการพักผ่อนที่ไม่เพียงพอ ทั้งที่จริงแล้วนั้นรายได้ของพนักงานขับรถบรรทุกสูงถึงประมาณ 25,000-30,000 บาทต่อเดือน แต่ภาระงานหนัก ความรับผิดชอบสูง และต้องอยู่คนเดียวไม่ค่อยมีสังคมนัก ซึ่งหากไปทำอาชีพอื่นแม้รายได้้น้อยกว่า แต่มีเพื่อน มีสังคมและอยู่ใกล้ครอบครัวได้มากกว่า จึงทำให้พนักงานขับรถบรรทุกเลือกที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น จนก่อให้เกิดปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุกขึ้น

การเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกส่งผลให้จำนวนพนักงานขับรถบรรทุกลดน้อยลงไปจากเดิมส่งผลให้การดำเนินการของผู้ประกอบการรถบรรทุกติดขัด และยังคงต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการจัดหาพนักงานใหม่มาทดแทน และปัญหาอาจรุนแรงจนกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ ปัญหาการเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกเป็นปัญหาที่ไม่ทราบสาเหตุที่แน่ชัด เนื่องด้วยสภาพแวดล้อม สภาพสังคม และทัศนคติส่วนตัวของแต่ละบุคคลที่แตกต่างกันไป ทำให้ปัญหาการเปลี่ยนอาชีพมีปัจจัยที่หลากหลาย

ผู้วิจัยมีความสนใจมีความสนใจในการศึกษาวิจัยปัญหาเกี่ยวกับการเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก โดยการหาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจในการเปลี่ยนอาชีพ ซึ่งความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพมีความสัมพันธ์อย่างยิ่งกับพฤติกรรมการเปลี่ยนอาชีพ

1.2 วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถ
2. เพื่อเสนอแนวทางในการป้องกันปัญหาการเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถ

1.3 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้ มุ่งเน้นไปที่ปัจจัยมูลเหตุที่นำไปสู่ความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยด้านต่างๆ ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านทัศนคติ และปัจจัยด้านความเหนื่อยหน่ายที่มีผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก โดยทำการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างด้วยแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาจะแบ่งเป็นพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (กระบะ) และพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

1.4 ขั้นตอนการศึกษา

1. ศึกษาและทบทวนงานวิจัยที่ผ่านมาในอดีต เพื่อหาวิธีการที่เหมาะสมที่จะทำการศึกษา
2. กำหนดขอบเขต และเลือกแหล่งข้อมูลที่จะใช้ในการศึกษา
3. เก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์และแบบสอบถาม
4. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมโดยการสัมภาษณ์หรือแบบสอบถาม
5. สรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะของงานวิจัย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจในการเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก
2. ผลการศึกษาสามารถนำมาเสนอแนะเป็นแนวทางแก้ไขและพัฒนา เพื่อที่จะลดจำนวนการเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถ



บทที่ 2

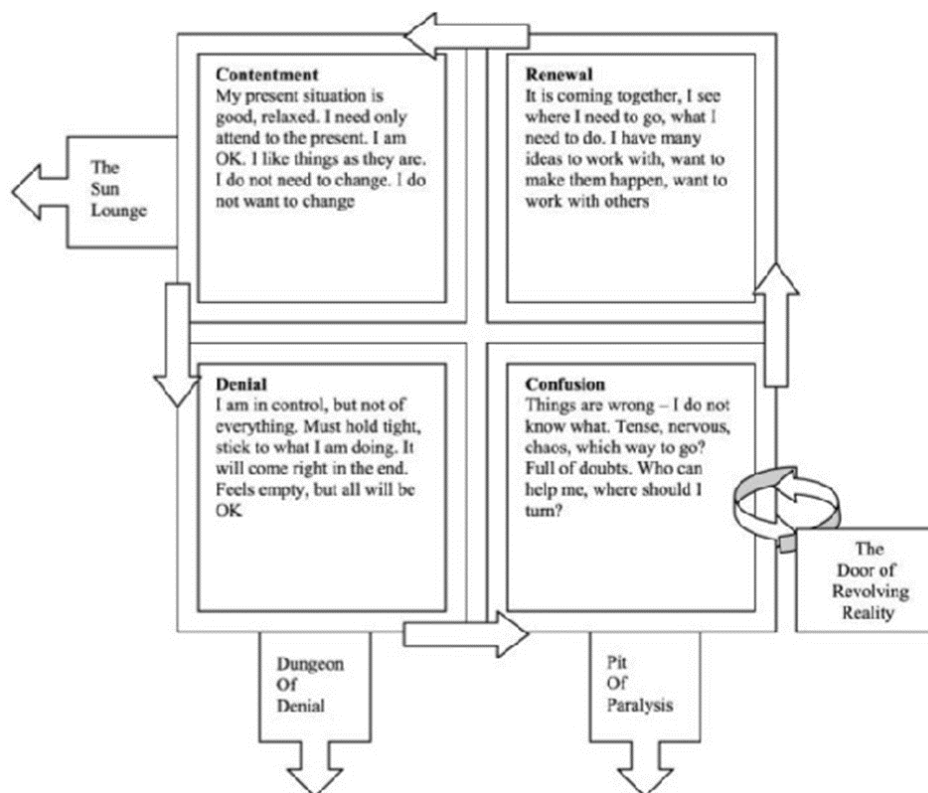
ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ความหมายของการเปลี่ยนอาชีพ

การเปลี่ยนอาชีพตามความหมายของ Ibarra (2004) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงบทบาทการทำงานหรือบริบทของงาน เป็นการย้ายชีวิตการทำงานทั้งหมดไปจากสายงานเดิม มีการศึกษาที่น่าสนใจต่อการเปลี่ยนอาชีพของ Wrzesniewski, Dutton et al. (2003) ระบุว่าบุคคลมีแนวโน้มการเปลี่ยนงานเพื่อให้ตนเองมีอิสระในการทำงานมากขึ้น มีความสมดุลของชีวิต และเพิ่มความหมายในการทำงาน โดยที่ Nicholson and West (1989) พบว่าปัจจัยของแต่ละบุคคล ได้แก่ ทักษะความสามารถ ประสบการณ์ที่ผ่านมา และความคิดต่อการพัฒนาและการแสวงหาความก้าวหน้าในงานของแต่ละบุคคลจะนำไปสู่การเปลี่ยนอาชีพ นอกจากนี้ Burt (1992) ศึกษาพบว่าเครือข่ายสังคมยังมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงงานและการตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพ และการศึกษาของ Higgins (2001) พบว่าการได้รับคำแนะนำหรือชักชวนจากคนใกล้ชิด ซึ่งประสบความสำเร็จในการประกอบอาชีพนั้นๆ จะเป็นตัวอย่างที่ทำให้บุคคลคล้อยตามในการเปลี่ยนอาชีพ

2.2 กระบวนการเปลี่ยนอาชีพ

การศึกษาของ Hind (2005) ได้ประยุกต์ทฤษฎี The Four Room ซึ่งเป็นทฤษฎีที่ใช้อธิบายกระบวนการเปลี่ยนแปลง แล้วนำมาปรับใช้เพื่ออธิบายการตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพซึ่งกระบวนการจะวนเป็นวัฏจักรโดยที่บุคคลจะอยู่ในสภาวะใดก็ได้ กระบวนการสามารถเริ่มได้จากทุกห้อง ซึ่งแต่ละห้องประกอบด้วย ความพึงพอใจ (Contentment or Satisfaction) ความพึงพอใจนี้จะส่งผลให้บุคคลมีความสนใจในสิ่งที่กำลังกระทำอยู่ เมื่อผ่านกระบวนการนี้ไป กระบวนการจะเข้าสู่ ขั้นการปฏิเสธหรือยับยั้งชั่งใจในตนเอง (Denial or Self-censorship) เป็นการปฏิเสธต่อสิ่งอื่นเสมือนว่ายังพอใจในสิ่งที่ได้กระทำอยู่ ณ ขณะนี้ แม้ว่าจะเหมาะสมหรือไม่เหมาะสมกับตนเองก็ตาม หลังจากผ่านกระบวนการนี้ไปจะเข้าสู่ ขั้นสับสนหรือเกิดความขัดแย้งทางความคิด (Confusion or Conflict) ในกระบวนการนี้บุคคลเริ่มสับสนต่ออาชีพที่ทำอยู่ว่าอาจมีความไม่เหมาะสมกับตนเองและเริ่มมองหาอาชีพอื่นที่คิดว่าเหมาะสมกับตนเอง แล้วจะนำไปสู่กระบวนการถัดไปคือ การเริ่มต้นใหม่และการมีแรงบันดาลใจต่อการทำสิ่งใหม่ (Renew or Inspiration) และจะเกิดขึ้นวนเป็นวัฏจักรแบบเดิม ดังแสดงในรูปที่ 2.1

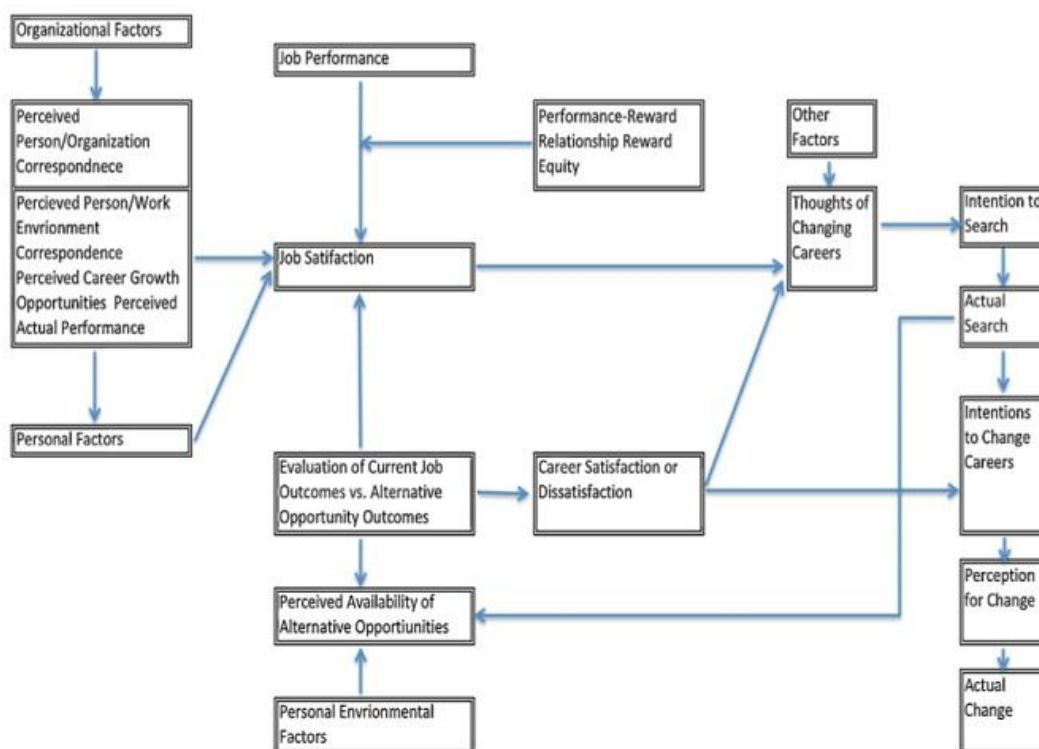


รูปที่ 2.1 สถานะของการเปลี่ยนอาชีพ

ที่มา : Hind (2005)

2.3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนอาชีพ

กระบวนการเปลี่ยนอาชีพตามแนวคิดของ Rhodes and Doering (1983) เสนอขั้นตอนซึ่งเป็นแบบจำลองของการเปลี่ยนอาชีพที่ประกอบด้วย 17 ส่วน ได้แก่ ปัจจัยเกี่ยวกับองค์กร, การรับรู้ส่วนบุคคล, ความร่วมมือในองค์กร, ปัจจัยส่วนบุคคล, ประสิทธิภาพของงาน, การให้รางวัลเมื่อปฏิบัติงานได้ดี, การประเมินงานปัจจุบันกับทางเลือกและโอกาสอื่น, ความพร้อมต่อทางเลือกและโอกาส, ปัจจัยส่วนบุคคล, ความพึงพอใจในงาน, ความพึงพอใจในอาชีพ, ความคิดจะเปลี่ยนอาชีพ, ความตั้งใจหาอาชีพ, การหาอาชีพ, ความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพ, รับรู้การเปลี่ยนแปลง, การเปลี่ยนอาชีพ โดยที่จะวางความพึงพอใจในงาน ความพึงพอใจในอาชีพ ความก้าวหน้าในอาชีพ และประสิทธิภาพของงานเป็นตัวขับเคลื่อนการตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพ ดังแสดงในรูปที่ 2.2



รูปที่ 2.2 ความเชื่อมโยงของแบบจำลองการเปลี่ยนอาชีพ

ที่มา : Rhodes and Doering (1983)

McGinley, O'Neill et al. (2014) ทำการศึกษาเพื่อสร้างแบบจำลองอธิบายการเปลี่ยนอาชีพโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้มีอายุน้อยในตำแหน่งผู้จัดการโรงแรมซึ่งพร้อมจะเปลี่ยนอาชีพโดยใช้ The integrated career change model เป็นแบบจำลองตั้งต้น พบว่า Integrated Career Change Model มองข้ามปัจจัยที่สำคัญ ได้แก่ ความเครียดจากงาน ความปลอดภัยในงาน ความกดดันในงาน และแรงกดดันจากสังคม ความเครียดจากงานเป็นสิ่งที่ทำนายการเปลี่ยนอาชีพได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม ความปลอดภัยในการทำงานนั้นส่งผลกระทบต่อเมื่อบุคคลรู้สึกว่างานที่ทำอยู่นั้นอันตรายและขาดโอกาสก้าวหน้าในงานนั้นๆ ความเป็นมืออาชีพและแรงกดดันจากสังคมเป็นสิ่งที่สามารถใช้อธิบายว่าทำไมคนถึงเปลี่ยนอาชีพ ความเป็นมืออาชีพ ได้แก่ ความเชื่อ การให้ความสำคัญ แรงจูงใจ และประสบการณ์ มีความสัมพันธ์แบบผกผันกับความตั้งใจในการเปลี่ยนอาชีพตามการศึกษาของ Ibarra (1999) อีกทั้ง Carless and Arnup (2011) ยังพบว่าในแบบจำลองได้ควรรวมปัจจัยที่มีอิทธิพลน้อย

ต่อการตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพ เช่น ความพึงพอใจในงาน (Job satisfaction) ซึ่งไม่ปรากฏว่ามี
 นัยสำคัญที่อธิบายความสัมพันธ์ของการเปลี่ยนอาชีพ

จากการใช้ระบบการวิเคราะห์แบบเป็นขั้นตอน เพื่อวิเคราะห์ทัศนคติส่วนบุคคลที่นำไปสู่การ
 ตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพ โดยกระบวนการวิเคราะห์อย่างเป็นระบบของทฤษฎีข้อมูลพื้นฐาน ซึ่งแบ่งเป็น
 4 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 วิเคราะห์เงื่อนไขที่มีอิทธิพลต่อการศึกษา พบว่ามาจาก 2 ปัจจัย
 ผลักดัน ได้แก่ ปัจจัยด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตกับงาน และปัจจัยด้านความไม่พึงพอใจใน
 ความก้าวหน้าในงาน

ขั้นตอนที่ 2 ค้นหาการกระทำที่ส่งผลให้ตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพ ความสะดวกที่จะ
 สามารถเปลี่ยนอาชีพควรถูกตั้งข้อสังเกต เช่น การรับรู้ว่าคุณเองมีความสามารถที่จะ
 เปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น และรับรู้ถึงตลาดแรงงานที่ว่าง

ขั้นตอนที่ 3 อธิบายถึงเงื่อนไขที่อาจเข้ามาแทรกแซง ซึ่งจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ
 ของบุคคล ผู้ตอบแบบสอบถามรู้สึกว่าคุณเขาได้สัมผัสกับความไม่สมดุระหว่างชั่วโมง
 ทำงานกับค่าตอบแทนและคาดว่าจะต้องแยกตัวออกจากครอบครัวและเพื่อนในอนาคต

ขั้นตอนที่ 4 ผลที่คาดว่าจะตามมาหรือผลลัพธ์ของกระบวนการ ซึ่งในที่นี้คือ การ
 ตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพ

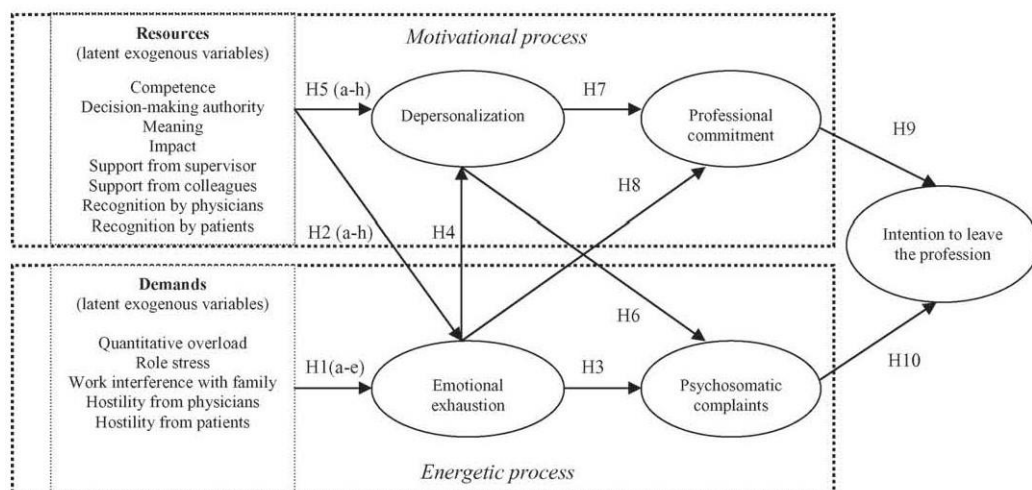
จากการวิเคราะห์ข้างต้นสามารถสร้างแบบจำลองอธิบายการลาออกของพนักงานในตำแหน่ง
 ผู้จัดการโรงแรมได้ดังรูปที่ 2.3



รูปที่ 2.3 แบบจำลองความเชื่อมโยงของกระบวนการเปลี่ยนอาชีพในธุรกิจให้บริการ

ที่มา : McGinley, O'Neill et al. (2014)

การเปลี่ยนอาชีพประกอบไปด้วยปัจจัยหลัก จากการศึกษาของ Jourdain and Chenevert (2010) พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนอาชีพของวิชาชีพพยาบาลคือปัจจัยความเหนื่อยหน่ายจากการทำงาน (Burnout) โดยใช้แบบจำลอง Demands และ Resources นำมาวิเคราะห์ปัจจัยด้วยวิธีการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้าง ถึงปัจจัยที่ส่งผลถึงการเปลี่ยนอาชีพของวิชาชีพพยาบาล ดังแสดงในรูปที่ 2.4



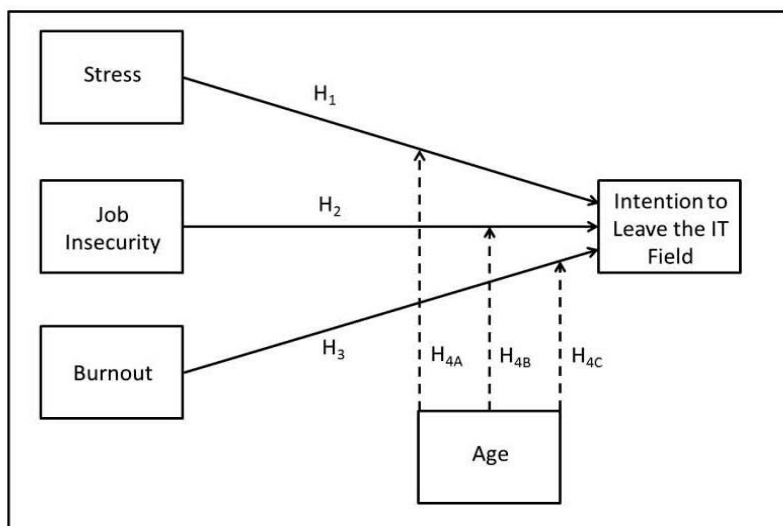
รูปที่ 2.4 แบบจำลอง Job Demand – resources ประยุกต์ร่วมกับความเหนื่อยหน่ายและการเปลี่ยนอาชีพ

ที่มา : Jourdain (2010)

Shropshire Shropshire and Kadlec (2012) ศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนอาชีพในพนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศ (พนักงาน IT) พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนอาชีพประกอบไปด้วย ความเครียดจากงาน (Stress) ความไม่มั่นคงในงาน (Job Insecurity) และความเหนื่อยหน่ายจากการทำงาน (Burnout) และใช้วิธีการวิเคราะห์ปัจจัยด้วยวิธีการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้าง ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นพนักงานด้าน IT ลักษณะทั่วไปของอาชีพพนักงาน IT คือ ต้องทำงานเป็นระยะเวลานาน ใส่ใจในรายละเอียดด้านเทคนิค และเป็นอาชีพด้านบริการ จากการศึกษาเป็นที่คาดว่าความเครียด ความไม่มั่นคงในงาน และความเหนื่อยหน่ายจากการทำงานเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้พนักงาน IT เปลี่ยนอาชีพดังแสดงในรูปที่ 2.5 โดยตั้งสมมติฐานของการศึกษาไว้ 4 ข้อ ได้แก่

1. ความเครียดมีอิทธิพลเชิงบวกต่อการตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงาน IT
2. ความไม่มั่นคงในงานมีอิทธิพลเชิงบวกต่อการตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงาน IT

3. ความเหนื่อยหน่ายจากการทำงานมีอิทธิพลเชิงบวกต่อการตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงาน IT
4. ความสัมพันธ์ระหว่างความเครียด ความไม่มั่นคงในงาน ความเหนื่อยหน่ายจากการทำงาน และการเปลี่ยนอาชีพจะมีความสัมพันธ์ที่แข็งแกร่งในพนักงาน IT มีอายุน้อย



รูปที่ 2.5 แบบจำลองเชิงโครงสร้างการเปลี่ยนอาชีพของพนักงาน IT
ที่มา : ShropshireShropshire and Kadlec (2012)

ปกรณั ตรีการวชิรหัตถ์ (2556) ได้ทำการศึกษาถึงปัจจัยที่เป็นทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุก โดยแบ่งทัศนคติที่มีผลต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกออกเป็น 4 ด้านได้แก่ ทัศนคติด้านลักษณะเฉพาะของงานขับรถบรรทุก ทัศนคติด้านสถานะทางสังคม ทัศนคติด้านค่าจ้างและสวัสดิการ ทัศนคติด้านความก้าวหน้าและความมั่นคง โดยวิเคราะห์ด้วยวิธีการถดถอยเชิงพหุคูณ พบว่าทัศนคติด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงมีนัยสำคัญ และมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก

สาเหตุหลักของความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพจากการศึกษาข้างต้นพบว่า การศึกษาที่ผ่านมาให้ความสำคัญกับ 2 สาเหตุหลัก ซึ่งได้แก่

- 2.3.1 ความเหนื่อยหน่ายจากการทำงาน (Burnout)
- 2.3.2 ทัศนคติต่ออาชีพในด้านต่างๆ

2.3.1 ความเหนื่อยหน่ายจากการทำงาน

ความเหนื่อยหน่าย (Burnout) เป็นอาการที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมอย่างรุนแรงกับสิ่งหนึ่งในช่วงระยะเวลาที่ยาวนานและจะมีความรุนแรงเพิ่มขึ้นเมื่อร่วมกับปัจจัยอื่น Shropshire and Kadlec (2012) ความเหนื่อยหน่ายเป็นปฏิกิริยาทางอารมณ์เมื่อเกิดความเครียด เช่น ความขัดแย้งในบทบาทของงาน การขาดอิสระ การทำงานล่วงเวลา ความเครียดเหล่านี้นำไปสู่ความอ่อนล้าทางอารมณ์และความอ่อนล้าทางกายภาพ เมื่อเกิดสะสมเป็นระยะเวลานานจะกลายเป็นปัญหาเรื้อรัง มีส่วนเชื่อมโยงและนำไปสู่ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ

Maslach and E. (1981) นักจิตวิทยาชาวอเมริกันให้คำจำกัดความของความเหนื่อยหน่ายไว้ว่า เป็นกลุ่มอาการที่ประกอบไปด้วยอาการ 3 ด้าน ดังนี้

1. ความอ่อนล้าทางอารมณ์ (Emotional exhaustion) หมายถึง ความรู้สึกเหนื่อยหน่าย หหมดกำลังใจ ไม่มีแรงจูงใจในการทำงาน หหมดความกระตือรือร้น ซึ่งเป็นอาการเด่นและสังเกตได้ง่ายที่สุดของความเหนื่อยหน่าย

2. การลดความเป็นบุคคล (Depersonalization) หมายถึง มีความรู้สึกในแง่ลบต่อเพื่อนร่วมงานและลูกค้า จนมักทำให้เกิดปัญหาความสัมพันธ์กับผู้อื่น เกิดความไม่เต็มใจที่จะบริการลูกค้า (หรือผู้มาติดต่อ) และปฏิบัติต่อลูกค้าเหมือนเหมือนคนไม่มีชีวิตจิตใจ

3. การลดความสำเร็จส่วนบุคคล (Decreased occupational accomplishment) หมายถึง รู้สึกว่าตัวเองไม่มีประสิทธิภาพ ไม่มีความสามารถ และมองตัวเองในแง่ลบ

ความเหนื่อยหน่ายที่เกิดขึ้นกับบุคคลอาจมีสาเหตุมาจากปัจจัยหลายๆด้านร่วมกันไม่ใช่เกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง ซึ่งปัจจัยเหล่านั้นประกอบด้วย

1. ปัจจัยส่วนบุคคล (Individual aspect) ซึ่งเกิดจากการไม่รู้หรือไม่ตระหนักถึงความสำคัญและคุณค่าของงานที่ทำ มีความคาดหวังที่มากเกินไปกว่าความเป็นจริง เช่น คาดหวังที่จะได้รับผลตอบแทนที่สูง คาดหวังที่จะประสบความสำเร็จหรือเป็นที่ชื่นชมจากสังคม เป็นต้น การมีความคาดหวังที่สูงแต่ไม่ได้รับผลตามที่คาดหวังไว้นั้น ส่งผลให้บุคคลเกิดภาวะความเหนื่อยหน่ายต่อสิ่งนั้นได้ง่าย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับ

- บุคคลมีบุคลิกภาพแบบไม่ยืดหยุ่น ยึดติดกับสิ่งเดิมและไม่มีความพร้อมต่อการปรับตัวเข้ากับสถานการณ์ใหม่ๆ

- บุคคลมีลักษณะนิยมความสมบูรณ์แบบ (Perfectionism) เช่น กังวลหมกมุ่นกับความผิดพลาดอย่างมาก และมีมาตรฐานสูงจนเกินไป

- สถานภาพโสด สิ่งนี้เป็นผลที่ได้รับจากการศึกษาซึ่งพบว่า บุคคลที่มีสถานะโสดจะเกิดภาวะความเหนื่อยหน่ายมากกว่าผู้ที่มีคู่หรือแต่งงานแล้ว

2. ปัจจัยด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล (Interpersonal aspect) บุคคลที่ปฏิบัติงานร่วมกันควรจะมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน ให้ความร่วมมือและความช่วยเหลือให้การปฏิบัติงานลุล่วง ซึ่งความเหนื่อยหน่ายที่เกิดจากปัจจัยด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลอาจเกิดมาจาก

- ความสัมพันธ์ที่ไม่ดีต่อกันในหมู่เพื่อนร่วมงาน หากบุคลากรไม่มีความร่วมมือในการปฏิบัติงาน ไม่สนิทสนมกันในหมู่ผู้ร่วมงานจะส่งผลให้บุคคลเกิดความเหนื่อยหน่ายต่องานได้ง่าย
- มีความขัดแย้งระหว่างบุคลากรในองค์กร เช่น ความขัดแย้งระหว่างเพื่อนร่วมงานด้วยกัน หรือความขัดแย้งระหว่างหัวหน้างานกับผู้ใต้บังคับบัญชา

3. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (Environmental aspect) การที่บุคคลต้องใช้ชีวิตอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคต่อชีวิตการทำงานเป็นสิ่งที่มอิทธิพลให้เกิดความเหนื่อยหน่ายขึ้นได้ โดยสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจก่อให้เกิดความเหนื่อยหน่าย อาจประกอบด้วย

- มีเพื่อนร่วมงานที่มีทัศนคติไม่ดีต่อการทำงานหรือเกิดความเหนื่อยหน่ายต่องาน พบว่าหากทำงานร่วมกับบุคคลเหล่านี้บุคคลที่เหลือนี้อาจมีโอกาสที่จะเกิดความเหนื่อยหน่ายขึ้นได้
- ค่าตอบแทนไม่เหมาะสมกับงานที่ทำ เช่น ค่าตอบแทนน้อยเกินไป
- งานที่เคร่งเครียด กัดดัน และมีความต้องการสูงในระยะเวลาอันสั้น เช่น แพทย์ที่ต้องตรวจผู้ป่วยมาก ๆ ในเวลาอันสั้น และการตรวจต้องไม่เกิดความผิดพลาด เป็นต้น
- งานที่ขาดความมั่นคง และไม่มีความสำเร็จก้าวหน้า เช่น งานประเภทที่จะถูกเลิกจ้างเมื่อไรก็ได้ หรือไม่มีโอกาสเติบโตในชีวิตการทำงาน
- ไม่มีคนให้คำปรึกษาหรือให้กำลังใจ สิ่งนี้อาจเป็นสาเหตุให้บุคคลที่มีสถานะโสดประสบกับภาวะความเหนื่อยหน่ายมากกว่าบุคคลที่มีคู่ครองแล้วก็เป็นได้

4. ปัจจัยด้านการบริหารองค์กร (Organizational management aspect)

- ปริมาณงานมากเกินไปแต่ทรัพยากรในการทำงานน้อย เช่น สถานที่ราชการบางแห่ง มีคนมาติดต่อวันหนึ่งจำนวนมาก แต่เจ้าหน้าที่มีน้อย แลมนอุปกรณ์ เช่น คอมพิวเตอร์ก็มีจำกัดหรือสภาพไม่ดี ก็ทำให้เกิดความเหนื่อยหน่ายได้ง่าย
- ไม่มีเวลาว่าง/ไม่มีวันหยุดพักร้อน ซึ่งทำให้บุคคลเกิดความเหนื่อยล้าได้ง่าย
- ไม่สามารถตัดสินใจหรือไม่มีอำนาจในการสั่งการ แต่มีความรับผิดชอบมาก เช่น พนักงานต้อนรับที่แต่ละวันต้องแก้ปัญหาให้กับลูกค้าจำนวนมาก แต่กลับไม่มีอำนาจตัดสินใจใดๆ จะทำอะไรก็ต้องขอผู้จัดการก่อนทุกครั้ง
- ขาดสิ่งจูงใจในการทำงาน หรือมีแต่การตำหนิอย่างเดียว ทำดีไม่ได้ดี หรือทำมากทำน้อยก็ได้ผลตอบแทนเท่ากัน หรือทำดีไม่เคยชมแต่ทำพลาดต่ออย่างเดียว
- ไม่มีความยุติธรรมในองค์กร เช่น มีการเล่นเส้นเล่นสาย เลือกว่ารักมากกว่าซิง ประเมินผลงานแบบไม่ยุติธรรม ทำงานดีแต่ผู้คนที่ประจบเจ้านายไม่ได้ เป็นต้น

- มีการบริหารงานที่ยุ่งยาก ซับซ้อน เป็นพิธีรีตองมากจนเกินไป ในข้อนี้ใครทำงานหน่วยงานราชการน่าจะเข้าใจง่ายขึ้น เช่น การจะขอหนังสือสัปดาห์บออาจจะต้องผ่านขั้นตอนมากมาย ใช้เวลาหลายสัปดาห์ ต้องการติดต่อขอพบผู้บริหารระดับสูง อาจจะต้องใช้เวลานัดเป็นเดือน เป็นต้น
- ค่านิยมองค์กรขัดแย้งกับค่านิยมในใจของบุคคล เช่น ที่ทำงานต้องการเวลามากและอยากให้ทุ่มสุดตัว แต่เจ้าตัวต้องการเวลาว่างให้ครอบครัว เป็นต้น

2.3.2 ทศนคติต่ออาชีพ

ของทศนคติต่ออาชีพ หมายถึง ความเชื่อหรือความคิดเห็นส่วนบุคคลในเชิงประเมินทั้งทางบวกและทางลบ ความรู้สึกชอบ ไม่ชอบ ที่มีต่อบุคคลวัตถุหรือสิ่งของภายใต้สภาวะการณ์นั้นๆ ซึ่งกลุ่มคนที่มีทศนคติที่คล้ายคลึงกันมีแนวโน้มที่จะอยู่ร่วมกัน โดยที่ทศนคตินั้นอาจไม่เกี่ยวข้องกับเรื่องของเชาว์ปัญญา

องค์ประกอบทศนคติต่ออาชีพ Fishbein and Ajzen (1975) เสนอองค์ประกอบของทศนคติต่ออาชีพ 3 ข้อ คือ

1. องค์ประกอบด้านความรู้และความเชื่อ (Belief) ของบุคคลที่มีต่อหน้าที่และความรับผิดชอบ (Job Description) เกิดจากการรับรู้ของบุคคลซึ่งอาจตรงกับสภาพความเป็นจริงหรือไม่ก็ได้ บุคคลจะได้รับความรู้ ความเชื่อและค่านิยมมาจากประสบการณ์ที่ประสบด้วยตนเอง ทั้งประการที่ได้รับประสบการณ์โดยตรง และทางอ้อม

2. องค์ประกอบด้านความรู้สึก (Affect) คือ ความชอบหรือไม่ชอบ พอใจหรือไม่พอใจต่อหน้าที่และความรับผิดชอบ (Job Description) หรือต่อสภาพแวดล้อมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอาชีพที่ตนประกอบ ความรู้สึกเกิดจากประสบการณ์ของบุคคลที่สัมผัสกับงานเกิดขึ้นจากการเรียนรู้ทั้งจากหลักการเรียนรู้เงื่อนไขของสิ่งเร้าและจากเงื่อนไขของผลกรรม

3. องค์ประกอบด้านแนวโน้มการเกิดพฤติกรรม (Behavior) คือ เมื่อบุคคลมีความรู้ ความเชื่อ หรือค่านิยมและความรู้สึกต่อหน้าที่และความรับผิดชอบ (Job Description) ไปในทางใดแล้ว เขามีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับความรู้ ความเชื่อ และความรู้สึกของเขา

ทศนคติต่ออาชีพที่อาจส่งผลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ สามารถแบ่งออกเป็นด้านต่างๆ ดังนี้

1. ทศนคติด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงาน (Work life conflict) เป็นปัญหาที่เกิดจากภาระการทำงานที่ได้รับก่อให้เกิดความไม่สอดคล้องกับการใช้ชีวิตส่วนตัวแบ่งออกเป็น 2 ด้าน ดังนี้

ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานด้านเวลา (Time-based work-life conflict) เช่น เวลาการทำงานที่ต่างจากอาชีพอื่น เวลาพักผ่อน เวลากับครอบครัว

ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานด้านความเครียดจากงาน (Strain-based work-life conflict) เช่น ภาระงานที่ไม่เหมาะสม กฎระเบียบหรือข้อบังคับในงานที่เข้มงวด

2. ทักษะคิดด้านลักษณะเฉพาะของอาชีพ เป็นสิ่งที่แต่ละบุคคลซึ่งมีแนวโน้มในการตอบสนองทั้งในเชิงบวกและเชิงลบต่ออาชีพของตน ซึ่งในแต่ละอาชีพจะมีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกัน ทักษะคิดอาจได้มาจากการเรียนรู้ของแต่ละบุคคลซึ่งเป็นที่ได้รับมาจากประสบการณ์ต่างๆที่ได้จากการปฏิบัติงานในอาชีพนั้นๆ

3. ทักษะคิดด้านสถานะทางสังคม สังคมจะเป็นหน่วยย่อยของวัฒนธรรม ดังนั้นจึงเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่จะเข้ามาเกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวัน ตลอดจนเข้าไปมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมและการยอมรับของผู้อื่นต่อผู้ที่ประกอบอาชีพ ปัจจัยด้านสังคมจะประกอบไปด้วย การได้รับความ

4. ทักษะคิดด้านผลตอบแทน ผลตอบแทนที่ได้รับจากการประกอบอาชีพอาจส่งผลต่อพนักงานในการตัดสินใจที่จะทำงานต่อหรือเปลี่ยนไปทำอย่างอื่น เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนอันเป็นที่พึงพอใจ เพราะว่าในปัจจุบันนั้นเงินเป็นสิ่งที่จำเป็นต่อการใช้ชีวิต บุคคลจึงมีความคาดหวังต่อผลตอบแทนที่จะได้รับจากการทำงานมาก

5. ทักษะคิดด้านความก้าวหน้าและมั่นคงในอาชีพ มีผลต่อการทำงานเพราะบุคคลย่อมมีความต้องการที่จะมีความก้าวหน้าและความมั่นใจว่าอาชีพที่ตนเองเลือก เพื่อที่จะสามารถเลี้ยงดูตัวเอง ตลอดจนทำให้ครอบครัวได้รับความสุขสบาย ดังนั้นถ้าหากว่าบุคคลมีความคิดว่าอาชีพที่ทำอยู่อาจจะไม่มั่นคงหรือไม่มีความก้าวหน้าก็จะเริ่มมองหาและเปลี่ยนไปประกอบอาชีพอื่นที่สามารถสร้างความมั่นคงให้กับตัวเองและครอบครัว

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.4.1 งานวิจัยในไทย

ปกรณ ตระการวชิรหัตถ์ (2556) ทำงานวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุกในระดับอุตสาหกรรมและระดับธุรกิจ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุก ทำการศึกษาในกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ได้แก่กลุ่มทหารเกณฑ์ใกล้ปลดประจำการสอบถามถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการทำงานในอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก เนื่องจากเป็นกลุ่มแรงงานที่มีศักยภาพที่สามารถพัฒนาเป็นพนักงานขับรถบรรทุกได้ในอนาคต และกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกเพื่อสอบถามความคิดเห็นความตั้งใจที่จะคงอยู่ในอาชีพ และความตั้งใจที่จะคงอยู่ในงานปัจจุบัน จากผลการวิจัยพบว่า ทหารเกณฑ์ใกล้ปลดประจำการให้ความสำคัญกับโอกาสความก้าวหน้าในสายอาชีพในการตัดสินใจสมัครหรือไม่สมัครเป็นพนักงานขับรถบรรทุก ความตั้งใจที่จะอยู่ในอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกของพนักงานขับรถบรรทุกในปัจจุบัน

ได้รับอิทธิพลอย่างสูงจากปัจจัยโอกาสความก้าวหน้าในสายอาชีพ ความมั่นคงในงาน ลักษณะงานซ้ำ
 รุดบรรทุก ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงานและระดับความภาคภูมิใจในอาชีพ ส่วนความตั้งใจที่จะคง
 อยู่ในงานปัจจุบันของพนักงานซ้ำรุดบรรทุกได้รับอิทธิพลอย่างสูงจากปัจจัย ลักษณะงานซ้ำ
 รุดบรรทุก ความสัมพันธ์กับลูกค้า ระดับความภาคภูมิใจในงานและชื่อเสียงของสถานที่ทำงาน

2.4.2 งานวิจัยต่างประเทศ

Jourdain and Chenevert (2010) ทำการศึกษาบทบาทของความเหนื่อยหน่ายโดย
 พิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างความเครียดของนางพยาบาลกับสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อ
 ศึกษาแรงจูงใจในการลาออกจากอาชีพนางพยาบาลและศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเหนื่อย
 หน่ายกับความตั้งใจในการลาออกจากอาชีพนางพยาบาล โดยใช้แบบจำลองความต้องการของงาน
 และปัจจัยเอื้อต่อการทำงาน (Job Demands and Resources Model : JD-R Model) โดยจะแยก
 ปัจจัยออกเป็น 2 ส่วนหลักคือ ขั้นตอนความต้องการจะมีความเหนื่อยหน่ายเป็นศูนย์กลาง ขั้นตอน
 ของทรัพยากรมีความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลเป็นศูนย์กลาง และใช้แบบจำลองสมการโครงสร้าง
 (Structural Equation Model :SEM) มาใช้ในการวิเคราะห์ พบว่า ขั้นตอนความต้องการและ
 ขั้นตอนของทรัพยากรมีผลต่อการความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพไปจากอาชีพนางพยาบาล และเสนอวิธี
 ในการแก้ไข คือ การลดปริมาณงานที่ต้องรับผิดชอบและเพิ่มความน่าสนใจในงาน

McGinley, O'Neill et al. (2014) ได้ทำการสร้างทฤษฎีของการเปลี่ยนอาชีพ โดยพิจารณา
 การตัดสินใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของผู้จัดการโรงแรม โดยใช้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์จากบุคคลที่ออก
 จากอุตสาหกรรมโรงแรม เพื่อที่จะสร้างแบบจำลองการเปลี่ยนอาชีพ โดยทำการวิเคราะห์มุมมองของ
 ผู้ซึ่งเปลี่ยนอาชีพที่คิดว่าจะสามารถมีประกอบอาชีพอื่นแล้วจะมีชีวิตที่ดีขึ้น และหาเหตุผลหลักที่ช่วย
 ยืนยันว่าทำไมผู้จัดการโรงแรมจึงเปลี่ยนอาชีพนี้ ในทางกลับกันในงานวิจัยที่ผ่านมาพบว่า ความพอใจ
 ที่จะเปลี่ยนงานและความถนัดในอาชีพไม่ใช่ปัจจัยสำคัญ ในการตัดสินใจที่จะออกจากอาชีพ อย่างไรก็ตาม
 ความไม่พอใจในความก้าวหน้าในงานและปัญหาเวลาระหว่างงานกับการใช้ชีวิต มีความสำคัญ
 มากและเป็นองค์ประกอบสำคัญในการเปลี่ยนอาชีพ

Shropshire and Kadlec (2012) ศึกษาผลกระทบของความเครียด ความไม่มั่นคงของงาน
 และความเหนื่อยหน่ายของผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (พนักงาน IT) พบว่าธรรมชาติของ
 ของผู้เชี่ยวชาญจะทำให้เกิดการแข่งขันและความเครียด ทำให้ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคที่ลาออกจาก
 อาชีพและไปหาอาชีพอื่น วัตถุประสงค์ของงานนี้คือ การหาตัวแปรที่สามารถบอกถึงการเปลี่ยนจาก
 อาชีพผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิค โดยจะกำหนดแบบจำลองขึ้นมาพัฒนาและทดสอบ ความเครียดต่องาน
 ความไม่มั่นคงของงาน และความเหนื่อยหน่ายต่องาน ซึ่งจะส่งผลไปยังความตั้งใจที่จะลาออกจาก
 อาชีพด้านเทคนิค แบบจำลองนี้เก็บข้อมูลมาจากการสอบถามผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคภายในองค์กร

สารธารณะ ซึ่งได้ใช้แบบจำลองสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model :SEM) ในการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ โดยโครงสร้างมีนัยสำคัญทางสถิติ แม้ว่าจะไม่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรอายุ และมีความแปรปรวนร้อยละ 32.9 ในการตั้งใจที่จะลาออก แนวทางในการแก้ปัญหาจากการศึกษานี้ คือ ลดความเครียดจากการทำงาน การลดความไม่แน่นอนในอาชีพ และความเหนื่อยหน่ายต่ออาชีพ

2.5 สรุปการทบทวนแนวความคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและงานวิจัยในอดีต

จากการทบทวนแนวความคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและงานวิจัยในอดีตสามารถสรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกได้ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 สรุปปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนอาชีพ

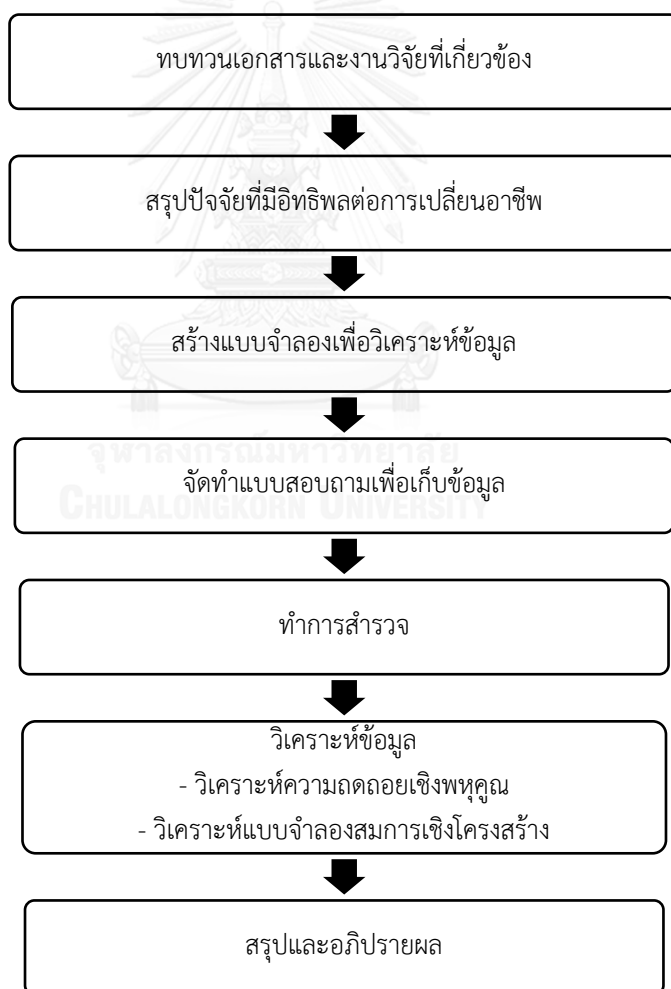
ปัจจัย	Sean McGinley	Jordan Shropshire	Geneviève Jourdain	ปกรณ์ ตระการจิรพิฑิต
ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงาน	x			X
ความไม่พึงพอใจต่อความก้าวหน้าในอาชีพ	x			
การสนับสนุนจากสังคม และความเป็นมืออาชีพ	x		x	
โอกาสอื่นที่ดีกว่า	x			
ความเครียด		x	x	
ความไม่มั่นคงในงาน		x		x
ความเหนื่อยหน่ายจากการทำงาน		x	x	
ลักษณะเฉพาะของอาชีพ				x
สถานะทางสังคม				x
ค่าจ้างและสวัสดิการ				x

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ได้กรอบแนวคิดจากการศึกษาทฤษฎีและงานวิจัยที่ผ่านมา โดยมุ่งเน้นศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกซึ่งแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มจากลักษณะการทำงานและสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน ได้แก่ กลุ่มที่ 1. พนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (กระบะ) และ กลุ่มที่ 2. พนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง ซึ่งมีวิธีการดำเนินการวิจัยดังนี้



รูปที่ 3.1 ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย

3.2 ทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

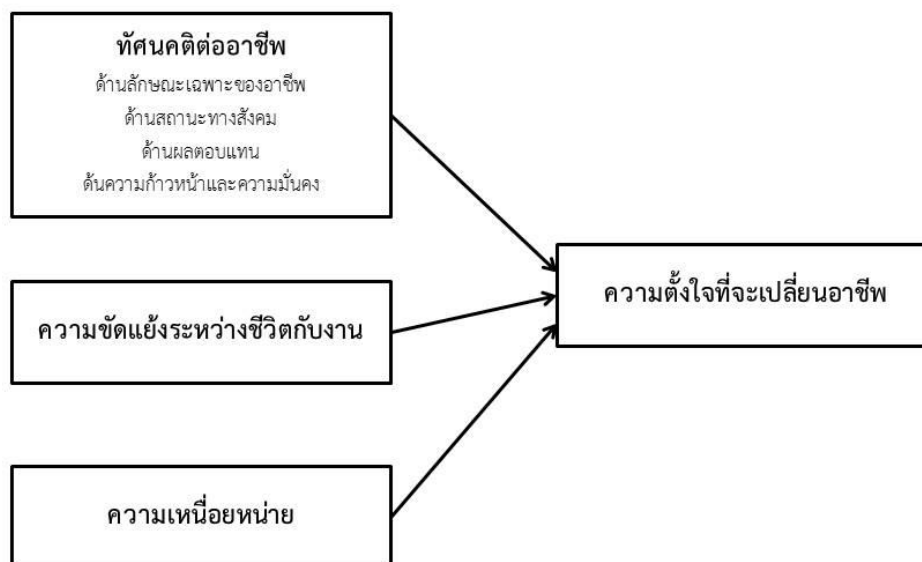
จากการค้นคว้าข้อมูลงานวิจัย ผู้วิจัยพบว่าการศึกษาปัญหาความตั้งใจในการเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกนั้นยังไม่มีผู้ทำการศึกษามาก่อน ดังนั้นผู้วิจัยจึงทำการศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมด้านปัญหาการเปลี่ยนอาชีพในอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่แตกต่างกัน อาทิเช่น อุตสาหกรรมการแพทย์และสาธารณสุข (อาชีพพยาบาลวิชาชีพ) อุตสาหกรรมบริการ (อาชีพพนักงานโรงแรม และอาชีพเจ้าหน้าที่เทคโนโลยีสารสนเทศ) บุคลากรทางการศึกษา (ครู อาจารย์) เป็นต้น เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

ตารางที่ 3.1 สรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพ

ปัจจัย	Sean McGinley	Jordan Shropshire	Geneviève Jourdain	ปกรณ์ ตรีการวัชรินทร์
ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงาน	x			x
ความไม่พึงพอใจต่อความก้าวหน้าในอาชีพ	x			
การสนับสนุนจากสังคม และความเป็นมืออาชีพ	x		x	
โอกาสอื่นที่ดีกว่า	x			
ความเครียด		x	x	
ความไม่มั่นคงในงาน		x		x
ความเหนื่อยหน่ายจากการทำงาน		x	x	
ลักษณะเฉพาะของอาชีพ				x
สถานะทางสังคม				x
ค่าจ้างและสวัสดิการ				x

กรอบแนวคิดงานวิจัย

กรอบแนวคิดสำหรับการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ

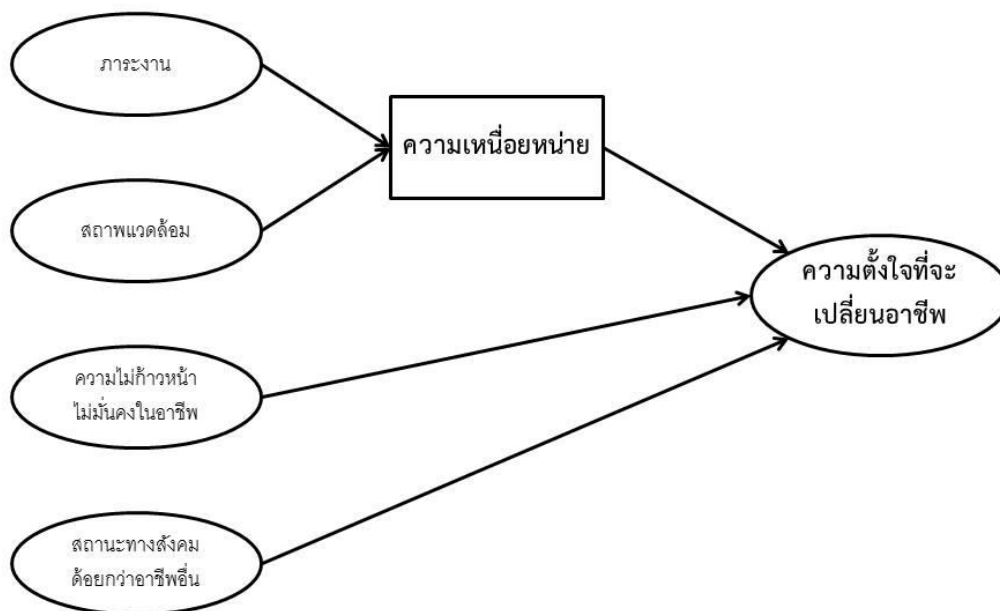


รูปที่ 3.2 กรอบแนวคิดงานวิจัยสำหรับวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ

การวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ เพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปรต้นซึ่งเป็นทัศนคติของพนักงานขับรถทั้ง 26 ข้อคำถาม ที่มีอิทธิพลต่อตัวแปรตาม คือ ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ 5 ข้อคำถาม โดยมีสมมติฐานดังนี้

1. ทัศนคติเชิงลบต่อลักษณะเฉพาะของอาชีพส่งผลเชิงบวกต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพ
2. ทัศนคติเชิงลบต่อสถานะทางสังคมส่งผลเชิงบวกต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพ
3. ทัศนคติเชิงลบด้านผลตอบแทนส่งผลเชิงบวกต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพ
4. ทัศนคติเชิงลบด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงในอาชีพส่งผลเชิงบวกต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพ
5. ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานส่งผลเชิงบวกต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพ
6. ความเหน็ดเหนื่อยส่งผลเชิงบวกต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพ

กรอบแนวคิดสำหรับการวิเคราะห์โดยสมการเชิงโครงสร้าง



รูปที่ 3.3 กรอบแนวคิดงานวิจัยสำหรับวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้าง

การวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้าง เนื่องจากการตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพอาจมีหลายสาเหตุที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกัน การวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้างจึงเหมาะสมที่จะนำมาใช้วิเคราะห์

3.3 วิธีดำเนินการวิจัย

3.3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร พนักงานขับรถบรรทุก เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์ในการวิจัยต้องทำการศึกษาพนักงานขับรถบรรทุกที่เปลี่ยนอาชีพไปแล้วด้วย แต่เนื่องจากข้อจำกัดในการติดตามข้อมูลของพนักงานขับรถที่เปลี่ยนอาชีพไปแล้วซึ่งเป็นข้อจำกัดในการวิจัยครั้งนี้ จึงทำการวัดทัศนคติเกี่ยวกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกที่ยังคงประกอบอาชีพอยู่ในปัจจุบัน

กลุ่มตัวอย่าง ในการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

1. พนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) จำนวน 146 คน ในช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม 2559 ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล

2. พนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง จำนวน 170 คน ในช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม 2559 ในเขตกรุงเทพ ปริมณฑล และจังหวัดสระบุรี โดยที่ทั้งสองกลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม ใช้ตัวแปรกลุ่มเดียวกัน ซึ่งแบ่งเป็นตัวแปรต้น 3 กลุ่ม และตัวแปรตาม 1 กลุ่ม ดังนี้

ตัวแปรต้น 3 กลุ่ม คือ

1. ตัวแปรทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุก
 - 1.1 ด้านลักษณะเฉพาะของงานขับรถบรรทุก
 - 1.2 ด้านสถานะทางสังคม
 - 1.3 ด้านผลตอบแทน
 - 1.4 ด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงในอาชีพ
2. ตัวแปรด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงาน
3. ตัวแปรด้านความเหนื่อยหน่าย

ตัวแปรตาม คือ ความตั้งใจในการเปลี่ยนอาชีพ

3.3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ใช้แบบสอบถามเพื่อสำรวจข้อมูลทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุก ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 แบบสอบถามลักษณะส่วนบุคคล มีลักษณะให้เลือกตอบทั้งหมด 7 ข้อ โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกคำตอบที่ตรงกับผู้ตอบมากที่สุด ได้แก่ 1) อายุ 2) ระดับการศึกษา 3) รายได้ 4) สถานภาพการสมรส 5) ประสบการณ์ทำงานในอาชีพ 6) ประเภทของรถบรรทุกที่ขับ และ 7) เคยประกอบอาชีพอื่นหรือไม่

ตอนที่ 2 แบบสอบถามทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุก ทัศนคติต่อความขัดแย้งของชีวิตส่วนตัวและงาน และทัศนคติต่อความเหนื่อยหน่าย จำนวน 26 ข้อ แบบสอบถามเป็นแบบให้เลือกตอบมาตราประเมินค่า (Rating scale) ซึ่งเป็นข้อความที่มีความหมายทั้งเชิงบวกและเชิงลบที่เกี่ยวกับอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก

ระดับความคิดเห็น	ข้อความเชิงลบ	ข้อความเชิงบวก
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5	1
เห็นด้วย	4	2
ไม่แน่ใจ	3	3
ไม่เห็นด้วย	2	4
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1	5

ตอนที่ 3 แบบสอบถามความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก จำนวน 5 ข้อ ซึ่งเป็นข้อความที่มีความหมายทั้งในเชิงบวก และเชิงลบ

ระดับความคิดเห็น	ข้อความเชิงลบ	ข้อความเชิงบวก
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5	1
เห็นด้วย	4	2
ไม่แน่ใจ	3	3
ไม่เห็นด้วย	2	4
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1	5

การตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถาม

การทดสอบความตรงตามเนื้อหา (Content validity) เป็นการตรวจสอบความชัดเจนของภาษาที่ใช้ในการสร้างคำถามและคำชี้แจงในการตอบรวมทั้งความถูกต้องสมบูรณ์ของคำตอบที่มีให้เลือก แบบสอบถามจะต้องวัดได้ตามเนื้อหาและพฤติกรรมที่ต้องการวัด โดยอาศัยความเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิที่มีประสบการณ์ด้านวิชาการ และด้านอุตสาหกรรมขนส่งรถบรรทุกเป็นผู้พิจารณาตรวจสอบ จากนั้นนำมาพิจารณาคำนวณค่าดัชนีความตรงของเนื้อหา (Content validity index: CVI) ซึ่งค่าความตรงของเนื้อหาต้องมากกว่า .80 จึงจะยอมรับได้ Davis (1992) ซึ่งคำนวณได้จากสูตร

$$CVI = \frac{\text{จำนวนคำถามที่ผู้เชี่ยวชาญทุกท่านให้ความเห็นระดับ 3 และ 4}}{\text{จำนวนคำถามทั้งหมด}}$$

ระดับความคิดเห็นแบ่งออกเป็น 4 ระดับ

ระดับ 4 หมายถึง ข้อคำถามมีความสอดคล้องกับค่านิยมศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

ระดับ 3 หมายถึง ข้อคำถามจำเป็นต้องได้รับการพิจารณาทบทวนและปรับปรุงเล็กน้อยจึงจะมีความสอดคล้องกับค่านิยมศัพท์ที่ใช้ในงานวิจัย

ระดับ 2 หมายถึง ข้อคำถามจำเป็นต้องได้รับการพิจารณาทบทวนและปรับปรุงอย่างมากจึงจะมีความสอดคล้องกับค่านิยมศัพท์ที่ใช้ในงานวิจัย

ระดับ 1 หมายถึง ข้อคำถามไม่มีความสอดคล้องกับค่านิยมศัพท์ที่ใช้ในการวิจัยเลย

ตารางที่ 3.2 ผลการตรวจสอบค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหา (Content validity index: CVI) ของแบบสอบถามมีดังนี้

พนักงานขับรถบรรทุก	ค่า CVI	ปรับปรุง ความ ชัดเจน ทางด้าน ภาษา (ข้อ)	ปรับปรุง ข้อคำถาม ที่ไม่มี ความ ชัดเจน (ข้อ)	เพิ่มเติม ข้อคำถาม (ข้อ)	สรุป จำนวน ข้อ คำถาม (ข้อ)
ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล	-	-	-	-	7
ตอนที่ 2 แบบสอบถามทัศนคติ					
ทัศนคติต่ออาชีพ	0.92	5	-	-	13
ทัศนคติต่อความขัดแย้งระหว่างชีวิต และงาน	1	2	-	-	4
ทัศนคติต่อความเหนื่อยหน่าย	1	3	-	-	9
ตอนที่ 3 ความตั้งใจที่จะเปลี่ยน อาชีพ	1	1	-	2	5

การทดสอบความเชื่อถือได้ (Reliability) ทดสอบโดยการนำแบบสอบถามไปทดลองกับกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกจำนวน 32 คน แล้วนำมาคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาครอนบัก

(Cronbachs' alpha coefficient) ซึ่งเป็นค่าที่ใช้วัดความเชื่อถือได้หรือความสอดคล้องภายในของคำถาม โดยที่สัมประสิทธิ์แอลฟาครอนบัคควมามีค่ามากกว่า 0.7 จึงจะถือว่าแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือ ซึ่งจากเครื่องมือวิจัยนี้ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาครอนบัคที่ระดับ 0.744 ซึ่งเป็นค่าที่ยอมรับได้ จึงนำแบบสอบถามไปใช้ในงานวิจัยต่อไป โดยที่ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาครอนบัคแสดงดังตาราง

ตารางที่ 3.3 ค่าความเชื่อถือได้ของแบบสอบถาม

แบบสอบถาม	ค่าความเชื่อถือได้ของแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุก (n=32)
ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุก	0.584
- ลักษณะเฉพาะของงานขับรถบรรทุก	0.648
- สถานะทางสังคม	0.530
- รายได้	0.698
- ความก้าวหน้าและความมั่นคง	0.711
ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวและงาน	0.765
ความเหนื่อยหน่าย	0.690
ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ	0.781
รวมทุกด้าน	0.744

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุกทั้ง 2 กลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) และพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากหรือรถพ่วง ผลการวิเคราะห์จะนำเสนอในรูปแบบของสถิติการแจกแจงความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percent)

การวิเคราะห์ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้ค่าสถิติค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation: S.D.) จากนั้นนำมาจัดลำดับให้คะแนนโดยการนำค่าเฉลี่ยที่ได้มาแบ่งออกเป็น 5 ระดับ โดยใช้คะแนนเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่ม กำหนดเกณฑ์การแปลผลคะแนนระดับทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกได้ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
4.50-5.00	ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกอยู่ในระดับต่ำมาก
3.59-4.99	ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกอยู่ในระดับต่ำ
2.50-3.49	ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกอยู่ในระดับปานกลาง
1.50-2.49	ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกอยู่ในระดับสูง
1.00-1.49	ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกอยู่ในระดับสูงมาก

การวิเคราะห์ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้ค่าสถิติค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation: S.D.) จากนั้นนำมาจัดลำดับให้คะแนนโดยการนำค่าเฉลี่ยที่ได้มาแบ่งออกเป็น 5 ระดับ โดยใช้คะแนนเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่มซึ่งการกำหนดคะแนนใช้วิธีเดียวกันกับการวิเคราะห์ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุก เกณฑ์การแปลผลคะแนนระดับความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานของพนักงานขับรถบรรทุกได้ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
4.50-5.00	ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานอยู่ในระดับสูงมาก
3.59-4.99	ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานอยู่ในระดับสูง
2.50-3.49	ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานอยู่ในระดับปานกลาง
1.50-2.49	ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานอยู่ในระดับต่ำ
1.00-1.49	ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานอยู่ในระดับต่ำมาก

การวิเคราะห์ความเหนื่อยหน่ายของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้ค่าสถิติค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation: S.D.) จากนั้นนำมาจัดลำดับให้คะแนนโดยการนำค่าเฉลี่ยที่ได้มาแบ่งออกเป็น 5 ระดับ โดยใช้คะแนนเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่มซึ่งการกำหนดคะแนนใช้วิธีเดียวกันกับการวิเคราะห์ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุก เกณฑ์การแปลผลคะแนนระดับความเหนื่อยหน่ายของพนักงานขับรถบรรทุกได้ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
4.50-5.00	ความเหนื่อยหน่ายอยู่ในระดับสูงมาก
3.59-4.99	ความเหนื่อยหน่ายอยู่ในระดับสูง
2.50-3.49	ความเหนื่อยหน่ายอยู่ในระดับปานกลาง
1.50-2.49	ความเหนื่อยหน่ายอยู่ในระดับต่ำ
1.00-1.49	ความเหนื่อยหน่ายอยู่ในระดับต่ำมาก

การวิเคราะห์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้ค่าสถิติค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation: S.D.) จากนั้นนำมาจัดลำดับให้คะแนน โดยการนำค่าเฉลี่ยที่ได้มาแบ่งออกเป็น 5 ระดับ โดยใช้คะแนนเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่มซึ่งการกำหนดคะแนนใช้วิธีเดียวกันกับการวิเคราะห์ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุก เกณฑ์การแปลผลคะแนนระดับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกได้ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
4.50-5.00	ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพอยู่ในระดับสูงมาก
3.59-4.99	ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพอยู่ในระดับสูง
2.50-3.49	ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพอยู่ในระดับปานกลาง
1.50-2.49	ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพอยู่ในระดับต่ำ
1.00-1.49	ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพอยู่ในระดับต่ำมาก

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุก ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงาน ความเหนื่อยหน่าย กับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Pearson's Correlation Coefficient) มีการแปลความหมายของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) ดังนี้

เมื่อ r เข้าใกล้ 1.00 (ประมาณ 0.70-0.90) หมายถึง มีความสัมพันธ์ในระดับสูง

เมื่อ r เข้าใกล้ 0.50 (ประมาณ 0.30-0.69) หมายถึง มีความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง

เมื่อ r เข้าใกล้ 0.00 (ต่ำกว่า 0.29) หมายถึง มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ

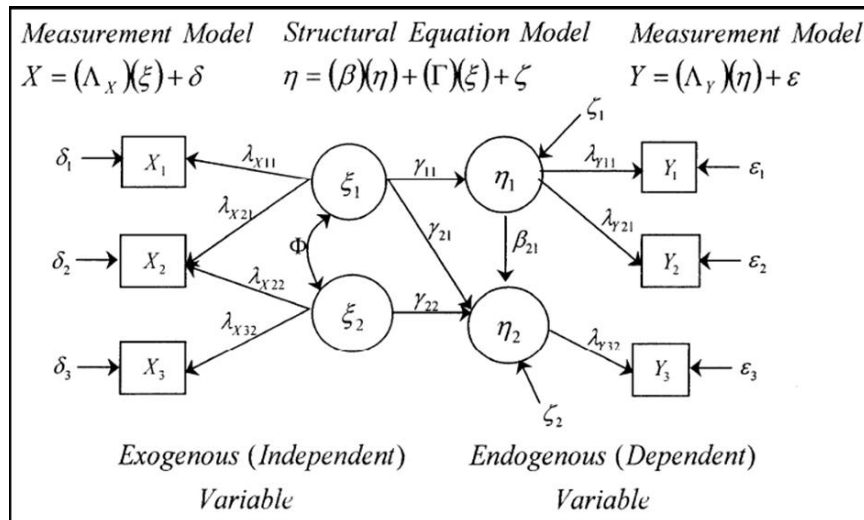
3.4.1 การวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ

วิเคราะห์โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณแบบ Enter (Enter Multiple Regression Analysis) เพื่อหาสมการถดถอย โดยการวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรต้น ได้แก่ ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุก ทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุกด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงาน และทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุกด้านความเหนื่อยหน่ายที่มีต่อตัวแปรตาม คือ ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก แล้วสร้างสมการถดถอยแสดงความสัมพันธ์ของตัวแปร

3.4.2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง

วิเคราะห์โดยใช้แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Modeling : SEM) ผู้วิจัยมุ่งศึกษาความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ (Causal relationship) เพื่อสร้างแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Modeling) ของปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง เป็นแบบจำลองที่มีตัวแปรแฝง (latent variables) ซึ่งเป็นตัวแปรที่ไม่สามารถวัดได้โดยตรง แต่จะประมาณค่าได้จากตัวแปรสังเกตได้ (observed variables) ของแต่ละตัวแปรแฝง ดังนั้น แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างจะสะท้อนให้เห็นถึงการวิเคราะห์องค์ประกอบ (factor analysis) และการวิเคราะห์เส้นทาง (path analysis) แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างมีองค์ประกอบสำคัญดังต่อไปนี้



รูปที่ 3.3 องค์ประกอบของแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง

ที่มา : นงลักษณ์ วิรัชชัย (2542)

จากรูปที่ 3.3 แสดงตัวอย่างของแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างที่มีองค์ประกอบเต็มรูปแบบ ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรภายนอก (Exogenous variables) และตัวแปรภายใน (Endogenous variable) ทั้งตัวแปรภายนอกและตัวแปรภายในจะประกอบด้วยตัวแปรแฝง (Latent variable) และตัวแปรสังเกตได้ (Observed variable) โดยตัวแปรแฝงไม่สามารถวัดค่าได้ในตัวมันเอง แต่จะวัดค่าได้จากตัวแปรสังเกตได้ที่เป็นองค์ประกอบของแต่ละตัวแปรแฝงนั้น

ในแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างเต็มรูปแบบจะประกอบด้วยแบบจำลองย่อยที่สำคัญ 2 แบบจำลอง คือ

1. แบบจำลองการวัด (Measurement model or Confirmatory factor model) เป็นแบบจำลองการวิเคราะห์ตัวประกอบซึ่งแสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่สังเกตได้ (ตัวแปรที่สามารถวัดได้) กับตัวประกอบหรือตัวแปรแฝง (ตัวแปรที่ไม่สามารถวัดได้โดยตรง) แบบจำลองการวัดประกอบด้วยชุดของตัวแปรที่สังเกตได้ 2 ชุด คือตัวแปรอิสระที่สังเกตได้ $X = (X_1, X_2$ และ $X_3)$ และตัวแปรตามที่สังเกตได้ $Y = (Y_1, Y_2$ และ $Y_3)$

$$X = (\Lambda_x)(\xi) + \delta$$

$$Y = (\Lambda_y)(\eta) + \varepsilon$$

โดยที่ X = เวกเตอร์ของค่าจากการวัดตัวแปรอิสระที่สังเกตได้ (ตัวบ่งชี้ของตัวแปรแฝงที่เป็นตัวแปรอิสระ ξ)

ΛX = เมทริกซ์ของสัมประสิทธิ์การถดถอยหรือน้ำหนักตัวประกอบซึ่งแสดงความสัมพันธ์ระหว่าง X กับ ξ

δ = เวกเตอร์ความคลาดเคลื่อนในสมการ X

Y = เวกเตอร์ของค่าจากการวัดตัวแปรตามที่เกิดขึ้นได้ (ตัวบ่งชี้ของตัวแปรแฝงที่เป็นตัวแปรอิสระ η)

ΛY = เมทริกซ์ของสัมประสิทธิ์การถดถอยหรือน้ำหนักตัวประกอบซึ่งแสดงความสัมพันธ์ระหว่าง Y กับ η

ε = เวกเตอร์ความคลาดเคลื่อนในสมการ Y

2. แบบจำลองสมการโครงสร้าง (Structural model) เป็นแบบจำลองที่แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝงในแบบจำลอง มีการระบุความสัมพันธ์ระหว่างตัวประกอบหรือตัวแปรแฝงกับตัวแปรแฝง η และ ξ มักมีความสัมพันธ์กันทั้งในกลุ่มและระหว่างกลุ่มตัวแปร โดย η เป็นตัวแปรแฝงที่เป็นตัวแปรตาม (Latent endogeneous variable) และ ξ เป็นตัวแปรแฝงที่เป็นอิสระ (Latent exogeneous variable) ดังสมการ

$$\eta = \beta\eta + \Gamma\xi + \zeta$$

โดยที่ η = เวกเตอร์ของตัวแปรแฝงที่เป็นตัวแปรตาม

ξ = เวกเตอร์ของตัวแปรแฝงที่เป็นตัวแปรต้น

β = เมทริกซ์ของสัมประสิทธิ์การถดถอย ซึ่งแสดงอิทธิพลโดยตรงของ η ที่มีต่อ η อื่นๆ

Γ = เมทริกซ์ของสัมประสิทธิ์การถดถอย ซึ่งแสดงอิทธิพลโดยตรงของ ξ ที่มีต่อ ξ อื่นๆ

ζ = เวกเตอร์ความคลาดเคลื่อนของตัวแปร η

การวิเคราะห์แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง เป็นการสร้างโครงสร้างความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปร เทคนิคที่นำมาใช้วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของตัวแปรประกอบด้วย

การวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ เพื่อบอกความเกี่ยวข้องเชิงสาเหตุ เป็นการศึกษาอิทธิพลเฉพาะตัวแปรสังเกตได้ (กัลยา วานิชย์บัญชา 2557)

การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA) เป็นการวิเคราะห์หรือการสร้างปัจจัยที่ต้องมีทฤษฎีหรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้องมายืนยันความสัมพันธ์เพื่อหาค่าน้ำหนักปัจจัย กัลยา วานิชย์บัญชา (2557) การยืนยันหรือการทดสอบว่าโมเดลที่สร้างขึ้นมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์หรือไม่นั้น มีสถิติวัดความสอดคล้อง ดังนี้

1) ค่าสถิติไค-สแควร์ (chi-square, χ^2) ค่าทดสอบความสอดคล้องของแบบจำลองกับข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ ค่าไคสแควร์ที่มีค่าเข้าใกล้ศูนย์แสดงว่าแบบจำลองมีความสอดคล้องกับข้อมูลที่วิเคราะห์ สามารถพิจารณาจากค่า χ^2/df แทนได้ หากค่าน้อยกว่า 3 ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย 2542)

2) ค่าดัชนีความกลมกลืน (goodness of fit index: GFI) เป็นดัชนีวัดความกลมกลืนของแบบจำลองกับข้อมูล มีค่าอยู่ในช่วง 0-1 โดยค่าที่มากกว่า 0.90 ถือว่ายอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย 2542)

3) ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืนเปรียบเทียบ (Comparative fit index, CFI) เป็นดัชนีใช้เปรียบเทียบความสอดคล้องกลมกลืน ระหว่างตัวแปรสมมติฐาน กับตัวแปรอิสระ ค่า CFI ที่มากกว่า 0.90 ถือว่ายอมรับได้ นงลักษณ์ วิรัชชัย (2542)

4) ดัชนีรากกำลังสองเฉลี่ยของความแตกต่างโดยประมาณ (Root mean squared error of approximation: RMSEA) เป็นค่าวัดความกลมกลืนของแบบจำลองซึ่งมีความสัมพันธ์กับค่าองศาอิสระ ค่า RMSEA ที่น้อยกว่า 0.08 ถือว่ายอมรับได้ นงลักษณ์ วิรัชชัย (2542)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก โดยทำการเก็บข้อมูลจากพนักงานขับรถบรรทุก 2 กลุ่ม ได้แก่ พนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) จำนวน 146 คน และพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วงจำนวน 170 คน ผลการวิเคราะห์ข้อมูลนำเสนอตามลำดับดังนี้

4.1 การวิเคราะห์ลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุก นำเสนอผลการสำรวจในรูปแบบของสถิติการแจกแจงความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percent)

4.2 การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกและทัศนคติต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม นำเสนอผลการสำรวจในรูปแบบของ การแจกแจงความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percent) สถิติค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation)

4.3 การทดสอบสมมติฐานโดยการแจกแจงของคะแนน (T-Test) ใช้ทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยรายข้อคำถามระหว่างกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) กับกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

4.4 วิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยรายข้อคำถามในแต่ละด้านที่มีต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก เริ่มจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นและตัวแปรตามทั้งหมด โดยวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรต้น (Independent variable) ซึ่งประกอบด้วยทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถแบ่งเป็น 4 ด้าน ได้แก่ 1) ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกด้านลักษณะเฉพาะของอาชีพ 2) ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกด้านสถานะทางสังคม 3) ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกด้านผลตอบแทน 4) ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงในอาชีพ ทัศนคติด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงาน ทัศนคติด้านความเหนื่อยหน่าย ทุกด้านรวม 26 ข้อคำถาม กับตัวแปรตาม (Dependent variable) คือความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก จำนวน 5 ข้อคำถาม ซึ่งผลการวิเคราะห์นำเสนอในรูปแบบตาราง Correlation matrix ทำการคัดเลือกตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ (Correlation)

แล้ววิเคราะห์ด้วยสมการความถดถอยเชิงพหุคูณ เพื่อตรวจสอบว่าปัจจัยใดมีอิทธิพลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

4.5 วิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยที่มีต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก โดยการวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้าง

ตารางที่ 4.1 สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิจัย

สัญลักษณ์	ความหมาย
PA1	พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่ มีความเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน
PA2	พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่ต้องรับผิดชอบในตรวจนับสินค้าและจัดส่งให้ทันเวลาที่กำหนด
PA3	พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่จำเป็นต้องติดต่อสื่อสารกับลูกค้าในการรับ-ส่งสินค้า
PA4	พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่ต้องตรวจสอบสภาพรถบรรทุกอยู่เสมอ
SS1	ท่านคิดว่าพนักงานขับรถบรรทุกเป็นอาชีพที่มีเกียรติและศักดิ์ศรี น้อยกว่า อาชีพอื่นๆ
SS2	ครอบครัวของท่าน ไม่ภูมิใจ ที่ท่านประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก
SB1	รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับ ไม่เพียงพอ ต่อการใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน
SB2	รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ ไม่มีเงินเก็บออม ไว้เป็นทุนสำรอง
SB3	รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับ ต่ำกว่า อาชีพอื่น เช่น ขับแท็กซี่ เกษตรกร หรือแรงงานก่อสร้าง
CJ1	ท่านคิดว่าพนักงานขับรถเป็นอาชีพที่ ไม่มั่นคง
CJ2	อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกมัก ถูกเลิกจ้างได้ง่าย
CJ3	ท่านคิดว่าอาชีพพนักงานขับรถ ไม่สามารถ สร้างความก้าวหน้าในหน้าที่การงานได้
CJ4	ประสบการณ์ทำงานเป็นพนักงานขับรถบรรทุก ไม่สามารถ นำไปใช้ประกอบอาชีพอื่นได้
WL1	อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกทำให้มีเวลากับครอบครัว น้อยลง
WL2	ท่านต้องทำงานในวันหยุดยาวช่วงเทศกาล เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และอื่นๆ
WL3	ท่านมีเวลาพักผ่อน(นอนหลับ) ไม่เพียงพอ หรือน้อยกว่า 6 ชั่วโมงต่อวัน

ตารางที่ 4.1 สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิจัย

สัญลักษณ์	ความหมาย
WL4	ท่านมีเวลาว่าง ไม่ตรง กับเพื่อนๆของท่าน
BO1	ท่านรู้สึก อึดอัด ที่ต้องทำงานในห้องโดยสารที่แคบ สภาวะแวดล้อมที่เป็นมลภาวะ เช่น ฝุ่น คิววัน บนถนน ความร้อนและสภาพจราจรที่ติดขัด
BO2	ท่านรู้สึก อึดอัด กับกฎ ระเบียบบางอย่างที่พนักงานขับรถบรรทุกต้องปฏิบัติตาม เช่น การจำกัดความเร็ว การจำกัดช่วงเวลาการเดินทาง
BO3	ท่านรู้สึก ลำบากใจ ทุกครั้งเมื่อติดต่อกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ
BO4	ท่านเกิดความ เหนื่อยหน่าย ต่องานที่ทำในแต่ละวัน
BO5	ท่านรู้สึกว่า การต้องยกสินค้าขึ้น-ลง เป็นภาระและทำให้ เหนื่อย มากขึ้น
BO6	ท่านรู้สึก กดดัน ที่ต้องรับผิดชอบต่อการส่งสินค้าให้ทันเวลา
BO7	ท่านต้องแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเพียงลำพังโดย ไม่ ได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างาน เช่น เมื่อถูกตรวจจับ
BO8	ท่านได้รับการปฏิบัติจากเจ้าหน้าที่รัฐอย่าง ไม่เป็นธรรม
BO9	ลูกค้ามัก สร้างปัญหา กับการทำงานของท่าน เช่น ใช้อารมณ์มากกว่าเหตุผล
IC1	ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต
IC2	ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลาอันใกล้นี้
IC3	ท่านกำลังดำเนินการเพื่อเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น
IC4	ท่านตั้งใจที่จะ ไม่ ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไปจนนานที่สุด
IC5	ถ้าเลือกได้ ท่านจะ ไม่ ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก

4.1 ผลการวิเคราะห์ลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุก

4.1.1 พนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ)

ผลการวิเคราะห์ลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) นำเสนอในรูปแบบของสถิติการแจกแจงความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percent)

จากผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 146 คน มีความไม่สอดคล้องในการตอบแบบสอบถามในข้อที่ 7 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ที่ได้รับเพียงพอต่อการใช้ในชีวิตประจำวัน และ ข้อที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ที่ได้รับทำให้มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง พบการตอบที่ไม่สอดคล้องจำนวน 4 คน ข้อที่ 10 พนักงานขับรถเป็นอาชีพที่ไม่มั่นคง และข้อที่ 11 พนักงานขับรถมักถูกเลิกจ้าง

ได้ง่าย พบการตอบที่ไม่สอดคล้องจำนวน 10 คน ผู้วิจัยจึงคัดผู้ตอบแบบสอบถามที่ตอบไม่สอดคล้อง ออกทั้งหมดจำนวน 14 คน เหลือจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งสิ้น 132 คน

ตารางที่ 4.2 ผลการวิเคราะห์ลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ)

ลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน (คน) (n=132)	ร้อยละ
อายุ		
21-30 ปี	27	20.45
31-40 ปี	54	40.91
41-50 ปี	44	33.33
มากกว่า 50 ปี	7	5.31
รวม	132	100.00
ระดับการศึกษาสูงสุด		
ประถมศึกษาปีที่ 1-6	45	34.09
มัธยมศึกษาปีที่ 1-3	38	28.79
ปวช.	6	4.54
มัธยมศึกษาปีที่ 4-6	34	25.76
ปวส.	4	3.03
ปริญญาตรีหรือสูงกว่า	5	3.79
รวม	132	100.00
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
15,001-20,000 บาท	18	13.64
20,001-25,000 บาท	37	28.03
25,001-30,000 บาท	32	24.24
30,001-35,000 บาท	16	12.12
มากกว่า 35,000 บาท	29	21.97
รวม	132	100.00

ตารางที่ 4.2 ผลการวิเคราะห์ลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ)

ลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน (คน) (n=132)	ร้อยละ
สถานภาพการสมรส		
โสด	31	23.49
สมรสและพักอยู่กับครอบครัว	81	61.36
สมรสแต่ไม่ได้พักอยู่กับครอบครัว	13	9.85
หม้าย/หย่าร้าง	7	5.30
รวม	132	100.00
ประสบการณ์ในการประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก		
น้อยกว่า 5 ปี	27	20.46
5-10 ปี	52	39.39
10 ปีขึ้นไป	53	40.15
รวม	132	100.00
เคยประกอบอาชีพอื่น		
เคย	125	94.7
ไม่เคย	7	5.3
รวม	132	100.00

จากตารางที่ 4.1 ผลการวิเคราะห์การแจกแจงข้อมูลจากพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) จำนวน 132 คน พบว่า

อายุ พนักงานขับรถบรรทุกที่ตอบแบบสอบถามมีอายุอยู่ในช่วง 31-40 ปี มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.9 รองลงมาคือ ช่วงอายุ 41-50 ปี และช่วงอายุ 21-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 33.3 และ 20.5 ตามลำดับ โดยที่ช่วงอายุมากกว่า 50 ปี มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 5.3

ระดับการศึกษาสูงสุด พนักงานขับรถบรรทุกที่ตอบแบบสอบถามได้รับการศึกษาสูงสุดระดับประถมศึกษาปีที่ 1-6 มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 34.1 รองลงมาคือ ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3, ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6, ระดับ ปวช. และระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 28.8, 25.8, 4.5 และ 3.8 ตามลำดับ โดยที่ระดับ ปวส. มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 3

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (เงินเดือนและค่าเที่ยว) พนักงานขับรถบรรทุกที่ตอบแบบสอบถามได้รับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วง 20,001-25,000 บาท มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 28 รองลงมาคือรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วง 25,001-30,000 บาท, มากกว่า 35,000 บาท และช่วง 15,001-20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 24.2, 22 และ 13.6 ตามลำดับ โดยที่รายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วง 30,001-35,000 บาท มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 12.1

สถานภาพการสมรส พนักงานขับรถบรรทุกที่ตอบแบบสอบถามมีสถานะสมรสและพักอยู่กับครอบครัว จำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 61.4 รองลงมาคือ โสด และสมรสแต่ไม่ได้พักอยู่กับครอบครัว คิดเป็นร้อยละ 23.5 และ 9.8 ตามลำดับ โดยที่สถานะหม้าย/หย่าร้าง มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 5.3

ประสบการณ์ในการทำงานเป็นพนักงานขับรถบรรทุก พบว่ามีประสบการณ์ในการเป็นพนักงานขับรถบรรทุก 10 ปีขึ้นไป มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็น ร้อยละ 40.2 รองลงมาคือ 5-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 39.4 และประสบการณ์เป็นพนักงานขับรถบรรทุกน้อยกว่า 5 ปี มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 20.5

ประสบการณ์ในการประกอบอาชีพอื่น พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่ตอบแบบสอบถามเคยประกอบอาชีพอื่นมาก่อน คิดเป็นร้อยละ 94.7 และไม่เคยประกอบอาชีพอื่นเลย คิดเป็นร้อยละ 5.3

4.1.2 พนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

ผลการวิเคราะห์ลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง นำเสนอในรูปแบบของสถิติการแจกแจงความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percent)

จากผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 170 คน มีความไม่สอดคล้องในการตอบแบบสอบถามในข้อที่ 7 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ที่ได้รับเพียงพอต่อการใช้ในการชีวิตประจำวัน และ ข้อที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ที่ได้รับทำให้มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง พบการตอบที่ไม่สอดคล้องจำนวน 1 คน ข้อที่ 10 พนักงานขับรถเป็นอาชีพที่ไม่มั่นคง และข้อที่ 11 พนักงานขับรถมักถูกเลิกจ้างได้ง่าย พบการตอบที่ไม่สอดคล้องจำนวน 16 คน ผู้วิจัยจึงคัดผู้ตอบแบบสอบถามที่ตอบไม่สอดคล้องออกทั้งหมดจำนวน 17 คน เหลือจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งสิ้น 153 คน

ตารางที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์ลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

ลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน (คน) (n=153)	ร้อยละ
อายุ		
21-30 ปี	40	26.14
31-40 ปี	40	26.14
41-50 ปี	45	29.41
มากกว่า 50 ปี	28	18.31
รวม	153	100.00
ระดับการศึกษาสูงสุด		
ประถมศึกษาปีที่ 1-6	77	50.33
มัธยมศึกษาปีที่ 1-3	46	30.07
ปวช.	4	2.61
มัธยมศึกษาปีที่ 4-6	25	16.34
อนุปริญญา	1	0.65
รวม	153	100.00
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
15,001-20,000 บาท	54	35.29
20,001-25,000 บาท	61	39.87
25,001-30,000 บาท	24	15.69
30,001-35,000 บาท	10	6.54
มากกว่า 35,000 บาท	4	2.61
รวม	153	100.00
สถานภาพการสมรส		
โสด	23	15.03
สมรสและพักอยู่กับครอบครัว	104	67.97
สมรสแต่ไม่ได้พักอยู่กับครอบครัว	16	10.46
หม้าย/หย่าร้าง	10	6.54
รวม	153	100.00

ตารางที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์ลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

ลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน (คน) (n=153)	ร้อยละ
ประสบการณ์ในการประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก		
น้อยกว่า 5 ปี	31	20.26
5-10 ปี	31	20.26
10 ปีขึ้นไป	91	59.48
รวม	153	100.00
ประเภทของรถบรรทุกที่ขับในปัจจุบัน		
รถบรรทุก 18 ล้อ (หัวลาก)	81	52.9
รถบรรทุก 22 ล้อ (รถพ่วง)	72	47.1
รวม	153	100.00
เคยประกอบอาชีพอื่น		
เคย	121	79.08
ไม่เคย	32	20.92
รวม	153	100.00

จากตารางที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์การแจกแจงข้อมูลจากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 153 คน พบว่า

อายุ พนักงานขับรถบรรทุกที่ตอบแบบสอบถามมีอายุอยู่ในช่วง 41-50 ปี มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29.4 รองลงมาคือ ช่วงอายุ 21-30 ปี และช่วงอายุ 31-40 ปี มีจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 26.1 โดยที่ช่วงอายุมากกว่า 50 ปี มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 18.4

ระดับการศึกษาสูงสุด พนักงานขับรถบรรทุกที่ตอบแบบสอบถามได้รับการศึกษาสูงสุดระดับประถมศึกษาปีที่ 1-6 มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.3 รองลงมาคือ ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3, ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6, ระดับ ปวช. และระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 30.1, 16.3 และ 2.6 ตามลำดับ โดยที่ระดับอนุศึกษามีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.7

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (เงินเดือนและค่าเที่ยว) พนักงานขับรถบรรทุกที่ตอบแบบสอบถามได้รับ รายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วง 20,001-25,000 บาท มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.9 รองลงมาคือรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วง 15,000-20,000 บาท, ช่วง 25,001-30,000 บาทและช่วง 30,001-35,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 35.3, 15.7 และ 6.5 ตามลำดับ โดยที่รายได้เฉลี่ยต่อเดือน มากกว่า 35,000 บาท มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.6

สถานภาพการสมรส พนักงานขับรถบรรทุกที่ตอบแบบสอบถามมีสถานะสมรสและพักอยู่กับ ครอบครัว จำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 68 รองลงมาคือ โสด และสมรสแต่ไม่ได้พักอยู่กับ ครอบครัว คิดเป็นร้อยละ 15 และ 10.5 ตามลำดับ โดยที่สถานะหม้าย/หย่าร้าง มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 6.5

ประสบการณ์ในการทำงานเป็นพนักงานขับรถบรรทุก พบว่ามีประสบการณ์ในการเป็น พนักงานขับรถบรรทุก 10 ปีขึ้นไป มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็น ร้อยละ 59.4 รองลงมาคือ ประสบการณ์น้อยกว่า 5 ปี และ 5-10 ปี มีจำนวนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 20.3

ประเภทของรถบรรทุกที่ขับอยู่ในปัจจุบัน พบว่าขับรถบรรทุกประเภทหัวลาก คิดเป็นร้อยละ 52.9 และรถบรรทุกประเภทรถพ่วง คิดเป็นร้อยละ 47.1

ประสบการณ์ในการประกอบอาชีพอื่น พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่ตอบแบบสอบถามเคย ประกอบอาชีพอื่นมาก่อน คิดเป็นร้อยละ 79.1 และไม่เคยประกอบอาชีพอื่นเลย คิดเป็นร้อยละ 20.9

4.2 การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกและทัศนคติต่อความตั้งใจที่จะ เปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยทัศนคติต่ออาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก และค่าเฉลี่ยทัศนคติต่อ ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม นำเสนอในรูปแบบของการแจกแจง (Frequency) ร้อยละ (Percent) สถิติค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation : S.D.)

4.2.1 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยทัศนคติต่ออาชีพและค่าเฉลี่ยทัศนคติต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม กลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ)

ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์การแจกแจง ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นจากกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (กระบะ) ในทุกข้อคำถาม โดยแบ่งเป็นทัศนคติด้านลักษณะเฉพาะของอาชีพ ด้านสถานะทางสังคม ด้านผลตอบแทน ด้านความก้าวหน้าและความมั่นคง ด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงาน ด้านความเหนื่อยหน่าย และทัศนคติต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกดังนี้

ตารางที่ 4.4 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านลักษณะเฉพาะของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=132)

ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น										Mean	S.D.
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		ไม่เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		เห็นด้วย		เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
PA1	0	0.00	1	0.76	3	2.27	27	20.45	101	76.52	4.73	.540
PA2	2	1.52	1	0.76	1	0.76	31	23.48	97	73.48	4.67	.684
PA3	3	2.27	0	0.00	3	2.27	38	28.79	88	66.67	4.58	.753
PA4	0	0.00	0	0.00	1	0.76	24	18.18	107	81.06	4.80	.418

จากตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ยด้านทัศนคติต่อลักษณะเฉพาะของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกพบว่า ข้อคำถามที่ 4 พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่ต้องตรวจสอบสภาพรถบรรทุกอยู่เสมอ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูงมาก (Mean = 4.80 S.D. = .418) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 1 พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูงมาก (Mean = 4.73 S.D. = .540) และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ข้อคำถามที่ 3 พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่จำเป็นต้องติดต่อสื่อสารกับลูกค้าในการรับ-ส่งสินค้า มีค่าเฉลี่ยอยู่น้อยที่สุดในระดับสูงมาก (Mean = 4.58 S.D. = 0.753)

**ตารางที่ 4.5 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านสถานะทางสังคมของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกราย
ข้อคำถาม (n=132)**

ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น										Mean	S.D.
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		ไม่เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		เห็นด้วย		เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
SS1	37	28.03	31	23.48	14	10.61	37	28.03	13	9.85	2.68	1.394
SS2	55	41.67	51	38.64	17	12.88	9	6.82	0	0.00	1.85	.895

จากตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ยด้านทัศนคติต่อสถานะทางสังคมพบว่า ข้อคำถามที่ 5 อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกเป็นอาชีพที่มีเกียรติและศักดิ์ศรีน้อยกว่าอาชีพอื่นๆ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 2.68 S.D. = 1.394) และข้อคำถามที่ 6 ครอบครัวยุคของท่านไม่ภาคภูมิใจที่ท่านประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 1.85 S.D. = .895)

**ตารางที่ 4.6 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านผลตอบแทนของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อ
คำถาม (n=132)**

ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น										Mean	S.D.
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		ไม่เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		เห็นด้วย		เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
SB1	34	25.76	69	52.27	13	9.85	16	12.12	0	0.00	2.08	.917
SB2	18	13.64	51	38.64	24	18.18	26	19.70	13	9.85	2.73	1.210
SB3	29	21.97	56	42.42	32	24.24	10	7.58	5	3.79	2.29	1.015

จากตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ยทัศนคติด้านรายได้และผลตอบแทนพบว่า ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 2.73 S.D. = 1.210) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 9 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ได้รับต่ำกว่าอาชีพอื่น เช่น ขับแท็กซี่ เกษตรกร หรือแรงงานก่อสร้าง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 2.29 S.D. = 1.015) และข้อคำถามที่ 7 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ได้รับไม่เพียงพอต่อการใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 2.08 S.D. = .971)

ตารางที่ 4.7 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงในอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อความ (n=132)

ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น										Mean	S.D.
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		ไม่เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		เห็นด้วย		เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
CJ1	19	14.39	24	18.18	26	19.70	41	31.06	22	16.67	3.17	1.311
CJ2	23	17.42	29	21.97	21	15.91	35	26.52	24	18.18	3.06	1.386
CJ3	12	9.09	38	28.79	37	28.03	33	25.00	12	9.09	2.96	1.128
CJ4	25	18.94	62	46.97	20	15.15	16	12.12	9	6.82	2.41	1.132

จากตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ยทัศนคติด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงในอาชีพพบว่า ข้อคำถามที่ 10 อาชีพพนักงานขับรถเป็นอาชีพที่ไม่มั่นคง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 3.17 S.D. = 1.311) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 11 อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกมักถูกเลิกจ้างได้ง่าย มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 3.06 S.D. = 1.386) และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ข้อคำถามที่ 13 ประสบการณ์ทำงานเป็นพนักงานขับรถบรรทุกไม่สามารถนำไปใช้ประกอบอาชีพอื่นได้ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 2.41 S.D. = 1.132)

ตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อความ (n=132)

ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น										Mean	S.D.
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		ไม่เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		เห็นด้วย		เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
WL1	10	7.58	21	15.91	7	5.30	46	34.85	48	36.36	3.77	1.301
WL2	38	28.79	23	17.42	8	6.06	38	28.79	25	18.94	2.92	1.543
WL3	38	28.79	33	25.00	6	4.55	36	27.27	19	14.39	2.73	1.482
WL4	14	10.61	20	15.15	8	6.06	59	44.70	31	23.48	3.55	1.292

จากตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ยด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานพบว่า ข้อคำถามที่ 14 อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกทำให้มีเวลากับครอบครัวน้อยลง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 3.77 S.D. = 1.301) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 17 มีเวลาว่างไม่ตรงกับเพื่อนๆ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 3.55 S.D. = 1.292) และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ข้อคำถามที่ 16 มีเวลาพักผ่อน(นอนหลับ) ไม่เพียงพอ หรือน้อยกว่า 6 ชั่วโมงต่อวัน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 2.73 S.D. = 1.482)

ตารางที่ 4.9 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านความเหนื่อยหน่ายของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=132)

ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น										Mean	S.D.
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		ไม่เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		เห็นด้วย		เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
BO1	18	13.64	21	15.91	13	9.85	49	37.12	31	23.48	3.41	1.365
BO2	10	7.58	24	18.18	8	6.06	44	33.33	46	34.85	3.70	1.319
BO3	9	6.82	12	9.09	9	6.82	40	30.30	62	46.97	4.02	1.236
BO4	0	0.00	8	6.06	7	5.30	62	46.97	55	41.67	4.24	.811
BO5	34	25.76	5	3.79	14	10.61	49	37.12	30	22.73	3.27	1.514
BO6	15	11.36	16	12.12	10	7.58	63	47.73	28	21.21	3.55	1.268
BO7	32	24.24	51	38.64	12	9.09	25	18.94	12	9.09	2.50	1.293
BO8	5	3.79	11	8.33	18	13.64	58	43.94	40	30.30	3.89	1.053
BO9	21	15.91	17	12.88	29	21.97	45	34.09	20	15.15	3.20	1.298

จากตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ยด้านความเหนื่อยหน่ายพบว่า ข้อคำถามที่ 21 เกิดความเหนื่อยหน่ายต่องานที่ทำในแต่ละวัน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 4.24 S.D. = .811) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 20 รู้สึกลำบากใจทุกครั้งเมื่อติดต่อกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 4.02 S.D. = 1.236) และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ข้อคำถามที่ 24 ต้องแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเพียงลำพังโดยไม่ได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างาน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 2.50 S.D. = 1.293)

ตารางที่ 4.10 ผลการวิเคราะห์ความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=132)

ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น										Mean	S.D.
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		ไม่เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		เห็นด้วย		เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
IC1	13	9.85	5	3.79	22	16.67	44	33.33	48	36.36	3.83	1.245
IC2	32	24.24	19	14.39	35	26.52	34	25.76	12	9.09	2.81	1.308
IC3	62	46.97	18	13.64	33	25.00	14	10.61	5	3.79	2.11	1.219
IC4	34	25.76	39	29.55	34	25.76	15	11.36	10	7.58	2.45	1.207
IC5	13	9.85	13	9.85	29	21.97	46	34.85	31	23.48	3.52	1.232

จากตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ยความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกพิจารณา รายข้อคำถามพบว่า ข้อคำถามที่ 1 ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคต มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean=3.83 S.D.=1.245) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 5 ถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean=3.52 S.D.=1.232) และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ข้อคำถามที่ 3 ท่านกำลังดำเนินการเพื่อเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean=2.11 S.D.=1.219)

4.2.2 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยทัศนคติต่ออาชีพและค่าเฉลี่ยทัศนคติต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม กลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์การแจกแจง ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นจากกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วงในทุกข้อคำถาม โดยแบ่งเป็นทัศนคติด้านลักษณะเฉพาะของอาชีพ ด้านสถานะทางสังคม ด้านผลตอบแทน ด้านความก้าวหน้าและความมั่นคง ด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงาน ด้านความเหนื่อยหน่าย และทัศนคติต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกดังนี้

ตารางที่ 4.11 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านลักษณะเฉพาะของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=153)

ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น										Mean	S.D.
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		ไม่เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		เห็นด้วย		เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
PA1	1	0.65	3	1.96	4	2.61	24	15.69	121	79.08	4.71	.677
PA2	1	0.65	4	2.61	1	0.65	27	17.65	120	78.43	4.71	.677
PA3	7	4.58	8	5.23	7	4.58	35	22.88	96	62.75	4.34	1.089
PA4	0	0.00	0	0.00	0	0.00	5	3.27	148	96.73	4.97	.178

จากตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ยด้านทัศนคติต่อลักษณะเฉพาะของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกพบว่า ข้อคำถามที่ 4 พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่ต้องตรวจสอบสภาพรถบรรทุกอยู่เสมอ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูงมาก (Mean = 4.97 S.D. = .178) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 1 พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และข้อคำถามที่ 2 พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่ต้องรับผิดชอบในตรวจนับสินค้าและจัดส่งให้ทันเวลาที่กำหนด มีค่าเฉลี่ยเท่ากันและอยู่ใน

ระดับสูงมาก (Mean = 4.71 S.D. = .667) และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ข้อคำถามที่ 3 พนักงานขับรถยนต์ เป็นอาชีพที่จำเป็นต้องติดต่อสื่อสารกับลูกค้าในการรับ-ส่งสินค้า มีค่าเฉลี่ยอยู่น้อยที่สุดในระดับสูง (Mean = 4.34 S.D. = 1.089)

ตารางที่ 4.12 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านสถานะทางสังคมของอาชีพพนักงานขับรถยนต์รายข้อคำถาม (n=153)

ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น										Mean	S.D.
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		ไม่เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		เห็นด้วย		เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
SS1	98	64.05	23	15.03	5	3.27	21	13.73	6	3.92	1.78	1.240
SS2	110	71.90	26	16.99	8	5.23	9	5.88	0	0.00	1.45	.842

จากตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยด้านทัศนคติต่อสถานะทางสังคมพบว่า ข้อคำถามที่ 5 อาชีพพนักงานขับรถยนต์เป็นอาชีพที่มีเกียรติและศักดิ์ศรีน้อยกว่าอาชีพอื่นๆ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 1.78 S.D. = 1.240) และข้อคำถามที่ 6 ครอบครัวของท่านไม่ภาคภูมิใจที่ท่านประกอบอาชีพพนักงานขับรถยนต์ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำมาก (Mean = 1.45 S.D. = .842)

ตารางที่ 4.13 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านผลตอบแทนของอาชีพพนักงานขับรถยนต์รายข้อคำถาม (n=153)

ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น										Mean	S.D.
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		ไม่เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		เห็นด้วย		เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
SB1	66	43.14	61	39.87	7	4.58	18	11.76	1	0.65	1.87	.998
SB2	38	24.84	57	37.25	11	7.19	26	16.99	21	13.73	2.58	1.385
SB3	61	39.87	52	33.99	21	13.73	15	9.80	4	2.61	2.01	1.082

จากตารางที่ 4.13 ค่าเฉลี่ยทัศนคติด้านรายได้และผลตอบแทนพบว่า ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 2.58 S.D. = 1.385) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 9 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ได้รับต่ำกว่าอาชีพอื่น เช่น ขับแท็กซี่ เกษตรกร หรือแรงงานก่อสร้าง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 2.01 S.D. = 1.082) และข้อคำถามที่ 7 รายได้รวม (เงินเดือนและ

ค่าเฉลี่ย) ต่อเดือน ที่ได้รับไม่เพียงพอต่อการใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 1.87 S.D. = .998)

**ตารางที่ 4.14 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงในอาชีพของพนักงาน
ขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=153)**

ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น										Mean	S.D.
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		ไม่เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		เห็นด้วย		เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
CJ1	49	32.03	31	20.26	10	6.54	36	23.53	27	17.65	2.75	1.541
CJ2	46	30.07	27	17.65	14	9.15	41	26.80	25	16.34	2.82	1.511
CJ3	25	16.34	61	39.87	9	5.88	33	21.57	25	16.34	2.82	1.379
CJ4	33	21.57	76	49.67	8	5.23	20	13.07	16	10.46	2.41	1.254

จากตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ยทัศนคติด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงในอาชีพพบว่า ข้อคำถามที่ 11 อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกมักถูกเลิกจ้างได้ง่าย และข้อคำถามที่ 12 อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไม่สามารถสร้างความก้าวหน้าในหน้าที่การงานได้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากันอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 2.82 S.D. = 1.511) และ (Mean = 2.82 S.D. = 1.379) ตามลำดับ รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 10 อาชีพพนักงานขับรถเป็นอาชีพที่ไม่มั่นคง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 2.75 S.D. = 1.541) และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ข้อคำถามที่ 13 ประสบการณ์ทำงานเป็นพนักงานขับรถบรรทุกไม่สามารถนำไปใช้ประกอบอาชีพอื่นได้ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 2.41 S.D. = 1.254)

**ตารางที่ 4.15 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานของพนักงาน
ขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=153)**

ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น										Mean	S.D.
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		ไม่เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		เห็นด้วย		เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
WL1	19	12.42	25	16.34	2	1.31	35	22.88	72	47.06	3.76	1.487
WL2	85	55.56	27	17.65	5	3.27	23	15.03	13	8.50	2.03	1.402
WL3	65	42.48	38	24.84	2	1.31	22	14.38	26	16.99	2.39	1.552
WL4	20	13.07	30	19.61	2	1.31	45	29.41	56	36.60	3.57	1.472

จากตารางที่ 4.15 ค่าเฉลี่ยด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานพบว่า ข้อคำถามที่ 14 อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกทำให้มีเวลากับครอบครัวน้อยลง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 3.76 S.D. = 1.487) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 17 มีเวลาว่างไม่ตรงกับเพื่อนๆ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 3.57 S.D. = 1.472) และค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ ข้อคำถามที่ 15 ต้องทำงานในวันหยุดและช่วงเทศกาล มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 2.03 S.D. = 1.402)

ตารางที่ 4.16 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติด้านความเหนื่อยหน่ายของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อคำถาม (n=153)

ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น										Mean	S.D.
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		ไม่เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		เห็นด้วย		เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
BO1	70	45.75	28	18.30	5	3.27	31	20.26	19	12.42	2.35	1.519
BO2	42	27.45	19	12.42	8	5.23	41	26.80	43	28.10	3.16	1.615
BO3	36	23.53	22	14.38	1	0.65	29	18.95	65	42.48	3.42	1.677
BO4	1	0.65	9	5.88	2	1.31	44	28.76	97	63.40	4.48	.844
BO6	47	30.72	28	18.30	5	3.27	42	27.45	31	20.26	2.88	1.581
BO7	67	43.79	53	34.64	5	3.27	20	13.07	8	5.23	2.01	1.214
BO8	17	11.11	23	15.03	10	6.54	44	28.76	59	38.56	3.69	1.402
BO9	91	59.48	19	12.42	12	7.84	25	16.34	6	3.92	1.93	1.298

จากตารางที่ 4.16 ค่าเฉลี่ยด้านความเหนื่อยหน่ายพบว่า ข้อคำถามที่ 21 เกิดความเหนื่อยหน่ายต่องานที่ทำในแต่ละวัน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 4.48 S.D. = .844) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 25 ได้รับการปฏิบัติจากเจ้าหน้าที่รัฐอย่างไม่เป็นธรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 3.69 S.D. = 1.402) และค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ ข้อคำถามที่ 24 ต้องแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเพียงลำพังโดยไม่ได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างาน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 2.01 S.D. = 1.214)

ตารางที่ 4.17 ผลการวิเคราะห์ความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกรายข้อความ (n=153)

ตัวแปร	ระดับความคิดเห็น										Mean	S.D.
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		ไม่เห็นด้วย		ไม่แน่ใจ		เห็นด้วย		เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ		
IC1	49	32.03	7	4.58	6	3.92	62	40.52	29	18.95	3.10	1.580
IC2	88	57.52	15	9.80	10	6.54	35	22.88	5	3.27	2.05	1.364
IC3	107	69.93	11	7.19	19	12.42	14	9.15	2	1.31	1.65	1.091
IC4	74	48.37	32	20.92	18	11.76	24	15.69	5	3.27	2.05	1.237
IC5	44	28.76	21	13.73	10	6.54	36	23.53	42	27.45	3.07	1.623

จากตารางที่ 4.17 ค่าเฉลี่ยความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกพิจารณา รายข้อความพบว่า ข้อความที่ 1 ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคต มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean=3.10 S.D.=1.580) รองลงมาคือ ข้อความที่ 5 ถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพ พนักงานขับรถบรรทุก มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean=3.07 S.D.=1.623) และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ข้อความที่ 3 ท่านกำลังดำเนินการเพื่อเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean=1.65 S.D.=1.091)

4.3 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยรายข้อความระหว่างกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) กับกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของทัศนคติและความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ กับ พนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง แสดงเป็นสถิติค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation : S.D.) และค่าการทดสอบ T-Test

ตารางที่ 4.18 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของทัศนคติและความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของ
พนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ กับ พนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

ตัวแปร	คำถาม	Mean		T-Test
		กระบะ	หัวลาก	
PA1	พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่ มีความเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน	4.73	4.71	.771
PA2	พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่ต้องรับผิดชอบในตรวจนับสินค้าและจัดส่งให้ทันเวลาที่กำหนด	4.67	4.71	.628
PA3	พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่จำเป็นต้องติดต่อสื่อสารกับลูกค้าในการรับ-ส่งสินค้า	4.58	4.34	.037
PA4	พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่ต้องตรวจสอบสภาพรถบรรทุกอยู่เสมอ	4.80	4.97	.000
SS1	ท่านคิดว่าพนักงานขับรถบรรทุกเป็นอาชีพที่มีเกียรติและศักดิ์ศรี น้อยกว่า อาชีพอื่นๆ	2.68	1.78	.000
SS2	ครอบครัวของท่าน ไม่ภูมิใจ ที่ท่านประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก	1.85	1.45	.000
SB1	รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับ ไม่เพียงพอ ต่อการใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน	2.08	1.87	.062
SB2	รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ ไม่มีเงินเก็บออม ไว้เป็นทุนสำรอง	2.73	2.58	.304
SB3	รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับ ต่ำกว่า อาชีพอื่น เช่น ขับแท็กซี่ เกษตรกร หรือแรงงานก่อสร้าง	2.29	2.01	.029
CJ1	ท่านคิดว่าพนักงานขับรถเป็นอาชีพที่ ไม่มั่นคง	3.17	2.75	.013
CJ2	อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกมัก ถูกเลิกจ้างได้ง่าย	3.06	2.82	.160
CJ3	ท่านคิดว่าอาชีพพนักงานขับรถ ไม่สามารถ สร้างความก้าวหน้าในหน้าที่การงานได้	2.96	2.82	.336
CJ4	ประสบการณ์ทำงานเป็นพนักงานขับรถบรรทุก ไม่ สามารถนำไปใช้ประกอบอาชีพอื่นได้	2.41	2.41	.985
WL1	อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกทำให้มีเวลากับครอบครัว น้อยลง	3.77	3.76	.967
WL2	ท่านต้องทำงานในวันหยุดยาวช่วงเทศกาล เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และอื่นๆ	2.92	2.03	.000
WL3	ท่านมีเวลาพักผ่อน(นอนหลับ) ไม่เพียงพอ หรือน้อยกว่า 6 ชั่วโมงต่อวัน	2.73	2.39	.054
WL4	ท่านมีเวลาร่าง ไม่ตรง กับเพื่อนๆของท่าน	3.55	3.57	.925
BO1	ท่านรู้สึก อึดอัด ที่ต้องทำงานในห้องโดยสารที่แคบ สภาวะแวดล้อมที่เป็นมลภาวะ เช่น ฝุ่น คิว้น บนถนน ความร้อนและสภาพจราจรที่ติดขัด	3.41	2.35	.000
BO2	ท่านรู้สึก อึดอัด กับกฎ ระเบียบบางอย่างที่พนักงานขับรถบรรทุกต้องปฏิบัติ ตาม เช่น การจำกัดความเร็ว การจำกัดช่วงเวลาการเดินทาง	3.70	3.16	.002
BO3	ท่านรู้สึก ลำบากใจ ทุกครั้งเมื่อติดต่อกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ	4.02	3.42	.001

ตารางที่ 4.18 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของทัศนคติและความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ กับ พนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

ตัวแปร	คำถาม	Mean		T-Test
		กระบะ	หัวลาก	
BO4	ท่านเกิดความเหนื่อยหน่ายต่องานที่ทำในแต่ละวัน	4.24	4.48	.015
BO5	ท่านรู้สึกว่าการต้องยกสินค้าขึ้น-ลง เป็นภาระและทำให้เหนื่อยล้ามากขึ้น	3.27	1.00	.000
BO6	ท่านรู้สึกกดดันที่ต้องรับผิดชอบต่อการส่งสินค้าให้ทันเวลา	3.55	2.88	.000
BO7	ท่านต้องแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเพียงลำพังโดยไม่ได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างาน เช่น เมื่อถูกตรวจจับ	2.50	2.01	.001
BO8	ท่านได้รับการปฏิบัติจากเจ้าหน้าที่รัฐอย่างไม่เป็นธรรม	3.89	3.69	.180
BO9	ลูกค้ามักสร้างปัญหากับการทำงานของท่าน เช่น ใช้อารมณ์มากกว่าเหตุผล	3.20	1.93	.000
IC1	ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต	3.83	3.10	.000
IC2	ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลานี้	2.81	2.05	.000
IC3	ท่านกำลังดำเนินการเพื่อเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น	2.11	1.65	.001
IC4	ท่านตั้งใจที่จะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไปจนนานที่สุด	2.45	2.05	.005
IC5	ถ้าเลือกได้ ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก	3.52	3.07	.010

จากตารางที่ 4.18 พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกทั้ง 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) และกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง มีค่าเฉลี่ยของทัศนคติที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติอยู่ในหลายปัจจัยรายข้อคำถาม ซึ่งส่วนใหญ่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่การให้ระดับความคิดเห็นเป็นไปในทิศทางเดียวกัน จะมีเพียงในบางรายข้อคำถามที่มีความแตกต่างของค่าเฉลี่ย และความคิดเห็นที่ไม่สอดคล้อง ได้แก่ ข้อคำถามที่ 15 ท่านต้องทำงานในวันหยุดยาวช่วงเทศกาล (WL2) โดยกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (Mean = 2.92) ต้องทำงานในช่วงวันหยุด วันหยุดยาวช่วงเทศกาล มากกว่ากลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง (Mean = 2.03) ที่ไม่ต้องทำงานช่วงวันหยุด เพราะบริษัทมีการหยุดงานตามวันหยุด และวันหยุดช่วงเทศกาล ข้อคำถามที่ 18 ท่านรู้สึกอึดอัดที่ต้องทำงานในห้องโดยสารที่แคบ สภาวะแวดล้อมที่เป็นมลภาวะ เช่น ฝุ่น คิว บกนบน ความร้อนและสภาพจราจรที่ติดขัด (BO1) กลุ่มโดยกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (Mean = 3.41) ส่วนใหญ่ให้บริการในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครซึ่งมีการจราจรที่ติดขัดมากกว่ากลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง (Mean = 2.35) ที่มีพื้นที่ให้บริการในต่างจังหวัดที่การจราจรหนาแน่นน้อยกว่าจึงมีทัศนคติที่ต่างกัน ข้อคำถามที่ 22 ท่านรู้สึกว่าการต้องยกสินค้าขึ้น-ลง เป็นภาระและทำให้เหนื่อยล้ามากขึ้น (BO5) การทำงานของพนักงานขับรถบรรทุก 4

ล้อ (Mean = 3.27) จำเป็นต้องยกสินค้าขึ้น-ลงด้วยตนเองซึ่งต่างจากพนักงานขับรถบรรทุกหัวลาก และรถพ่วงที่ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งซีเมนต์ผงมีเครื่องจักรในการบรรจุและรับสินค้า พนักงานขับรถจึงไม่ต้องมีภาระในส่วนของการยกขึ้น-ลงสินค้า

4.4 วิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยรายชื่อคำถามในแต่ละด้านที่มีต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่ออาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในแต่ละข้อคำถามต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก ผลการวิเคราะห์นำเสนอในรูปแบบตาราง Correlation matrix แล้วทำการวิเคราะห์อิทธิพลของแต่ละข้อคำถามที่มีต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก โดยเลือกจากข้อคำถามจากตัวแปรต้นที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แล้วทำการวิเคราะห์โดยสมการถดถอยเชิงพหุคูณ

4.4.1 วิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยรายชื่อคำถามในแต่ละด้านที่มีต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ)

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่ออาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในแต่ละข้อคำถามต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ แสดงในรูปที่ 4.1

	PA1	PA2	PA3	PA4	SS1	SS2	SB1	SB2	SB3	CJ1	CJ2	CJ3	CJ4	WL1	WL2	WL3	WL4	BO1	BO2	BO3	BO4	BO5	BO6	BO7	BO8	BO9
PA1	1																									
PA2	.186	1																								
PA3	.183	.613	1																							
PA4	.065	.222	.145	1																						
SS1	-.045	.040	.147	-.030	1																					
SS2	.088	-.183	-.005	.022	.346	1																				
SB1	-.077	-.126	-.136	-.076	.057	.248	1																			
SB2	.029	-.172	-.158	-.044	.049	.216	.757	1																		
SB3	-.009	.007	-.009	-.063	.044	.116	.359	.348	1																	
CJ1	.122	-.071	-.087	-.104	.089	.276	.388	.381	.174	1																
CJ2	.226	-.107	-.078	.021	.334	.315	.260	.287	.074	.604	1															
CJ3	.033	-.046	-.073	.065	.099	.289	.180	.306	.263	.288	.221	1														
CJ4	-.016	-.177	-.144	-.006	.160	.325	.180	.191	.116	.193	.213	.425	1													
WL1	.158	-.089	-.064	.027	.161	.225	.151	.193	.086	.056	.287	.119	.149	1												
WL2	.092	.002	-.011	-.120	.275	.206	.210	.115	.254	.117	.324	.090	.164	.412	1											
WL3	.090	-.141	-.129	.026	.003	.257	.258	.220	.137	.456	.435	.158	.293	.443	.341	1										
WL4	.251	.012	.000	.062	-.037	.113	.180	.192	.006	.146	.258	.177	.168	.541	.368	.572	1									
BO1	.111	.131	.103	-.112	.514	.326	.143	.159	.124	.160	.306	.035	.148	.227	.379	.186	.096	1								
BO2	.173	.065	-.007	-.054	.288	.025	.109	.212	.060	.124	.290	.054	.084	.150	.235	.169	.189	.460	1							
BO3	.063	.006	-.042	-.083	.273	.251	.221	.253	.009	.220	.227	.044	.045	.059	.057	.169	.119	.359	.434	1						
BO4	.204	.050	-.005	.142	-.086	-.044	-.161	-.128	-.141	-.133	-.047	.002	-.026	.293	.016	.168	.170	.089	.162	.072	1					
BO5	.045	.118	.109	-.144	.374	.172	.149	.102	.162	.268	.305	.024	.001	.227	.467	.189	.102	.529	.248	.357	-.005	1				
BO6	.166	.126	.224	-.067	.368	.310	.203	.266	.160	.323	.298	.292	.139	.283	.371	.205	.147	.495	.252	.414	.106	.545	1			
BO7	.077	-.052	-.063	-.028	.085	.343	.274	.134	.128	.376	.294	.186	.329	.079	.201	.390	.130	.195	.009	.076	-.109	.230	.266	1		
BO8	.146	-.064	-.090	-.051	.178	.257	.192	.210	.024	.269	.256	.125	.187	.220	.126	.245	.260	.277	.266	.541	.059	.326	.430	.249	1	
BO9	.197	.049	.141	-.153	.376	.341	.320	.223	.252	.307	.418	.182	.116	.231	.374	.313	.226	.394	.231	.288	-.191	.528	.425	.336	.329	1
IC1	.031	.119	.002	-.125	.170	.141	.153	.228	.125	.140	.090	.147	.035	.154	.112	.016	.070	.334	.205	.190	.148	.297	.284	.012	.171	.196
IC2	.013	.006	.011	-.111	.322	.184	.204	.209	.208	.215	.242	.099	.078	.234	.151	.135	.166	.330	.166	.177	.065	.346	.246	.047	.145	.305
IC3	.079	-.104	-.050	-.124	.299	.295	.320	.325	.222	.223	.335	.181	.046	.295	.167	.183	.186	.256	.139	.176	.051	.237	.253	.155	.212	.324
IC4	.110	-.046	-.105	-.094	.127	.283	.228	.334	.079	.186	.152	.130	.019	.117	-.037	-.035	.063	.220	.150	.256	.043	.086	.174	-.049	.167	.147
IC5	.078	-.036	-.146	-.080	.049	.183	.063	.130	-.066	.156	.142	.212	.185	.149	-.045	.022	.100	.194	.098	.100	.223	.042	.009	.046	-.176	.040

รูปที่ 4.1 ค่าความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (กระบะ)

4.4.1.1 การวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 1 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต (IC1)

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 1 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต (IC1) โดยทำการคัดเลือกตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ (Correlation) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แล้ววิเคราะห์ว่าปัจจัยด้านใดมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ

ตารางที่ 4.19 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณโดยวิธี Enter จากตัวแปรทัศนคติต่ออาชีพทุกข้อคำถาม เพื่อพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในข้อคำถามที่ 1 (n=132)

ตัวแปรต้น	ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย	ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	สถิติทดสอบ t
ค่าคงที่	2.092	.472	4.428**
ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเทียว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง (SB2)	0.169	0.091	1.857*
ข้อคำถามที่ 18 ท่านรู้สึกอึดอัดที่ต้องทำงานในห้องโดยสารที่แคบ สภาวะแวดล้อมที่เป็นมลภาวะ เช่น ฝุ่น คิว้น บนถนน ความร้อนและสภาพจราจรที่ติดขัด (BO1)	0.176	0.100	1.752*

$$R^2 = .166 \quad S_{\text{Est}} = 1.173$$

$$* P < .05, ** P < .01$$

จากตารางที่ 4.19 เมื่อนำตัวแปรทัศนคติทุกข้อคำถาม พยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 1 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต (IC1) โดยใช้วิธีเลือกตัวแปรทุกตัวเข้าไปพร้อมกัน (Enter) พบว่า ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเทียว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง (SB2) และข้อคำถามที่ 18 ท่านรู้สึกอึดอัดที่ต้องทำงานในห้องโดยสารที่แคบ สภาวะแวดล้อมที่เป็นมลภาวะ เช่น ฝุ่น คิว้น บนถนน ความร้อนและสภาพจราจรที่ติดขัด (BO1) สามารถพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

ในข้อคำถามที่ 1 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต (IC1) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ ร้อยละ 16.6 แสดงว่า สมการถดถอยพหุคูณที่ได้ อธิบายความแปรปรวนของความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 1 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต (IC1) ได้ร้อยละ 16.6 เขียนเป็นสมการพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกได้ดังนี้

สมการในรูปคะแนนดิบ

$$IC1 = 2.092 + 0.169 SB2 + 0.176 BO1$$

สมการในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$IC1 = 2.092 + 0.164 SB2 + 0.193 BO1$$

4.4.1.2 การวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 2 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคตอันใกล้ (IC2)

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 2 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคตอันใกล้ (IC2) โดยทำการคัดเลือกตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ (Correlation) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แล้ววิเคราะห์ว่าปัจจัยด้านใดมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ

ตารางที่ 4.20 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณโดยวิธี Enter จากตัวแปรทัศนคติต่ออาชีพทุกข้อคำถาม เพื่อพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในข้อคำถามที่ 2 (n=132)

ตัวแปรต้น	ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย	ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	สถิติทดสอบ t
ค่าคงที่	0.351	0.531	0.660
ข้อคำถามที่ 5 ท่านคิดว่าพนักงานขับรถบรรทุกเป็นอาชีพที่มีเกียรติและศักดิ์ศรีน้อยกว่าอาชีพอื่นๆ (SS1)	0.186	0.096	1.938*

$$R^2 = .234$$

$$S_{-Est} = 1.207$$

จากตารางที่ 4.20 เมื่อนำตัวแปรทัศนคติทุกข้อคำถาม พยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 2 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในระยะเวลาอันใกล้ (IC2) โดยใช้วิธีเลือกตัวแปรทุกตัวเข้าไปพร้อมกัน (Enter) พบว่า ข้อคำถามที่ 5 ท่านคิดว่าพนักงานขับรถบรรทุกเป็นอาชีพที่มีเกียรติและศักดิ์ศรีน้อยกว่าอาชีพอื่นๆ (SS1) สามารถพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามที่ 2 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในระยะเวลาอันใกล้ (IC2) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ ร้อยละ 23.4 แสดงว่า สมการถดถอยพหุคูณที่ได้อธิบายความแปรปรวนของความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 2 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคตอันใกล้ (IC2) ได้ร้อยละ 23.4 เขียนเป็นสมการพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกได้ดังนี้

สมการในรูปคะแนนดิบ

$$IC2 = 0.351 + 0.186 SS1$$

สมการในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$IC2 = 0.351 + 0.198 SS1$$

4.4.1.3 การวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 3 ท่านกำลังดำเนินการเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น (IC3)

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 3 ท่านกำลังดำเนินการเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น (IC3) โดยทำการคัดเลือกตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ (Correlation) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แล้ววิเคราะห์ว่าปัจจัยด้านใดมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้สมการความถดถอยเชิงพหุคูณ พบว่าไม่มีปัจจัยรายข้อคำถามใดที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 3 ท่านกำลังดำเนินการเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น (IC3)

4.4.1.4 การวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 4 ท่านตั้งใจที่จะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไปจนนานที่สุด (IC4)

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 4 ท่านตั้งใจที่จะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไปจนนานที่สุด (IC4) โดยทำการคัดเลือกตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ (Correlation) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แล้ววิเคราะห์ว่าปัจจัยด้านใดมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ

ตารางที่ 4.21 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณโดยวิธี Enter จากตัวแปรทัศนคติต่ออาชีพทุกข้อคำถาม เพื่อพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในข้อคำถามที่ 4 (n=132)

ตัวแปรต้น	ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย	ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	สถิติทดสอบ t
ค่าคงที่	0.695	0.413	1.682
ข้อคำถามที่ 6 ครอบครัวยของท่านไม่ภูมิใจที่ท่านประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (SS2)	0.249	0.121	2.053*
ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง (SB2)	0.338	0.126	2.678**

$$R^2 = .190 \quad S_{\text{Eest}} = 1.116$$

$$* P < .05, \quad ** P < .01$$

จากตารางที่ 4.21 เมื่อนำตัวแปรทัศนคติทุกข้อคำถาม พยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 4 ท่านตั้งใจที่จะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไปจนนานที่สุด (IC4) โดยใช้วิธีเลือกตัวแปรทุกตัวเข้าไปพร้อมกัน (Enter) พบว่า ข้อคำถามที่ 6 ครอบครัวยของท่านไม่ภูมิใจที่ท่านประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (SS2) และข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง (SB2) สามารถพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามที่ 4 ท่านตั้งใจที่จะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไปจนนานที่สุด (IC4) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และ .01 ตามลำดับ โดยค่า

สัมประสิทธิ์การพยากรณ์ ร้อยละ 19 แสดงว่า สมการถดถอยพหุคูณที่ได้อธิบายความแปรปรวนของ ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 4 ท่านตั้งใจที่จะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก ไปจนนานที่สุด (IC4) ได้ร้อยละ 19 เขียนเป็นสมการพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของ พนักงานขับรถบรรทุกได้ดังนี้

สมการในรูปคะแนนดิบ

$$IC4 = 0.695 + 0.249 SS1 + 0.338 SB2$$

สมการในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$IC4 = 0.695 + 0.185 SS1 + 0.339 SB2$$

4.4.1.5 การวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ใน ข้อคำถามที่ 5 ถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5)

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถาม ที่ 5 ถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5) โดยทำการคัดเลือกตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ (Correlation) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แล้ววิเคราะห์ว่าปัจจัยด้านใดมีอิทธิพลต่อ ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ

ตารางที่ 4.22 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณโดยวิธี Enter จากตัวแปรทัศนคติต่อ อาชีพทุกข้อคำถาม เพื่อพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในข้อคำถามที่ 5 (n=132)

ตัวแปรต้น	ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย	ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	สถิติทดสอบ t
ค่าคงที่	0.586	0.698	0.840
ข้อคำถามที่ 21 ท่านเกิดความเหนื่อยหน่ายต่องานที่ทำในแต่ละวัน (BO4)	0.324	0.127	2.547*

$$R^2 = .141 \quad S_{\text{Est}} = 1.169$$

$$* P < .05$$

จากตารางที่ 4.22 เมื่อนำตัวแปรทัศนคติทุกข้อคำถาม พยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 5 ถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5) โดยใช้วิธีเลือกตัวแปรทุกตัวเข้าไปพร้อมกัน (Enter) พบว่า ข้อคำถามที่ 21 ท่านเกิดความเหนื่อยหน่ายต่องานที่ทำในแต่ละวัน (BO4) สามารถพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามที่ 5 ถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ ร้อยละ 14.1 แสดงว่า สมการถดถอยพหุคูณที่ได้ อธิบายความแปรปรวนของความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 5 ถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5) ได้ร้อยละ 14.1 เขียนเป็นสมการพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกได้ดังนี้

สมการในรูปคะแนนดิบ

$$IC5 = 0.586 + 0.324 BO4$$

สมการในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$IC5 = 0.586 + 0.231 BO4$$

4.4.2 วิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยรายข้อคำถามในแต่ละด้านที่มีต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่ออาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในแต่ละข้อคำถามต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง แสดงในรูปที่ 4.2

	PA1	PA2	PA3	PA4	SS1	SS2	SB1	SB2	SB3	CJ1	CJ2	CJ3	CJ4	WL1	WL2	WL3	WL4	BO1	BO2	BO3	BO4	BO6	BO7	BO8	BO9	
PA1	1																									
PA2	.197	1																								
PA3	.110	.368	1																							
PA4	.083	.192	.091	1																						
SS1	-.052	-.060	.011	-.062	1																					
SS2	.073	-.020	.068	-.120	.371	1																				
SB1	.050	-.048	-.013	-.098	.200	.282	1																			
SB2	.013	-.029	-.056	-.057	.180	.222	.707	1																		
SB3	.158	-.013	.058	-.100	.257	.159	.367	.417	1																	
CJ1	.142	.035	-.011	-.007	.264	.155	.286	.300	.235	1																
CJ2	.185	.086	-.010	-.096	.200	.143	.250	.180	.219	.808	1															
CJ3	.132	-.023	-.028	.002	.296	.287	.140	.155	.306	.337	.366	1														
CJ4	.020	-.189	-.209	-.057	.222	.110	.059	.200	.117	.211	.241	.421	1													
WL1	.229	-.071	.075	-.055	.153	.208	.183	.094	.047	.165	.238	.238	.163	1												
WL2	.038	.024	.036	-.075	.322	.238	.238	.058	.134	.244	.230	.177	.157	.174	1											
WL3	.140	.015	.152	-.097	.276	.284	.198	.089	.130	.404	.502	.267	.188	.420	.306	1										
WL4	.070	.083	.182	-.079	.150	.174	.069	.055	.086	.264	.266	.246	.111	.370	.106	.522	1									
BO1	.063	.070	.066	-.079	.407	.348	.308	.237	.157	.106	.146	.132	.117	.213	.205	.196	.086	1								
BO2	.030	.127	-.008	.041	.093	.219	.152	.118	.104	.357	.373	.196	-.019	.145	.230	.364	.150	.406	1							
BO3	.035	-.133	-.011	-.107	.123	.096	.077	.172	.080	.134	.135	-.060	.026	-.094	.089	.260	.091	.150	.221	1						
BO4	.158	.089	.028	.062	.144	.135	-.081	-.076	.072	.121	.189	.077	.065	.026	.131	.183	.153	.153	.239	.072	1					
BO6	.096	.066	.288	-.060	.171	.223	.103	.040	.055	.174	.255	.219	.028	.332	.189	.316	.204	.105	.193	.242	.092	1				
BO7	.061	.069	.061	-.150	.063	.161	-.058	-.169	-.065	.076	.163	.170	.074	.104	.054	.308	.217	.087	.180	.013	-.167	.231	1			
BO8	.075	-.063	.014	-.041	.044	.098	.074	.131	.089	.188	.215	.048	.081	.118	.099	.301	.138	-.022	.156	.538	.062	.289	.118	1		
BO9	.066	.081	.148	-.181	.154	.246	.018	-.021	.207	.139	.161	.250	.026	.131	.200	.317	.200	.203	.260	.093	-.064	.198	.239	.100	1	
IC1	-.040	.039	.045	-.035	.155	.130	.167	.272	.165	.018	.016	.096	.029	.131	.108	.006	.010	.199	.213	.126	.167	.221	-.182	.094	.013	
IC2	-.021	-.049	.100	-.075	.235	.234	.275	.209	.245	.162	.164	.127	.004	.164	.209	.169	.138	.240	.209	.230	.044	.323	-.091	.149	.117	
IC3	.046	-.008	.007	-.161	.245	.239	.320	.240	.227	.306	.340	.154	.040	.178	.231	.201	.175	.250	.216	.198	.058	.285	.083	.091	.131	
IC4	.134	.000	-.002	-.053	.139	.245	.234	.292	.285	.151	.173	.144	.026	.049	.090	.018	.087	.159	.201	.187	.098	.144	-.075	.149	.109	
IC5	-.064	-.058	-.088	-.060	.210	.226	.209	.277	.168	.063	.118	.185	.189	.116	.115	.096	.159	.086	.076	.061	.234	.065	-.087	.039	-.013	

รูปที่ 4.2 ค่าความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

4.4.2.1 การวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 1 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต (IC1)

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 1 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต (IC1) โดยทำการคัดเลือกตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ (Correlation) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แล้ววิเคราะห์ว่าปัจจัยด้านใดมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ

ตารางที่ 4.23 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณโดยวิธี Enter จากตัวแปรทัศนคติต่ออาชีพทุกข้อคำถาม เพื่อพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในข้อคำถามที่ 1 (n=153)

ตัวแปรต้น	ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย	ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	สถิติทดสอบ t
ค่าคงที่	1.127	.814	1.384
ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง (SB2)	0.294	0.129	2.288*
ข้อคำถามที่ 23 ท่านรู้สึกกดดันที่ต้องรับผิดชอบต่อการส่งสินค้าให้ทันเวลา (BO6)	0.221	0.081	2.715**
ข้อคำถามที่ 24 ท่านต้องแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเพียงลำพังโดยไม่ได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างาน (BO7)	-0.250	0.108	-2.312*

$$R^2 = .198 \quad S_{\text{Eest}} = 1.459$$

* $P < .05$, ** $P < .01$

จากตารางที่ 4.23 เมื่อนำตัวแปรทัศนคติทุกข้อคำถาม พยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 1 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต (IC1) โดยใช้วิธีเลือกตัวแปรทุกตัวเข้าไปพร้อมกัน (Enter) พบว่า ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง (SB2) ข้อคำถามที่ 23 ท่านรู้สึกกดดันที่ต้องรับผิดชอบต่อการส่งสินค้าให้ทันเวลา (BO6) และข้อคำถามที่ 24 ท่านต้องแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเพียง

ลำพังโดยไม่ได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างาน (BO7) สามารถพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามที่ 1 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต (IC1) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 .01 และ .05 ตามลำดับ โดยค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ ร้อยละ 19.8 แสดงว่า สมการถดถอยพหุคูณที่ได้อธิบายความแปรปรวนของความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 1 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต (IC1) ได้ร้อยละ 19.8 เขียนเป็นสมการพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกได้ดังนี้

สมการในรูปคะแนนดิบ

$$IC1 = 1.127 + 0.294 SB2 + 0.221 BO6 - 0.250 BO7$$

สมการในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$IC1 = 1.127 + 0.258 SB2 + 0.221 BO6 - 0.192 BO7$$

4.4.2.2 การวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 2 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคตอันใกล้ (IC2)

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 2 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคตอันใกล้ (IC2) โดยทำการคัดเลือกตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ (Correlation) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แล้ววิเคราะห์ว่าปัจจัยด้านใดมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ

ตารางที่ 4.24 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณโดยวิธี Enter จากตัวแปรทัศนคติต่ออาชีพทุกข้อคำถาม เพื่อพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในข้อคำถามที่ 2 (n=153)

ตัวแปรต้น	ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย	ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	สถิติทดสอบ t
ค่าคงที่	-0.295	0.447	-0.659
ข้อคำถามที่ 23 ท่านรู้สึกกดดันที่ต้องรับผิดชอบต่อการส่งสินค้าให้ทันเวลา (BO6)	0.200	0.073	2.751**

$R^2 = .239$ $S_{\text{Eest}} = 1.253$

** $P < .01$

จากตารางที่ 4.24 เมื่อนำตัวแปรทัศนคติทุกข้อคำถาม พยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 2 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในระยะเวลาอันใกล้ (IC2) โดยใช้วิธีเลือกตัวแปรทุกตัวเข้าไปพร้อมกัน (Enter) พบว่า ข้อคำถามที่ 23 ท่านรู้สึกกดดันที่ต้องรับผิดชอบต่อ การส่งสินค้าให้ทันเวลา (BO6) สามารถพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามที่ 2 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในระยะเวลาอันใกล้ (IC2) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ ร้อยละ 23.9 แสดงว่า สมการถดถอยพหุคูณที่ได้อธิบายความแปรปรวนของความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 2 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคตอันใกล้ (IC2) ได้ร้อยละ 23.9 เขียนเป็นสมการพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกได้ดังนี้

สมการในรูปคะแนนดิบ

$$IC2 = 0.200 BO6 - 0.295$$

สมการในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$IC2 = 0.232 BO6 - 0.295$$

4.4.2.3 การวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 3 ท่านกำลังดำเนินการเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น (IC3)

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 3 ท่านกำลังดำเนินการเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น (IC3) โดยทำการคัดเลือกตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ (Correlation) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แล้ววิเคราะห์ว่าปัจจัยด้านใดมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ พบว่าไม่มีปัจจัยรายข้อคำถามใดที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 3 ท่านกำลังดำเนินการเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น (IC3)

4.4.2.4 การวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 4 ท่านตั้งใจที่จะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไปจนนานที่สุด (IC4)

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 4 ท่านตั้งใจที่จะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไปจนนานที่สุด (IC4) โดยทำการคัดเลือกตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ (Correlation) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แล้ววิเคราะห์ว่าปัจจัยด้านใดมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ พบว่าไม่มีปัจจัยรายข้อคำถามใดที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 4 ท่านตั้งใจที่จะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไปจนนานที่สุด (IC4)

4.4.2.5 การวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 5 ถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5)

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยทุกข้อคำถามกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ในข้อคำถามที่ 5 ถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5) โดยทำการคัดเลือกตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ (Correlation) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แล้ววิเคราะห์ว่าปัจจัยด้านใดมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ

ตารางที่ 4.25 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณโดยวิธี Enter จากตัวแปรทัศนคติต่ออาชีพทุกข้อคำถาม เพื่อพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในข้อคำถามที่ 5 (n=153)

ตัวแปรต้น	ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย	ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	สถิติทดสอบ t
ค่าคงที่	-0.515	0.756	-0.681
ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง (SB2)	0.279	0.101	2.750**
ข้อคำถามที่ 21 ท่านเกิดความเหนื่อยหน่ายต่องานที่ทำในแต่ละวัน (BO4)	0.408	0.150	2.716**

$R^2 = .182$ $S_{\text{Eest}} = 1.508$

* $P < .05$

จากตารางที่ 4.25 เมื่อนำตัวแปรทัศนคติทุกข้อคำถาม พยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 5 ถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5) โดยใช้วิธีเลือกตัวแปรทุกตัวเข้าไปพร้อมกัน (Enter) พบว่า ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือนที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง (SB2) และข้อคำถามที่ 21 ท่านเกิดความเหนื่อยหน่ายต่องานที่ทำในแต่ละวัน (BO4) สามารถพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามที่ 5 ถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ตามลำดับ โดยค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์ ร้อยละ 18.2 แสดงว่าสมการถดถอยพหุคูณที่ได้อธิบายความแปรปรวนของความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ 5 ถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5) ได้ร้อยละ 18.2 เขียนเป็นสมการพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกได้ดังนี้

สมการในรูปคะแนนดิบ

$$IC5 = 0.279 SB2 + 0.408 BO4 - 0.515$$

สมการในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$IC5 = 0.227 SB2 + 0.217 BO4 - 0.515$$

4.5 การวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM)

หลังจากทำการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนอาชีพและทำการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ ทำให้ทราบปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก แต่การศึกษาเกี่ยวกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพนั้น การตัดสินใจอาจเกิดจากสาเหตุร่วมหลายๆสาเหตุ และเกิดขึ้นพร้อมๆ ในขณะเดียวกัน ผู้วิจัยจึงใช้การวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้างที่มีจุดเด่นคือ เป็นการวิเคราะห์ทางสถิติที่รวมแบบจำลองการวัดตัวแปรทางทฤษฎีและแบบจำลองโครงสร้างความสัมพันธ์ของตัวแปรทางทฤษฎีไว้ในแบบจำลองเดียวกัน ทำให้การวิเคราะห์มีความเที่ยงตรงกว่าการวิเคราะห์หลายตัวแปรแบบเดิม โดยจากการศึกษาพบว่าปัญหาการเปลี่ยนอาชีพนั้นสาเหตุหลักเกิดจาก

- ปัญหาด้านผลตอบแทน ความไม่ก้าวหน้าและไม่มั่นคงในอาชีพ
- สถานะทางสังคมของอาชีพ
- ความเหนื่อยหน่าย ซึ่งเกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อมที่ไม่อำนวยความสะดวกการปฏิบัติงาน ภาระงานที่ไม่สอดคล้อง หรือทัศนคติส่วนบุคคลของผู้ปฏิบัติงานเอง

โดยมีกรอบแนวคิดของงานวิจัยสำหรับวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้างดังรูปที่ 3.3 และมีรายละเอียดของปัจจัยดังตารางที่ 4.26

ตารางที่ 4.26 รายละเอียดของปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

ปัจจัย	ข้อคำถามที่ใช้วัด
ความไม่ก้าวหน้าและไม่มั่นคงในอาชีพ	ข้อคำถามที่ 7 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือนที่ท่านได้รับไม่เพียงพอต่อการใช้ชีวิตประจำวัน (SB1) ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือนที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง (SB2) ข้อคำถามที่ 10 พนักงานขับรถเป็นอาชีพที่ไม่มั่นคง (CJ1) ข้อคำถามที่ 12 ท่านคิดว่าอาชีพพนักงานขับรถไม่สามารถสร้างความก้าวหน้าในหน้าที่การงานได้ (CJ3)
ทัศนคติเชิงลบต่อสถานะทางสังคม	ข้อคำถามที่ 5 ท่านคิดว่าพนักงานขับรถบรรทุกเป็นอาชีพที่มีเกียรติและศักดิ์ศรีน้อยกว่าอาชีพอื่นๆ (SS1) ข้อคำถามที่ 6 ครอบครัวของท่านไม่ภูมิใจที่ท่านประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (SS2)

ตารางที่ 4.26 รายละเอียดของปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

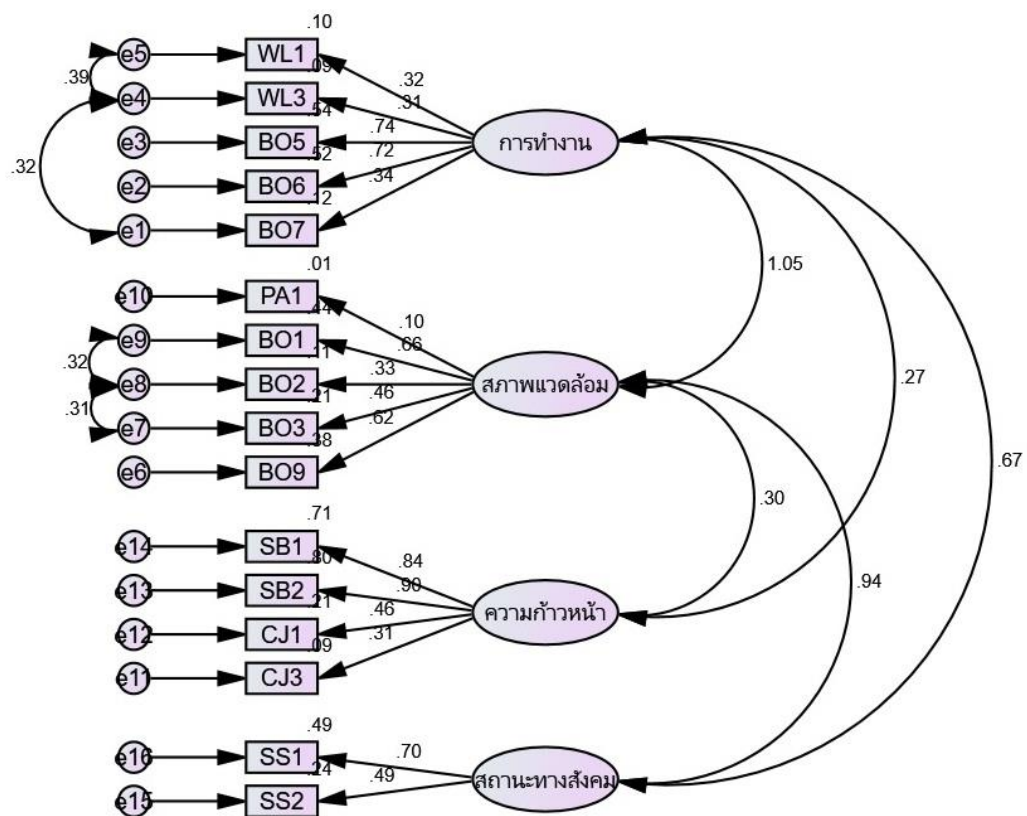
ปัจจัย	ข้อความคำถามที่ใช้วัด
ความเหนื่อยหน่าย (BO4)	<p>ภาระงาน</p> <p>ข้อความคำถามที่ 14 อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกทำให้มีเวลากับครอบครัวน้อยลง (WL1)</p> <p>ข้อความคำถามที่ 16 ท่านมีเวลาพักผ่อน(นอนหลับ) ไม่เพียงพอหรือน้อยกว่า 6 ชั่วโมงต่อวัน (WL3)</p> <p>ข้อความคำถามที่ 22 ท่านรู้สึกว่าการต้องยกสินค้าขึ้น-ลง เป็นภาระและทำให้เหนื่อยล้ามากขึ้น (BO5)</p> <p>ข้อความคำถามที่ 23 ท่านรู้สึกกดดันที่ต้องรับผิดชอบต่อการส่งสินค้าให้ทันเวลา (BO6)</p> <p>ข้อความคำถามที่ 24 ท่านต้องแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเพียงลำพังโดยไม่ได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างาน (BO7)</p> <p>สภาพแวดล้อม</p> <p>ข้อความคำถามที่ 1 พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน (PA1)</p> <p>ข้อความคำถามที่ 18 ท่านรู้สึกอึดอัดที่ต้องทำงานในห้องโดยสารที่แคบ สภาพแวดล้อมที่เป็นมลภาวะ เช่น ฝุ่น คิวบิน บนถนน ความร้อนและสภาพจราจรที่ติดขัด (BO1)</p> <p>ข้อความคำถามที่ 19 ท่านรู้สึกอึดอัดกับกฎ ระเบียบบางอย่างที่พนักงานขับรถบรรทุกต้องปฏิบัติตาม เช่น การจำกัดความเร็ว การจำกัดช่วงเวลาการเดินทาง (BO2)</p> <p>ข้อความคำถามที่ 20 ท่านรู้สึกลำบากใจทุกครั้งเมื่อติดต่อกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ (BO3)</p> <p>ข้อความคำถามที่ 29 ลูกค้ายักสร้างปัญหากับการทำงานของท่าน เช่น ใช้อารมณ์มากกว่าเหตุผล (BO9)</p>

4.5.1 การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA)

เป็นการวิเคราะห์เพื่อยืนยันความสัมพันธ์ของตัวแปรที่ทำการสำรวจ (Observed Variable) กับปัจจัยแฝง (Latent Variable) เพื่อตรวจสอบความคงที่ของแบบจำลองที่สร้างว่าสามารถสะท้อนความเป็นปัจจัยแฝงได้จริงหรือไม่ โดยเลือกใช้โปรแกรม AMOS ซึ่งเป็นโปรแกรมทางสถิติแบบสำเร็จรูปในการวิเคราะห์แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (SEM)

4.5.1.1 การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันสำหรับกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ)

วิเคราะห์เพื่อยืนยันความสัมพันธ์ของตัวแปรที่ทำการสำรวจคือข้อความในตารางที่ 4.26 กับปัจจัยแฝงซึ่งได้แก่ ความเหนื่อยหน่ายที่เกิดจากภาระงาน ความเหนื่อยหน่ายที่เกิดจากสภาพแวดล้อม ความไม่ก้าวหน้าและไม่มั่นคงในอาชีพ และสถานะทางสังคมที่ด้อยกว่าอาชีพอื่น เพื่อตรวจสอบความคงที่ของแบบจำลอง โดยได้ผลดังรูปที่ 4.3



CMIN/DF = 2.004, GFI = 0.913, CFI = 0.906, RMSEA = 0.078

รูปที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันสำหรับกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ

โดยที่ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ของตัวแปรที่ทำการสำรวจกับปัจจัยแฝง แสดงในตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.27 ค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ของตัวแปรที่ทำการสำรวจกับปัจจัยแฝง

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร	ค่าประมาณพารามิเตอร์	ค่าคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ค่าประมาณพารามิเตอร์ปรับค่ามาตรฐาน	P-value
BO7 <--- ภาระการทำงาน	1		0.34	≤ 0.01
BO6 <--- ภาระการทำงาน	2.046	0.576	0.72	≤ 0.01
BO5 <--- ภาระการทำงาน	2.492	0.699	2.74	≤ 0.01
WL3 <--- ภาระการทำงาน	1.035	0.34	0.31	≤ 0.01
WL1 <--- ภาระการทำงาน	0.945	0.366	0.32	≤ 0.01
BO9 <--- สภาพแวดล้อมไม่ดี	1		0.62	≤ 0.01
BO3 <--- สภาพแวดล้อมไม่ดี	0.713	0.147	0.46	≤ 0.01
BO2 <--- สภาพแวดล้อมไม่ดี	0.537	0.153	0.33	≤ 0.01
BO1 <--- สภาพแวดล้อมไม่ดี	1.118	0.171	0.66	≤ 0.01
PA1 <--- สภาพแวดล้อมไม่ดี	0.07	0.061	0.10	≤ 0.01
CJ3 <--- ไม่ก้าวหน้าในอาชีพ	1		0.31	≤ 0.01
CJ1 <--- ไม่ก้าวหน้าในอาชีพ	1.729	0.595	0.46	≤ 0.01
SB2 <--- ไม่ก้าวหน้าในอาชีพ	3.135	0.948	0.90	≤ 0.01
SB1 <--- ไม่ก้าวหน้าในอาชีพ	2.229	0.67	0.84	≤ 0.01
SS2 <--- สถานะทางสังคม ด้อยกว่าอาชีพอื่น	1		0.49	≤ 0.01
SS1 <--- สถานะทางสังคม ด้อยกว่าอาชีพอื่น	2.221	0.512	0.70	≤ 0.01

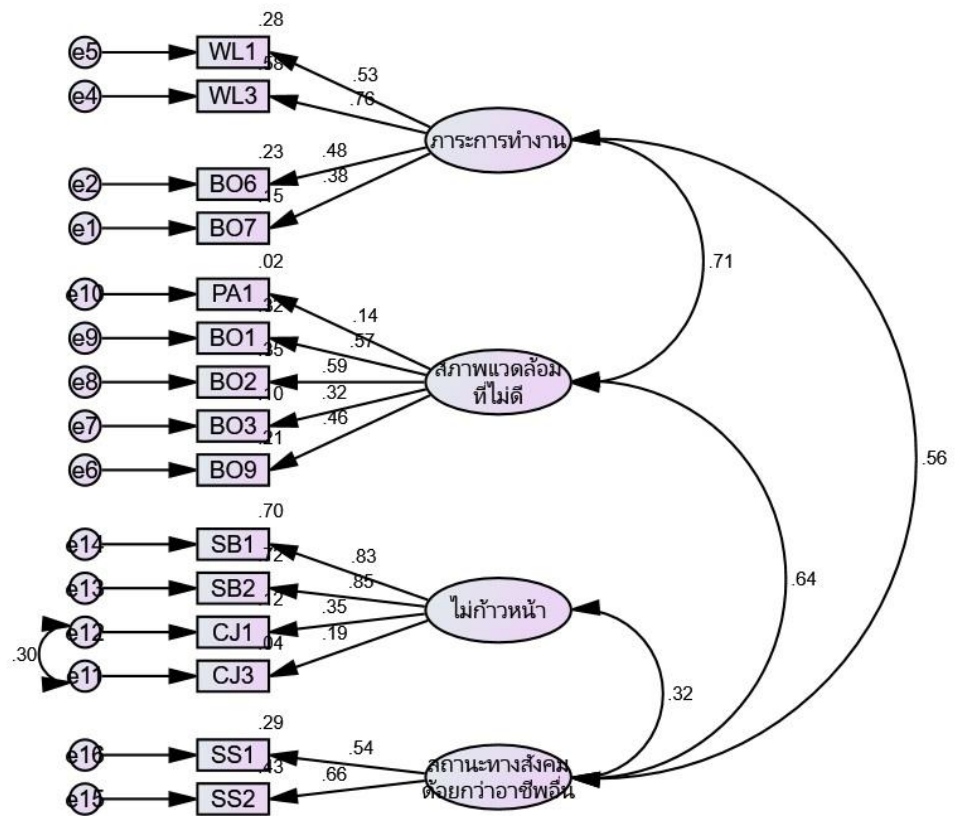
หมายเหตุ A <--- B หมายถึง ปัจจัย B ได้รับอิทธิพลจาก A

จากตารางที่ 4.27 ผลการทดสอบความสอดคล้องของแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสำรวจซึ่งเป็นข้อคำถามจากแบบสอบถามกับปัจจัยแฝงซึ่งได้แก่ ความเหนื่อยหน่ายที่เกิดจากภาระงาน ความเหนื่อยหน่ายที่เกิดจากสภาพแวดล้อม ความไม่ก้าวหน้าและไม่มั่นคงในอาชีพ และสถานะทางสังคมที่ด้อยกว่าอาชีพอื่น พบว่าแบบจำลองมีความสอดคล้องกับข้อมูลที่วิเคราะห์ โดยค่าสถิติที่ใช้ตรวจสอบความสอดคล้องของแบบจำลองซึ่งได้แก่ $CMIN/DF = 2.004$ น้อยกว่า 3 ซึ่งเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) ค่า $GFI = 0.913$ และค่า $CFI = 0.906$ โดยทั้งคู่มีค่า

มากกว่า 0.90 ซึ่งเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) และค่า RMSEA = 0.078 น้อยกว่าค่าที่ยอมรับได้คือ 0.08 (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) เมื่อพิจารณาค่าสถิติตรวจสอบความสอดคล้องของแบบจำลองพบว่ามีค่าเหมาะสมในการวิเคราะห์

4.5.1.2 การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันสำหรับกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

วิเคราะห์เพื่อยืนยันความสัมพันธ์ของตัวแปรที่ทำการสำรวจคือข้อความในตารางที่ 4.26 กับปัจจัยแฝงซึ่งได้แก่ ความเหนื่อยหน่ายที่เกิดจากภาระงาน ความเหนื่อยหน่ายที่เกิดจากสภาพแวดล้อม ความไม่ก้าวหน้าและไม่มั่นคงในอาชีพ และสถานะทางสังคมที่ด้อยกว่าอาชีพอื่น เพื่อตรวจสอบความคงที่ของแบบจำลอง โดยได้ผลดังรูปที่ 4.4



CMIN/DF = 2.091, GFI = 0.918, CFI = 0.902, RMSEA = 0.075

รูปที่ 4.4 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันสำหรับกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

โดยที่ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ของตัวแปรที่ทำการสำรวจกับปัจจัยแฝง แสดงในตารางที่ 4.28

ตารางที่ 4.28 ค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ของตัวแปรที่ทำการสำรวจกับปัจจัยแฝง

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร	ค่าประมาณพารามิเตอร์	ค่าคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ค่าประมาณพารามิเตอร์ปรับค่ามาตรฐาน	P-value
BO7 <--- ภาระการทำงาน	1		0.38	≤ 0.01
BO6 <--- ภาระการทำงาน	1.644	0.484	0.48	≤ 0.01
WL3 <--- ภาระการทำงาน	2.545	0.669	0.76	≤ 0.01
WL1 <--- ภาระการทำงาน	1.697	0.48	0.53	≤ 0.01
BO9 <--- สภาพแวดล้อมไม่ดี	1		0.46	≤ 0.01
BO3 <--- สภาพแวดล้อมไม่ดี	0.904	0.322	0.32	≤ 0.01
BO2 <--- สภาพแวดล้อมไม่ดี	1.615	0.404	0.59	≤ 0.01
BO1 <--- สภาพแวดล้อมไม่ดี	1.449	0.369	0.57	≤ 0.01
PA1 <--- สภาพแวดล้อมไม่ดี	0.159	0.115	0.14	≤ 0.01
CJ3 <--- ไม่ก้าวหน้าในอาชีพ	1		0.19	≤ 0.01
CJ1 <--- ไม่ก้าวหน้าในอาชีพ	2.084	0.953	0.35	≤ 0.01
SB2 <--- ไม่ก้าวหน้าในอาชีพ	4.539	2.171	85.00	≤ 0.01
SB1 <--- ไม่ก้าวหน้าในอาชีพ	3.227	1.54	0.83	≤ 0.01
SS2 <--- สถานะทางสังคมดีกว่าอาชีพอื่น	1		0.66	≤ 0.01
SS1 <--- สถานะทางสังคมดีกว่าอาชีพอื่น	1.208	0.302	54.00	≤ 0.01

หมายเหตุ A <--- B หมายถึง ปัจจัย B ได้รับอิทธิพลจาก A

จากตารางที่ 4.28 ผลการทดสอบความสอดคล้องของแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสำรวจซึ่งเป็นข้อคำถามจากแบบสอบถามกับปัจจัยแฝงซึ่งได้แก่ ความเหนื่อยหน่ายที่เกิดจากภาระงาน ความเหนื่อยหน่ายที่เกิดจากสภาพแวดล้อม ความไม่ก้าวหน้าและไม่มั่นคงในอาชีพ และสถานะทางสังคมที่ด้อยกว่าอาชีพอื่น พบว่าแบบจำลองมีความสอดคล้องกับข้อมูลที่วิเคราะห์ โดยค่าสถิติที่ใช้ตรวจสอบความสอดคล้องของแบบจำลองซึ่งได้แก่ $CMIN/DF = 2.091$ น้อยกว่า 3 ซึ่งเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) ค่า $GFI = 0.918$ และค่า $CFI = 0.902$ โดยทั้งคู่มีค่ามากกว่า 0.90 ซึ่งเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) และค่า $RMSEA = 0.075$ น้อยกว่า

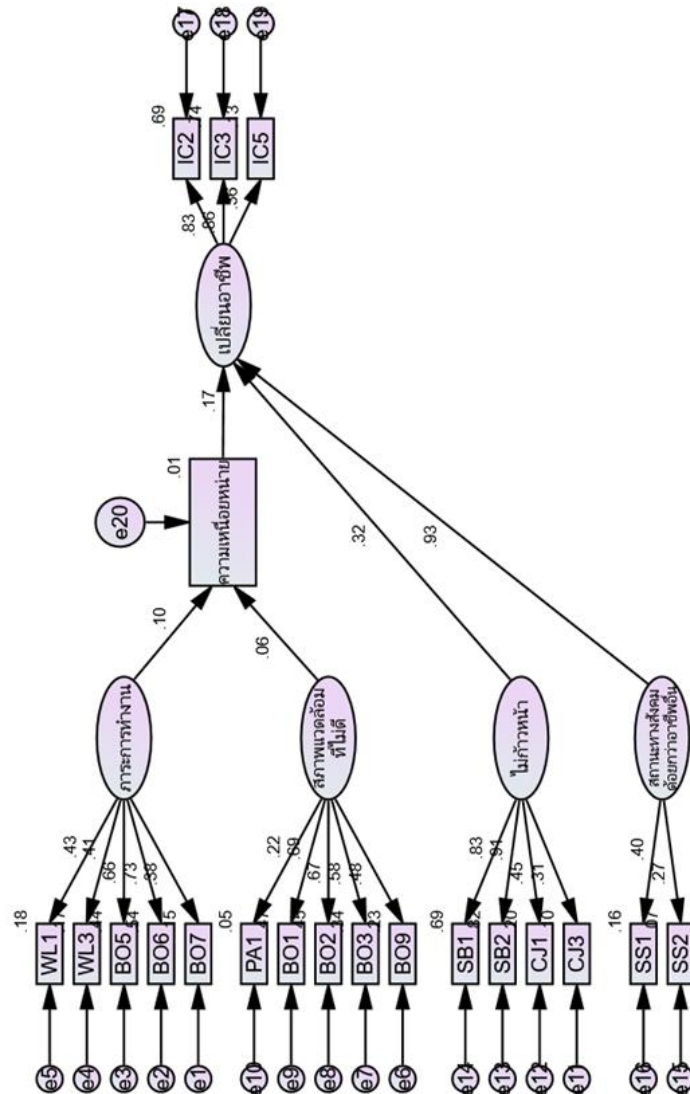
ค่าที่ยอมรับได้คือ 0.08 (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) เมื่อพิจารณาค่าสถิติตรวจสอบความสอดคล้องของแบบจำลองพบว่ามีความเหมาะสมในการวิเคราะห์

4.5.2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ

เบื้องต้นผู้วิจัยตั้งสมมติฐานว่าภาระการทำงาน และสภาพแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคจะส่งผลให้เกิดความเหนื่อยหน่ายซึ่งมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ ส่วนทัศนคติด้านสถานะทางสังคมที่ดีน้อยกว่าอาชีพอื่น และความไม่พึงพอใจในผลตอบแทน ความไม่ก้าวหน้าและไม่มั่นคงในอาชีพจะมีอิทธิพลโดยตรงต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก ซึ่งผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพใน 2 ระดับ คือ 1) วัดความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลาอันใกล้ (ตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นภายในระยะเวลาไม่เกิน 2 ปีจากวันที่สัมภาษณ์) โดยใช้ข้อความด้านความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพข้อที่ 2 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลาอันใกล้นี้ (IC2) คำถามข้อที่ 3 ท่านกำลังดำเนินการเพื่อเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น (IC3) และคำถามข้อที่ 5 ถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5) และ 2) วัดความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคต โดยใช้ข้อความด้านความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพข้อที่ 1 ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต และคำถามข้อที่ 4 ท่านตั้งใจที่จะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไปจนนานที่สุด เป็นสิ่งชี้วัดการตัดสินใจ โดยทำการวิเคราะห์แยกระหว่างกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) กับกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

4.5.2.1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ)

ทำการวิเคราะห์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) ทั้งความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลาอันใกล้แสดงในรูปที่ 4.5 และการวิเคราะห์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคตแสดงในรูปที่ 4.6



CMIN/DF = 3.064, GFI = 0.723, CFI = 0.565, RMSEA = 0.126

รูปที่ 4.5 การวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลายันใกล้ของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ)

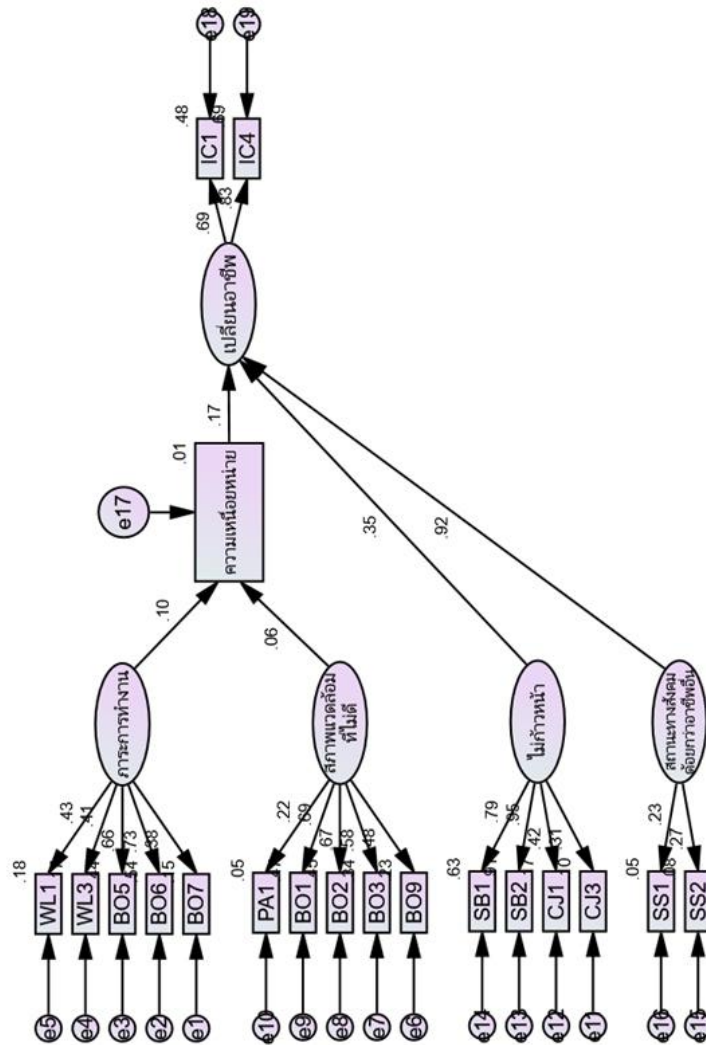
จากรูปที่ 4.5 พบว่า ผลการทดสอบความสอดคล้องของแบบจำลองกับข้อมูลที่วิเคราะห์ค่าสถิติที่ใช้ตรวจสอบความสอดคล้องของแบบจำลองซึ่งได้แก่ CMIN/DF = 3.064 ต้องมีค่าน้อยกว่า 3 จึงจะเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) ค่า GFI = 0.723, CFI = 0.565 ต้องมีค่ามากกว่า 0.9 จึงจะเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) และค่า RMSEA = 0.126 ต้องมีค่า

น้อยกว่า 0.08 จึงจะเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) ซึ่งผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องทั้ง 4 ค่ายังไม่ผ่านเกณฑ์ที่ยอมรับได้ แบบจำลองที่ใช้วิเคราะห์จึงยังไม่มี ความสอดคล้องกับข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ แต่จากค่าสัมประสิทธิ์ของแบบจำลองสามารถอธิบายพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจริงของพนักงานขับรถบรรทุกได้ โดยที่ด้านสถานะทางสังคมที่ด้อยกว่าอาชีพอื่นมีอิทธิพลสูงต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.93 ซึ่งมีค่าสูงที่สุด รองลงมาคือ ด้านความไม่พอใจในผลตอบแทน ความไม่ก้าวหน้าและไม่มั่นคงในอาชีพต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.32 และด้านความเหนื่อยหน่ายต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพมีค่าสัมประสิทธิ์น้อยที่สุดคือ 0.17 โดยที่ปัจจัยแฝงของความเหนื่อยหน่ายด้านภาระการทำงานมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.10 และด้านสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.06 โดยค่าสัมประสิทธิ์ของแบบจำลองแสดงดังตารางที่ 4.29

ตารางที่ 4.29 สัมประสิทธิ์ของแบบจำลองความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลาอันใกล้

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร	ค่าประมาณพารามิเตอร์	ค่าคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ค่าประมาณพารามิเตอร์ปรับค่ามาตรฐาน	P-value
ความเหนื่อยหน่าย <--- ภาระการทำงาน	0.169	0.173	0.10	0.328
ความเหนื่อยหน่าย <--- สภาพแวดล้อมไม่ดี	0.074	0.135	0.06	0.582
เปลี่ยนอาชีพ <--- ความเหนื่อยหน่าย	0.225	0.111	0.17	≤ 0.05
เปลี่ยนอาชีพ <--- ไม่ก้าวหน้าในอาชีพ	0.999	0.399	0.32	≤ 0.01
เปลี่ยนอาชีพ <--- สถานะทางสังคมด้อยกว่าอาชีพอื่น	4.153	1.479	0.93	≤ 0.01

หมายเหตุ A <--- B หมายถึง ปัจจัย B เป็นสาเหตุให้เกิด A



CMIN/DF = 3.302, GFI = 0.717, CFI = 0.526, RMSEA = 0.133

รูปที่ 4.6 การวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างสร้างความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคตของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ)

จากรูปที่ 4.6 พบว่า ผลการทดสอบความสอดคล้องของแบบจำลองกับข้อมูลที่วิเคราะห์ ค่าสถิติที่ใช้ตรวจสอบความสอดคล้องของแบบจำลองซึ่งได้แก่ $CMIN/DF = 3.302$ ต้องมีค่าน้อยกว่า 3 จึงจะเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) ค่า $GFI = 0.717$, $CFI = 0.526$ ต้องมีค่ามากกว่า 0.9 จึงจะเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) และค่า $RMSEA = 0.133$ ต้องมีค่าน้อยกว่า 0.08 จึงจะเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) จากผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแบบจำลองทั้ง 4 ค่ายังไม่ผ่านเกณฑ์ที่ยอมรับได้ แบบจำลองที่ใช้วิเคราะห์จึงยังไม่สอดคล้องกับข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ แต่จากค่าสัมประสิทธิ์ของแบบจำลองสามารถอธิบายพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจริงของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) ได้ไม่ต่างจากกรณีการตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลาอันใกล้ โดยที่ด้านสถานะทางสังคมที่ดีกว่าอาชีพอื่นมีอิทธิพลสูงต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.92 รองลงมาคือ ด้านความไม่พอใจในผลตอบแทน ความไม่ก้าวหน้าและไม่มั่นคงในอาชีพต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.35 และด้านความเหนื่อยหน่ายต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพมีค่าสัมประสิทธิ์น้อยที่สุดคือ 0.17 โดยที่ปัจจัยแฝงของความเหนื่อยหน่ายด้านภาระการทำงานมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.10 และด้านสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.06 โดยค่าสัมประสิทธิ์ของแบบจำลองแสดงดังตารางที่ 4.30

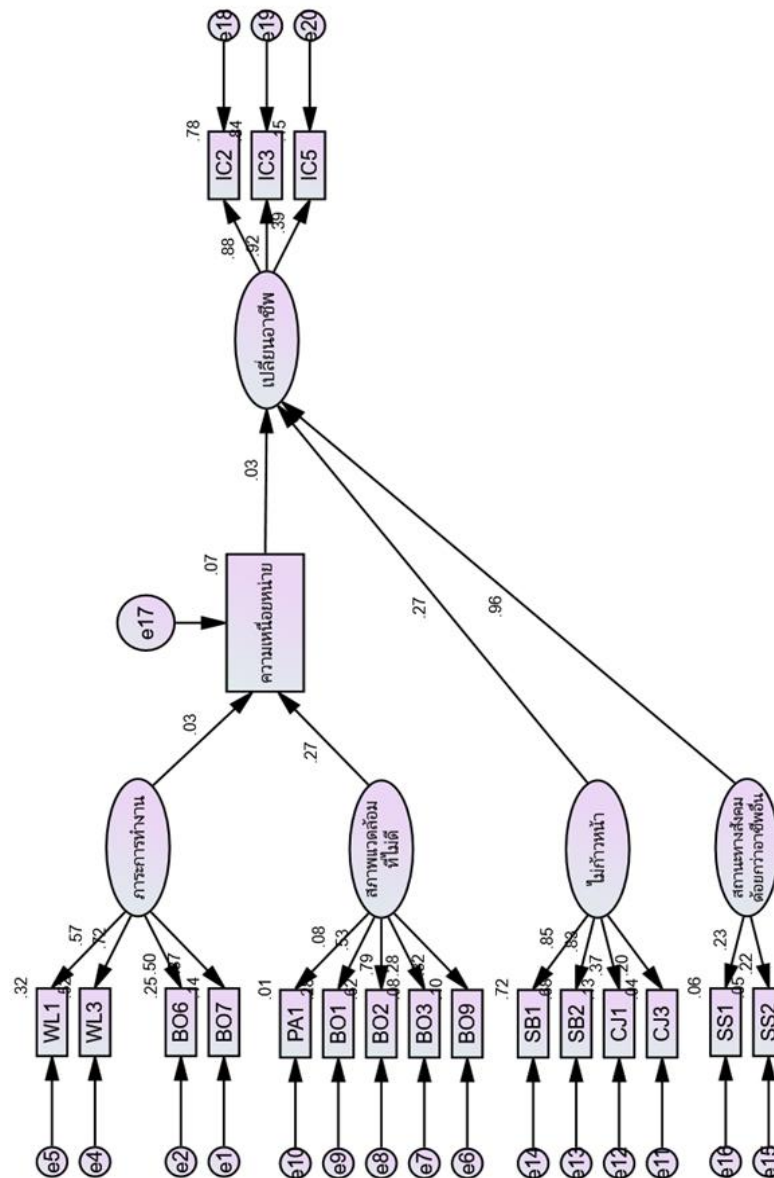
ตารางที่ 4.30 สัมประสิทธิ์ของแบบจำลองความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคต

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร	ค่าประมาณพารามิเตอร์	ค่าคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ค่าประมาณพารามิเตอร์ปรับค่ามาตรฐาน	P-value
ความเหนื่อยหน่าย <--- ภาระการทำงาน	0.169	0.173	0.10	0.328
ความเหนื่อยหน่าย <--- สภาพแวดล้อมไม่ดี	0.074	0.135	0.06	0.582
เปลี่ยนอาชีพ <--- ความเหนื่อยหน่าย	0.184	0.100	0.17	≤ 0.05
เปลี่ยนอาชีพ <--- ไม่ก้าวหน้าในอาชีพ	0.848	0.352	0.35	≤ 0.01
เปลี่ยนอาชีพ <--- สถานะทางสังคม ดีกว่าอาชีพอื่น	3.218	1.227	0.92	≤ 0.01

หมายเหตุ A <--- B หมายถึง ปัจจัย B เป็นสาเหตุให้เกิด A

4.5.2.2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

ทำการวิเคราะห์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง ทั้งความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลายันใกล้แสดงในรูปที่ 4.7 และการวิเคราะห์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคตแสดงในรูปที่ 4.8



CMIN/DF = 2.599, GFI = 0.778, CFI = 0.654, RMSEA = 0.103

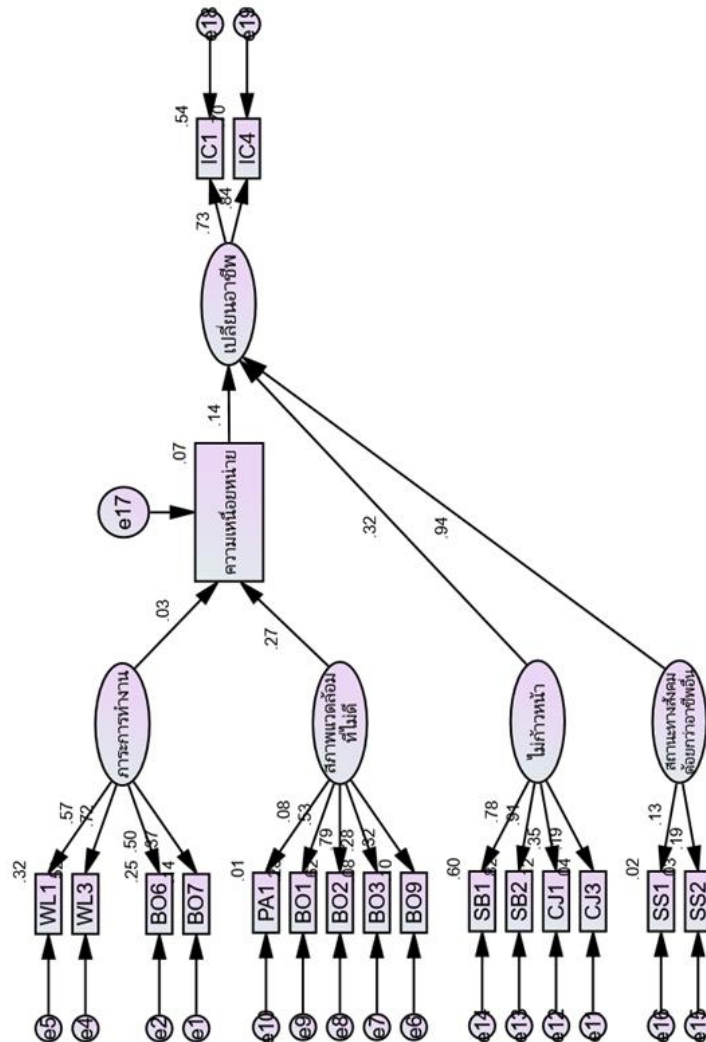
รูปที่ 4.7 การวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลายันใกล้ของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

จากรูปที่ 4.7 พบว่า ทดสอบความสอดคล้องของแบบจำลองกับข้อมูลที่วิเคราะห์ ค่าสถิติที่ใช้ตรวจสอบความสอดคล้องของแบบจำลองซึ่งได้แก่ $CMIN/DF = 2.599$ น้อยกว่า 3 ซึ่งเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) แต่ค่า $GFI = 0.778$, $CFI = 0.654$ ต้องมีค่ามากกว่า 0.9 จึงจะเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) และค่า $RMSEA = 0.103$ ต้องมีค่าน้อยกว่า 0.08 จึงจะเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) ซึ่งผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแบบจำลองยังมีค่าที่ไม่ผ่านเกณฑ์ที่ยอมรับได้ แบบจำลองที่ใช้วิเคราะห์จึงยังไม่มี ความสอดคล้องกับข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ แต่จากค่าสัมประสิทธิ์ของแบบจำลองสามารถอธิบายพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจริงของพนักงานขับรถบรรทุกได้ โดยที่ด้านสถานะทางสังคมที่ด้อยกว่าอาชีพอื่นมีอิทธิพลสูงต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.96 ซึ่งมีค่าสูงที่สุด รองลงมาคือ ด้านความไม่พอใจในผลตอบแทน ความไม่ก้าวหน้าและไม่มั่นคงในอาชีพต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.27 และด้านความเหนื่อยหน่ายต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพมีค่าสัมประสิทธิ์น้อยที่สุดคือ 0.03 โดยที่ปัจจัยแฝงของความเหนื่อยหน่ายด้านภาระการทำงานมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.03 และด้านสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.27 โดยค่าสัมประสิทธิ์ของแบบจำลองแสดงดังตารางที่ 4.31

ตารางที่ 4.31 สัมประสิทธิ์ของแบบจำลองความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลาอันใกล้

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร	ค่าประมาณพารามิเตอร์	ค่าคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ค่าประมาณพารามิเตอร์ปรับค่ามาตรฐาน	P-value
ความเหนื่อยหน่าย <--- ภาระการทำงาน	0.054	0.182	0.03	0.765
ความเหนื่อยหน่าย <--- สภาพแวดล้อมไม่ดี	0.541	0.249	0.27	≤ 0.05
เปลี่ยนอาชีพ <--- ความเหนื่อยหน่าย	0.041	0.111	0.03	0.714
เปลี่ยนอาชีพ <--- ไม่ก้าวหน้าในอาชีพ	1.17	0.64	0.27	≤ 0.05
เปลี่ยนอาชีพ <--- สถานะทางสังคมด้อยกว่าอาชีพอื่น	6.193	2.432	0.96	≤ 0.01

หมายเหตุ A <--- B หมายถึง ปัจจัย B เป็นสาเหตุให้เกิด A



CMIN/DF = 2.820, GFI = 0.774, CFI = 0.578, RMSEA = 0.109

รูปที่ 4.8 การวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างสร้างความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคตของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

จากรูปที่ 4.8 พบว่า ผลการทดสอบความสอดคล้องของแบบจำลองกับข้อมูลที่วิเคราะห์ ค่าสถิติที่ใช้ตรวจสอบความสอดคล้องของแบบจำลองซึ่งได้แก่ $CMIN/DF = 2.820$ น้อยกว่า 3 ซึ่งเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) แต่ค่า $GFI = 0.774$, $CFI = 0.578$ ต้องมีค่ามากกว่า 0.9 จึงจะเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) และค่า $RMSEA = 0.109$ ต้องมีค่าน้อยกว่า 0.08 จึงจะเป็นค่าที่ยอมรับได้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542) ซึ่งผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแบบจำลองยังมีค่าที่ไม่ผ่านเกณฑ์ที่ยอมรับได้ แบบจำลองที่ใช้วิเคราะห์จึงยังไม่สอดคล้องกับข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ แต่จากค่าสัมประสิทธิ์ของแบบจำลองสามารถอธิบายพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจริงของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วงได้ไม่ต่างจากกรณีการตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลาอันใกล้ โดยที่ด้านสถานะทางสังคมที่ด้อยกว่าอาชีพอื่นมีอิทธิพลสูงต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.94 ซึ่งมากกว่าด้านอื่น รองลงมาคือ ด้านความไม่พอใจในผลตอบแทน ความไม่ก้าวหน้าและไม่มั่นคงในอาชีพต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.32 และด้านความเหนื่อยหน่ายต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพมีค่าสัมประสิทธิ์น้อยที่สุดคือ 0.14 โดยที่ปัจจัยแฝงของความเหนื่อยหน่ายด้านภาระการทำงานมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.03 และด้านสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมมีค่าสัมประสิทธิ์ 0.27 โดยค่าสัมประสิทธิ์ของแบบจำลองแสดงดังตารางที่ 4.32

ตารางที่ 4.32 สัมประสิทธิ์ของแบบจำลองความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคต

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร	ค่าประมาณพารามิเตอร์	ค่าคลาดเคลื่อนมาตรฐาน	ค่าประมาณพารามิเตอร์ปรับค่ามาตรฐาน	P-value
ความเหนื่อยหน่าย <--- ภาระการทำงาน	0.054	0.182	0.03	0.765
ความเหนื่อยหน่าย <--- สภาพแวดล้อมไม่ดี	0.541	0.249	0.27	≤ 0.05
เปลี่ยนอาชีพ <--- ความเหนื่อยหน่าย	0.187	0.121	0.14	0.122
เปลี่ยนอาชีพ <--- ไม่ก้าวหน้าในอาชีพ	1.404	0.778	0.32	≤ 0.05
เปลี่ยนอาชีพ <--- สถานะทางสังคมด้อยกว่าอาชีพอื่น	6.834	3.474	0.94	≤ 0.05

หมายเหตุ A <--- B หมายถึง ปัจจัย B เป็นสาเหตุให้เกิด A

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก” มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา ดังนี้

1. ศึกษาถึงสาเหตุและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

2. เสนอแนวทางในการป้องกันปัญหาการเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

กลุ่มตัวอย่างแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 1. พนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) รวมทั้งสิ้นจำนวน 146 คน และกลุ่มที่ 2. พนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง รวมทั้งสิ้นจำนวน 170 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก คือ แบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย แบบสอบถามลักษณะส่วนบุคคล และแบบสอบถามทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุกต่อลักษณะเฉพาะของอาชีพ ซึ่งพัฒนาและปรับปรุงจากแบบสอบถามของ ปกรณ์ ตระการวชิรหัตถ์ (2556) แบบสอบถามทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุกด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงาน พัฒนาและปรับปรุงมาจาก Kusluvan and Kusluvan (2000) แบบสอบถามทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุกด้านความเหนื่อยหน่าย พัฒนาและปรับปรุงมาจาก Campos, S. et al. (2012) และแบบสอบถามความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก พัฒนาและปรับปรุงมาจากแบบสอบถามของ (ปกรณ์ ตระการวชิรหัตถ์ (2556)) แบบสอบถามที่สร้างขึ้นได้รับการพิจารณาตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (CVI) จากผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิชาการ และผู้ที่มีประสบการณ์เชี่ยวชาญเกี่ยวเนื่องในอุตสาหกรรมขนส่งรถบรรทุก และทดสอบความเชื่อถือได้ (Reliability) เพื่อหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาครอนบัค (Cronbrachs' alpha coefficient) โดยทำการทดสอบกับพนักงานขับรถบรรทุกจำนวน 32 คน โดยที่สัมประสิทธิ์แอลฟาครอนบัคควรมีค่ามากกว่า 0.7 ถือว่าแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือ ซึ่งการวิเคราะห์สัมประสิทธิ์แอลฟาครอนบัคมีค่าอยู่ในระดับ 0.744 แสดงว่าแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมีความเชื่อถือได้เหมาะสมที่จะนำไปใช้เก็บข้อมูลในงานวิจัยต่อไป

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลโดยใช้วิธีสัมภาษณ์แบบถาม-ตอบ ซึ่งผู้วิจัยอ่านคำถามจากแบบสอบถามที่สร้างขึ้นแล้วให้พนักงานขับรถบรรทุกเป็นผู้แสดงทัศนคติต่อคำถามที่ผู้วิจัยอ่าน ทำให้ลดการผิดพลาดจากการทำความเข้าใจในข้อความของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งใน

กลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 146 คน ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์และสามารถนำมาใช้วิเคราะห์ได้ทั้งหมด 132 ชุด กลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกประเภทหัวลากและรถพ่วงมีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 170 คน ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์และสามารถนำมาใช้วิเคราะห์ได้ทั้งหมด 153 คน

วิเคราะห์ผลข้อมูลทางสถิติโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ประมวลผลข้อมูลที่เก็บรวบรวมมาทดสอบความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5 โดยคำนวณการแจกแจงความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percent) ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ (Correlation) และการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณแบบ Enter (Enter multiple regression analysis) เพื่อทดสอบสมมติฐานการวิจัยซึ่งได้แก่

1. ทักษะคติในเชิงลบต่อลักษณะเฉพาะของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก
2. ทักษะคติในเชิงลบด้านสถานะทางสังคมของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก
3. ทักษะคติในเชิงลบด้านผลตอบแทนของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก
4. ทักษะคติในเชิงลบด้านความก้าวหน้าและมั่นคงในอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก
5. ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานพนักงานขับรถบรรทุกมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก
6. ความเหนื่อยหน่ายของพนักงานขับรถบรรทุกมีอิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

การวิเคราะห์โดยสมการเชิงโครงสร้าง เป็นการวิเคราะห์ทางสถิติที่รวมแบบจำลองการวัดตัวแปรทางทฤษฎีและแบบจำลองโครงสร้างความสัมพันธ์ของตัวแปรทางทฤษฎีไว้ในแบบจำลองเดียวกัน ทำให้การวิเคราะห์มีความเที่ยงตรงกว่าการวิเคราะห์หลายตัวแปรแบบเดิม

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 สรุปผลการวิเคราะห์การแจกแจงของข้อมูลส่วนบุคคล และทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุก

5.1.1.1 การวิเคราะห์ทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุกต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก กลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (กระบะ)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 40.91 ระดับการศึกษาสูงสุดระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 1-6 คิดเป็นร้อยละ 34.09 ได้รับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนประมาณ 20,001-25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 28.03 สถานภาพการสมรส ผู้ตอบแบบสอบถามสมรสและพักอยู่กับครอบครัว คิดเป็นร้อยละ 61.36 และมีประสบการณ์ในการประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกมากกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 40.15

ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกเมื่อพิจารณาด้านลักษณะเฉพาะของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก พบว่า มีข้อคำถามที่ 4 พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่ต้องตรวจสอบสภาพรถบรรทุกอยู่เสมอ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูงมาก (Mean = 4.80 S.D. = .418) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 1 พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูงมาก (Mean = 4.73 S.D. = .540) โดยในทุกวันก่อนเริ่มงานพนักงานขับรถบรรทุกจำเป็นต้องทำการตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถที่ใช้ในการทำงาน เพื่อให้อยู่ในสภาพที่พร้อมปฏิบัติงาน พนักงานขับรถบรรทุกจึงจำเป็นต้องมีความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ เพื่อที่จะสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นซึ่งอาจเกิดระหว่างปฏิบัติงานเพื่อให้การทำงานสำเร็จลุล่วง และมีทัศนคติว่าการขับรถบนท้องถนนนั้นมีความเสี่ยงที่จะประสบอุบัติเหตุได้ตลอดเวลาจึงควรเตรียมความพร้อมทางด้านร่างกาย โดยการพักผ่อนให้เพียงพอ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อเป็นการช่วยลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น

ด้านทัศนคติต่อสถานะทางสังคมพบว่า ข้อคำถามที่ 5 อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกเป็นอาชีพที่มีเกียรติและศักดิ์ศรีน้อยกว่าอาชีพอื่นๆ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 2.68 S.D. = 1.394) และข้อคำถามที่ 6 ครอบครัวของท่านไม่ภูมิใจที่ท่านประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 1.85 S.D. = .895) พนักงานขับรถบรรทุกให้ความเห็นว่าสำหรับบุคคลภายนอกอาจมองว่าอาชีพนี้ด้อยต่ำกว่าอาชีพอื่น แต่สำหรับตัวพนักงานขับรถบรรทุกเองกลับมีความเห็นที่ตรงกันข้ามกับบุคคลทั่วไปเพราะคิดว่าเป็นอาชีพที่สุจริต และสามารถสร้างรายได้ดีกว่าในหลายๆอาชีพ แต่อาจเป็นเพราะผู้ประกอบอาชีพนี้ส่วนใหญ่ได้รับการศึกษาอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำกว่าอาชีพอื่น จึงทำให้ถูกมองว่าศักดิ์ศรีด้อย สำหรับพนักงานขับรถและครอบครัวรู้สึกภาคภูมิใจในอาชีพที่ทำเพราะเป็นอาชีพที่สามารถเลี้ยงดูครอบครัวได้

ทัศนคติด้านรายได้และผลตอบแทนพบว่า ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเทียว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 2.73 S.D. = 1.210) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 9 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเทียว) ต่อเดือน ที่ได้รับต่ำกว่าอาชีพอื่น เช่น ขับแท็กซี่ เกษตรกร หรือแรงงานก่อสร้าง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 2.29 S.D. = 1.015) และข้อคำถามที่ 7 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเทียว) ต่อเดือน ที่ได้รับไม่เพียงพอต่อการใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 2.08 S.D. = .971) อธิบายได้ว่ารายได้จากการประกอบอาชีพเพียงพอต่อการใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน แต่ยังไม่เหลือเก็บเป็นทุนสำรองมากนัก โดยผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับบางท่านอาชีพพนักงานขับรถเป็นอาชีพที่ทำงานหนัก รายได้ที่ได้มาก็นำไปใช้เพื่อสร้างความสุขให้ตนเองให้สมกับที่ทำงานหนัก เช่น การนำไปซื้อโทรศัพท์รุ่นใหม่ๆ ซื้อเสื้อผ้า หรือบางท่านอาจใช้ไปกับการสังสรรค์กับกลุ่มเพื่อน และมีกลุ่มที่นำเงินไปผ่อนชำระค่าบัตรเครดิตที่ใช้ประกอบอาชีพ จึงทำให้ไม่ค่อยมีเงินเหลือเก็บ แต่มีเพียงพอสำหรับการใช้จ่าย

ทัศนคติด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงในอาชีพพบว่า ข้อคำถามที่ 10 อาชีพพนักงานขับรถเป็นอาชีพที่ไม่มั่นคง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 3.17 S.D. = 1.311) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 11 อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกมักถูกเลิกจ้างได้ง่าย มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 3.06 S.D. = 1.386) พนักงานขับรถบรรทุกหลายท่านพบเจอกับประสบการณ์ที่ไม่ค่อยดีในเรื่องการจ่ายผลตอบแทนและให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าถ้าทำงานกับบริษัทที่มีชื่อเสียงจะมีความมั่นคงมากกว่าบริษัทเล็กๆที่ไม่มีชื่อเสียง

ด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานพบว่า ข้อคำถามที่ 14 อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกทำให้มีเวลากับครอบครัวน้อยลง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 3.77 S.D. = 1.301) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 17 มีเวลาว่างไม่ตรงกับเพื่อนๆ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 3.55 S.D. = 1.292) และค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ ข้อคำถามที่ 16 มีเวลาพักผ่อน(นอนหลับ) ไม่เพียงพอ หรือน้อยกว่า 6 ชั่วโมงต่อวัน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 2.73 S.D. = 1.482) พนักงานขับรถบรรทุกทุกส่วนใหญ่นิยมใช้ชีวิตอยู่บนรถและท้องถนนจึงทำให้ไม่ค่อยได้ใช้เวลากับครอบครัว แต่ให้ความสำคัญกับเวลาพักผ่อนซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งเพราะถ้าพักผ่อนไม่เพียงพออาจเป็นอุปสรรคในการทำงานและก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ

ด้านความเหนื่อยหน่ายพบว่า ข้อคำถามที่ 21 เกิดความเหนื่อยหน่ายต่องานที่ทำในแต่ละวัน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 4.24 S.D. = .811) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 20 รู้สึกลำบากใจทุกครั้งเมื่อติดต่อกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 4.02 S.D. = 1.236) และค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ ข้อคำถามที่ 24 ต้องแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเพียงลำพังโดยไม่ได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างาน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 2.50 S.D. = 1.293) พนักงานขับรถบรรทุก

ส่วนใหญ่จะมีประสบการณ์ในอาชีพนี้เป็นเวลานาน และเกิดความรู้สึกเบื่อหน่ายกับงานที่ทำอยู่แต่อาชีพนี้ให้ผลตอบแทนที่ดี อีกทั้งด้วยคุณสมบัติของพนักงานขับรถบรรทุกเองไม่สามารถเลือกทำอาชีพอื่นที่ให้ผลตอบแทนที่ดีเท่าอาชีพนี้ และสาเหตุของความเหนื่อยหน่ายนั้นมาจากการบังคับใช้กฎระเบียบที่เคร่งครัดของเจ้าหน้าที่ ซึ่งพนักงานขับรถบรรทุกเองมองว่ากฎ ระเบียบ บางอย่างควรมีการปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน และส่วนใหญ่ได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างานเป็นอย่างดี

ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกพิจารณารายข้อคำถามพบว่า ข้อคำถามที่ 1 ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคต มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean=3.83 S.D.=1.245) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 5 ถ้าเลือกได้ทำจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean=3.52 S.D.=1.232) และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ข้อคำถามที่ 3 ท่านกำลังดำเนินการเพื่อเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean=2.11 S.D.=1.219) พนักงานขับรถบรรทุกมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคต โดยให้ความเห็นว่าจะประกอบอาชีพนี้เพื่อหาทุนในการสร้างอาชีพอื่น โดยส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า อยากจะไปทำเกษตรกรรม ค้าขาย ช่างซ่อมรถยนต์ แต่ยังไม่คิดที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในระยะเวลาอันใกล้

5.1.1.2 การวิเคราะห์ทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุกต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก กลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล พบว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.41 ระดับการศึกษาสูงสุดระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 1-6 คิดเป็นร้อยละ 50.33 ได้รับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนประมาณ 20,001-25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 39.87 สถานภาพการสมรส ผู้ตอบแบบสอบถามสมรสและพักอยู่กับครอบครัว คิดเป็นร้อยละ 67.97 และมีประสบการณ์ในการประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกมากกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 59.48

ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกเมื่อพิจารณาด้านลักษณะเฉพาะของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก พบว่า มีข้อคำถามที่ 4 พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่ต้องตรวจสอบสภาพรถบรรทุกอยู่เสมอ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูงมาก (Mean = 4.97 S.D. = .178) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 1 พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูงมาก (Mean = 4.71 S.D. = .667)

ด้านทัศนคติต่อสถานะทางสังคมพบว่า ข้อคำถามที่ 5 อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกเป็นอาชีพที่มีเกียรติและศักดิ์ศรีน้อยกว่าอาชีพอื่นๆ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 1.78 S.D. = 1.240) และข้อคำถามที่ 6 ครอบครัวของท่านไม่ภูมิใจที่ท่านประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำมาก (Mean = 1.45 S.D. = .842)

ทัศนคติด้านรายได้และผลตอบแทนพบว่า ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 2.58 S.D. = 1.385) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 9 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ได้รับต่ำกว่าอาชีพอื่น เช่น ขับแท็กซี่ เกษตรกร หรือแรงงานก่อสร้าง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 2.01 S.D. = 1.082) และข้อคำถามที่ 7 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ได้รับไม่เพียงพอต่อการใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 1.87 S.D. = .998)

ทัศนคติด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงในอาชีพพบว่า ข้อคำถามที่ 11 อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกมักถูกเลิกจ้างได้ง่าย และข้อคำถามที่ 12 อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไม่สามารถสร้างความก้าวหน้าในหน้าที่การงานได้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากันอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 2.82 S.D. = 1.511) และ (Mean = 2.82 S.D. = 1.379) ตามลำดับ

ด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงานพบว่า ข้อคำถามที่ 14 อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกทำให้มีเวลากับครอบครัวน้อยลง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 3.76 S.D. = 1.487) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 17 มีเวลาว่างไม่ตรงกับเพื่อนๆ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 3.57 S.D. = 1.472) และค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ ข้อคำถามที่ 15 ต้องทำงานในวันหยุดและช่วงเทศกาล มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 2.03 S.D. = 1.402)

ด้านความเหนื่อยหน่ายพบว่า ข้อคำถามที่ 21 เกิดความเหนื่อยหน่ายต่องานที่ทำในแต่ละวัน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 4.48 S.D. = .844) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 25 ได้รับการปฏิบัติจากเจ้าหน้าที่รัฐอย่างไม่เป็นธรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (Mean = 3.69 S.D. = 1.402) และค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ ข้อคำถามที่ 24 ต้องแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเพียงลำพังโดยไม่ได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างาน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean = 2.01 S.D. = 1.214)

ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกพิจารณาจากข้อคำถามพบว่า ข้อคำถามที่ 1 ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคต มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean=3.10 S.D.=1.580) รองลงมาคือ ข้อคำถามที่ 5 ถ้าเลือกได้ทำจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (Mean=3.07 S.D.=1.623) และค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ข้อคำถามที่ 3 ท่านกำลังดำเนินการเพื่อเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ (Mean=1.65 S.D.=1.091)

ซึ่งทัศนคติในทุกด้านที่กล่าวมาสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วงมีความคิดเห็นสอดคล้องใกล้เคียงกับกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ)

5.1.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยทัศนคติของกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) กับกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

พนักงานขับรถบรรทุกทั้ง 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) และกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง มีค่าเฉลี่ยของทัศนคติที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติอยู่ในหลายปัจจัยรายข้อคำถาม ซึ่งส่วนใหญ่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติแต่การให้ระดับความคิดเห็นเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยที่จะมีในบางรายข้อคำถามที่มีความแตกต่างของค่าเฉลี่ย และความคิดเห็นไม่สอดคล้อง ได้แก่ ข้อคำถามที่ 15 ท่านต้องทำงานในวันหยุดยาวช่วงเทศกาล (WL2) โดยกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (Mean = 2.92) ต้องทำงานในช่วงวันหยุดยาวช่วงเทศกาล มากกว่ากลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง (Mean = 2.03) ที่ไม่ต้องทำงานช่วงวันหยุด เพราะบริษัทมีการหยุดงานตามวันหยุด และวันหยุดช่วงเทศกาล ข้อคำถามที่ 18 ท่านรู้สึกอึดอัดที่ต้องทำงานในห้องโดยสารที่แคบ สภาวะแวดล้อมที่เป็นมลภาวะ เช่น ฝุ่น ควัน บนถนน ความร้อนและสภาพจราจรที่ติดขัด (BO1) กลุ่มโดยกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (Mean = 3.41) ส่วนใหญ่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครซึ่งมีการจราจรที่ติดขัดมากกว่ากลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง (Mean = 2.35) ที่ให้บริการในต่างจังหวัดที่มีการจราจรที่หนาแน่นน้อยกว่าจึงมีทัศนคติที่ต่างกัน ข้อคำถามที่ 22 ท่านรู้สึกว่าการต้องยกสินค้าขึ้น-ลง เป็นภาระและทำให้เหนื่อยล้ามากขึ้น (BO5) การทำงานของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (Mean = 3.27) จำเป็นต้องยกสินค้าขึ้น-ลงด้วยตนเองต่างจากพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วงซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งซีเมนต์จะมีเครื่องจักรในการบรรจุและรับสินค้าพนักงานขับรถจึงไม่ต้องมีภาระในส่วนของการยกขึ้น-ลงสินค้า

5.1.3 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่ออาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่ออาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในแต่ละข้อคำถามต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ โดยพิจารณาค่าความสัมพันธ์ที่มีนัยสำคัญทางสถิติพบว่า

ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกด้านสถานะทางสังคม (ในเชิงลบ) มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกด้านผลตอบแทนสังคม (ในเชิงลบ) มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุกด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงในอาชีพสังคม (ในเชิงลบ) มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุกด้านความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงาน มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุกด้านความเหนื่อยหน่าย มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานของงานวิจัย

5.1.4 ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยรายข้อคำถามต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ

5.1.4.1 ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยรายข้อคำถามต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก 4 ข้อ (รถกระบะ)

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยที่มีต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต (IC1) พบว่า ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง (SB2) และข้อคำถามที่ 18 ท่านรู้สึกอึดอัดที่ต้องทำงานในห้องโดยสารที่แคบ สภาวะแวดล้อมที่เป็นมลภาวะ เช่น ฝุ่น คิววัน บนถนน ความร้อนและสภาพจราจรที่ติดขัด (BO1) สามารถพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต (IC1) ได้ร้อยละ 16.6 อย่างมีนัยสำคัญ

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยที่มีต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคตอันใกล้ (IC2) พบว่า ข้อคำถามที่ 5 ท่านคิดว่าพนักงานขับรถบรรทุกเป็นอาชีพที่มีเกียรติและศักดิ์ศรีน้อยกว่าอาชีพอื่นๆ (SS1) สามารถพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในระยะเวลายันใกล้ (IC2) ได้ร้อยละ 23.4 อย่างมีนัยสำคัญ

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยที่มีต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามท่านกำลังดำเนินการเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น (IC3) พบว่าไม่มีปัจจัยรายข้อคำถามใดที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามท่านกำลังดำเนินการเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น (IC3)

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยที่มีต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามท่านตั้งใจที่จะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไปจนนานที่สุด (IC4) พบว่า ข้อคำถามที่ 6 ครอบครัวของท่านไม่ภาคภูมิใจที่ท่านประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (SS2) และข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง (SB2) สามารถพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

ในข้อคำถามท่านตั้งใจที่จะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไปจนนานที่สุด (IC4) ได้ร้อยละ 19 อย่างมีนัยสำคัญ

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยที่มีต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5) พบว่า ข้อคำถามที่ 21 ท่านเกิดความเหนื่อยหน่ายต่องานที่ทำในแต่ละวัน (BO4) สามารถพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5) ได้ร้อยละ 14.1 อย่างมีนัยสำคัญ

5.1.4.1 ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยรายข้อคำถามต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยที่มีต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต (IC1) พบว่า ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเทียว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง (SB2) ข้อคำถามที่ 23 ท่านรู้สึกกดดันที่ต้องรับผิดชอบต่อการส่งสินค้าให้ทันเวลา (BO6) และข้อคำถามที่ 24 ท่านต้องแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเพียงลำพังโดยไม่ได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างาน (BO7) สามารถพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคต (IC1) ได้ร้อยละ 19.8 อย่างมีนัยสำคัญ

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยที่มีต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในอนาคตอันใกล้ (IC2) พบว่า ข้อคำถามที่ 23 ท่านรู้สึกกดดันที่ต้องรับผิดชอบต่อการส่งสินค้าให้ทันเวลา (BO6) สามารถพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นในระยะเวลาอันใกล้ (IC2) ได้ร้อยละ 23.4 อย่างมีนัยสำคัญ

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยที่มีต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามท่านกำลังดำเนินการเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น (IC3) พบว่า ไม่มีปัจจัยรายข้อคำถามใดที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามท่านกำลังดำเนินการเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น (IC3)

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยที่มีต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามท่านตั้งใจที่จะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไปจนนานที่สุด (IC4) พบว่า ไม่มีปัจจัยรายข้อคำถามใดที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามท่านตั้งใจที่จะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกไปจนนานที่สุด (IC4)

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยที่มีต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5) โดยนำตัวแปรทัศนคติทุกข้อคำถามพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในข้อคำถามที่ IC5 พบว่า ข้อคำถามที่ 8 รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ไม่มีเงินเก็บออมไว้เป็นทุนสำรอง (SB2) และข้อคำถามที่ 21 ท่านเกิดความเหนื่อยหน่ายต่องานที่ทำในแต่ละวัน (BO4) สามารถพยากรณ์ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกในข้อคำถามถ้าเลือกได้ท่านจะไม่ประกอบอาชีพพนักงานขับรถบรรทุก (IC5) ได้ร้อยละ 18.2 อย่างมีนัยสำคัญ

5.1.5 ผลการวิเคราะห์ความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยสมการเชิงโครงสร้าง

ผลการวิเคราะห์ความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกโดยใช้สมการเชิงโครงสร้างทั้งความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในอนาคตและความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลานั้นใกล้ของทั้งกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) และกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วงมีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน โดยที่ปัจจัยด้านสถานะทางสังคมที่ด้อยกว่าอาชีพอื่นเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกมากที่สุดโดยมีค่าสัมประสิทธิ์สูงถึงกว่า 0.90 ปัจจัยที่รองลงมาคือ ปัจจัยด้านความไม่พึงพอใจในผลตอบแทน ความไม่ก้าวหน้าและไม่มั่นคงในอาชีพมีสัมประสิทธิ์อิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพประมาณ 0.3 และปัจจัยด้านความเหนื่อยหน่ายมีสัมประสิทธิ์อิทธิพลต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพประมาณ 0.15 โดยที่พนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ มีความเหนื่อยหน่ายซึ่งเกิดจากภาระงานมากกว่ากลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วง เนื่องจากมีภาระงานที่มากกว่า ทั้งการยกสินค้าขึ้น-ลงด้วยตัวเอง ต้องส่งสินค้าหลายจุด และบางครั้งต้องเร่งรีบในการจัดส่ง แต่กลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกและรถพ่วงมีความเหนื่อยหน่ายซึ่งเกิดจากสภาพแวดล้อมในการทำงานมากกว่ากลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก 4 ล้อ (รถกระบะ) เพราะพนักงานขับรถบรรทุกหัวลากและรถพ่วงต้องพบกับสภาพแวดล้อมที่เป็นปัญหากับการทำงานมากกว่า ทั้งในเรื่องของกฎระเบียบที่เคร่งครัด บางครั้งต้องขับเป็นระยะทางยาวๆ การพักผ่อนต้องใช้การหลับนอนบนรถซึ่งมีความสะดวกสบายน้อย ซึ่งความแตกต่างเหล่านี้แสดงให้เห็นจากการวิเคราะห์และสอดคล้องกับพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจริงของพนักงานขับรถบรรทุก

5.2 อภิปรายผล

จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกสามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

แม้ว่างานบรรทุกขนส่งสินค้าจะมีความจำเป็นต่อโครงสร้างเศรษฐกิจ แต่สำหรับอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกมักถูกมองว่าเป็นอาชีพที่ด้อยเกียรติกว่าหลายๆอาชีพ จากผลของการศึกษาสะท้อนให้เห็นปัจจัยด้านสถานะทางสังคมที่ด้อยกว่าอาชีพอื่นนั้นเป็นปัจจัยที่ส่งผลอย่างเด่นชัดต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก จึงควรให้ความสำคัญกับแก้ปัญหาจากสาเหตุนี้ แต่ที่ผ่านมามีผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับปัญหามักจะมองว่าปัญหานั้นเกิดมาจากเรื่องของผลตอบแทน ทำให้การแก้ปัญหานั้นอาจไม่ตรงจุดนักเพราะในเรื่องผลตอบแทนที่พนักงานขับรถบรรทุกได้รับนั้น พนักงานขับรถบรรทุกได้รับผลตอบแทนสูงถึงประมาณเดือนละ 25,000 บาท ซึ่งเป็นอัตราผลตอบแทนที่สูงเมื่อเทียบกับอาชีพอื่น การแก้ปัญหาจึงควรมุ่งไปที่การยกระดับสถานะทางสังคมของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกซึ่งปัจจุบันถูกมองว่าด้อยต่ำกว่าอาชีพอื่น ควรมีการสร้างภาพลักษณ์ของอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกให้สังคมเลื่อมมองอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกว่าเป็นตัวอันตรายบนท้องถนน เช่น การจัดอบรมมาตรฐานการปฏิบัติงาน เพราะพนักงานขับรถบรรทุกเป็นเสมือนหน้าตาของบริษัทที่จะต้องเป็นผู้ส่งมอบสินค้าและบริการแก่ลูกค้า ต้องมีการพบปะติดต่อกับลูกค้าโดยตรง มีการอบรมวิธีการขับขี่ที่ปลอดภัย เพื่อจะช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่อาจเกิดขึ้นจากรถบรรทุก และควรสร้างความภาคภูมิใจให้กับตัวพนักงานขับรถบรรทุกเองและทำให้เห็นว่าอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกนั้นเป็นอาชีพที่สำคัญต่อระบบเศรษฐกิจไม่น้อยกว่าอาชีพอื่น

5.3 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยในครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมโดยใช้ตัวแปรจากการศึกษานี้เป็นข้อมูลในการพัฒนา เพื่อหาตัวแปรอื่นที่มีอิทธิพลและส่งผลกระทบต่อความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกได้อย่างครอบคลุม

รายการอ้างอิง

Burt, R. S. (1992). Structural holes: the social structure of competition. Massachusetts, Harvard University Press.

Campos, J. A. D. B., et al. (2012). "Oldenburg burnout Inventory–student version: Cultural adaptation and validation into Portuguese." Psicologia: Reflexão e Crítica **4**(25): 9.

Carless, S. A. and J. L. Arnup (2011). "A longitudinal study of the determinants and outcomes of career change." Journal of Career Development **33**: 12.

Davis, L. L. (1992). "Instrument review: Getting the most from a panel of experts." Applied Nursing Research **5**(4): 4.

Higgins, M. C. (2001). "Changing careers: the effects of social context." Journal of Organizational Behavior **22**: 23.

Hind, P. (2005). "Think piece making room for career change." Career Development International **10**(4): 7.

Ibarra, H. (1999). "Provisional selve: Experimenting with image and identity in professional adaptation." Administrative Science Quarterly **44**(4): 28.

Ibarra, H. (2004). Career transit and change. Fontainebleau Cedex, Insead Faculty and Research.

Jourdain, G. and D. Chenevert (2010). "Job demands-resources, burnout and intention to leave the nursing professional: a questionnaire survey." International Journal of Nursing Studies **47**: 14.

Kusluvan, S. and Z. Kusluvan (2000). "Perception and attitudes of undergraduate tourism students towards working in the tourism industry in Turkey." Tourism Management **21**: 19.

Maslach, C. and J. S. E. (1981). "The measurement of experienced burnout." Journal of Occupation Behaviour **2**: 15.

McGinley, S., et al. (2014). "A grounded theory approach to developing a career change model in hospitality." International Journal of Hospitality Management. **38**: 10.

Nicholson, N. and M. West (1989). Transition, work history and career. Cambridge, England, Cambridge University Press.

Rhodes, S. R. and M. Doering (1983). "An integrated model of career change." The Academy of Management Review **8**(4): 9.

Shropshire, J. and C. Kadlec (2012). "I'm leaving the IT field; the impact of stress, job insecurity and burnout on IT professionals." International Journal of Information and Communication Technology Research **2**(1): 6.

Wrzesniewski, A., et al. (2003). "Interpersonal sense making and the meaning of work " Research in Organizational Behavior **25**: 43.

กัลยา วานิชย์บัญชา (2557). การวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (SEM) ด้วย AMOS. กรุงเทพมหานคร, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

นงลักษณ์ วิรัชชัย (2542). โมเดลริสเรล สถิติวิเคราะห์สำหรับการวิจัย. กรุงเทพมหานคร, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ปกรณ์ ตระการวชิรหัตถ์ (2556). การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุกในระดับอุตสาหกรรมและระดับธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2558). รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2557, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

สุนตรา จันทร์บุรี (2016). ความสามารถด้านโลจิสติกส์ของอาเซียน, กรมประชาสัมพันธ์.





แบบสอบถาม

งานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามชุดนี้ประกอบด้วยข้อคำถามจำนวน 3 ตอน

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล

ตอนที่ 2 แบบสอบถามทัศนคติของพนักงานขับรถบรรทุก

ตอนที่ 3 แบบสอบถามทัศนคติต่อการเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

2. โปรดอ่านคำชี้แจงในการตอบแบบสอบถามโดยละเอียดและกรุณาตอบทุกข้อ เลือกข้อที่ตรงกับความรู้สึกของท่านมากที่สุด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง หน้าข้อความ หรือเติมข้อความลงในช่องว่าง
3. ข้อมูลจากแบบสอบถามของท่านจะนำไปใช้เพื่อประโยชน์ทางการศึกษาเท่านั้น ข้อมูลของท่านจะถูกเก็บเป็นความลับ ไม่มีการอ้างอิงถึงตัวบุคคลไม่ว่ากรณีใดๆ และข้อมูลที่ได้จะเสนอในภาพรวมจะไม่เกิดผลกระทบใดๆทั้งสิ้นกับงานของท่าน

*** ขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่งที่ท่านสละเวลาในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้ ***

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย นายวิวัฒน์ นัคราจารย์
 CHULALONGKORN UNIVERSITY หลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
 ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล

1. อายุ

<input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 20 ปี	<input type="checkbox"/> 21-30 ปี
<input type="checkbox"/> 31-40 ปี	<input type="checkbox"/> 41-50 ปี
<input type="checkbox"/> 50 ปีขึ้นไป	

2. ระดับการศึกษาสูงสุดของท่าน

<input type="checkbox"/> ประถมศึกษาปีที่ 1-6	<input type="checkbox"/> มัธยมศึกษาศึกษาปีที่ 1-3
<input type="checkbox"/> มัธยมศึกษาปีที่ 4-6	<input type="checkbox"/> ปวช. สาขา
<input type="checkbox"/> ปวส. สาขา	<input type="checkbox"/> ปริญญาตรี สาขา

3. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (เงินเดือนและค่าเทียว)

<input type="checkbox"/> 10000-15000 บาท	<input type="checkbox"/> 15001-20000 บาท
<input type="checkbox"/> 20001-25000 บาท	<input type="checkbox"/> 25001-30000 บาท
<input type="checkbox"/> 30001-35000 บาท	<input type="checkbox"/> 35000 บาทขึ้นไป

4. สถานภาพการสมรส

<input type="checkbox"/> โสด	<input type="checkbox"/> หม้าย/หย่าร้าง
<input type="checkbox"/> สมรสและพักอยู่กับครอบครัว	<input type="checkbox"/> สมรสแต่ไม่ได้พักอยู่กับครอบครัว

5. ประสบการณ์ในการทำงานเป็น **พนักงานขับรถบรรทุก** ทั้งหมด (ปี)

<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 5 ปี	<input type="checkbox"/> 5-10 ปี	<input type="checkbox"/> 10 ปีขึ้นไป
--	----------------------------------	--------------------------------------

6. ประเภทของรถบรรทุกที่ขับในปัจจุบัน

<input type="checkbox"/> รถบรรทุก 4 ล้อ	<input type="checkbox"/> รถบรรทุก 18 ล้อ (หัวลาก)
<input type="checkbox"/> รถบรรทุก 6 ล้อ	<input type="checkbox"/> รถบรรทุก 22 ล้อ (รถพ่วง)
<input type="checkbox"/> รถบรรทุก 10 ล้อ	

7. เคยประกอบอาชีพอื่นมาก่อนหรือไม่

<input type="checkbox"/> เคย	<input type="checkbox"/> ไม่เคย
------------------------------	---------------------------------

ตอนที่ 2 แบบสอบถามทัศนคติต่ออาชีพพนักงานขับรถบรรทุก

คำชี้แจง กรุณาพิจารณาข้อความต่อไปนี้ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าให้ตรงกับความคิดเห็น
ของตัวท่านมากที่สุด

ลำดับ ที่	ทัศนคติ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง
		5	4	3	2	1
	1. ลักษณะเฉพาะของงานขับรถบรรทุก					
1	พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่ มีความเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน					
2	พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่ต้อง รับผิดชอบในตรวจนับสินค้าและจัดส่งให้ทันเวลา ที่กำหนด					
3	พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่จำเป็นต้อง ติดต่อสื่อสารกับลูกค้าในการรับ-ส่งสินค้า					
4	พนักงานขับรถบรรทุก เป็นอาชีพที่ต้องตรวจ สภาพรถบรรทุกอยู่เสมอ					
	2. สถานะทางสังคม					
5	ท่านคิดว่าพนักงานขับรถบรรทุกเป็นอาชีพที่มี เกียรติและศักดิ์ศรี น้อยกว่า อาชีพอื่นๆ					
6	ครอบครัวของท่านภูมิใจที่ท่านประกอบอาชีพ พนักงานขับรถบรรทุก					
	3. ผลตอบแทน					
7	รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับ เพียงพอ ต่อการใช้จ่ายใน ชีวิตประจำวัน					
8	รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับทำให้ มีเงินเก็บออม ไว้เป็นทุนสำรอง					
9	รายได้รวม (เงินเดือนและค่าเที่ยว) ต่อเดือน ที่ท่านได้รับ ต่ำกว่า อาชีพอื่น เช่น ขับแท็กซี่ เกษตรกร หรือแรงงานก่อสร้าง					

ลำดับ ที่	ทัศนคติ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง
		5	4	3	2	1
	4. ความก้าวหน้าและความมั่นคงในอาชีพ					
10	ท่านคิดว่าพนักงานขับรถเป็นอาชีพที่ <u>ไม่มั่นคง</u>					
11	อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกมักถูก <u>เลิกจ้างได้ง่าย</u>					
12	ท่านคิดว่าอาชีพพนักงานขับรถ <u>ไม่</u> สามารถสร้าง ความก้าวหน้าในหน้าที่การงานได้					
13	ประสบการณ์ทำงานเป็นพนักงานขับรถบรรทุก <u>ไม่สามารถ</u> นำไปใช้ประกอบอาชีพอื่นได้					
	5. ความขัดแย้งระหว่างชีวิตส่วนตัวกับงาน					
14	อาชีพพนักงานขับรถบรรทุกทำให้มีเวลากับ ครอบครัว <u>น้อยลง</u>					
15	ท่านต้องทำงานในวันหยุดยาวช่วงเทศกาล เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และอื่นๆ					
16	ท่านมีเวลาพักผ่อน(นอนหลับ) <u>ไม่เพียงพอ</u> หรือน้อยกว่า 6 ชั่วโมงต่อวัน					
17	ท่านมีเวลาวางไม่ตรงกับเพื่อนๆของท่าน					
	6. ความเหนื่อยหน่าย					
18	ท่านรู้สึก <u>อึดอัด</u> ที่ต้องทำงานในห้องโดยสาร ที่แคบ สภาวะแวดล้อมที่เป็นมลภาวะ เช่น ฝุ่น ควัน บนถนน ความร้อนและสภาพจราจรที่ติดขัด					
19	ท่านรู้สึก <u>อึดอัด</u> กับกฎ ระเบียบบางอย่าง ที่พนักงานขับรถบรรทุกต้องปฏิบัติตาม เช่น การ จำกัดความเร็ว การจำกัดช่วงเวลาการเดินทาง					
20	ท่านรู้สึก <u>ลำบากใจ</u> ทุกครั้งเมื่อติดต่อกับเจ้าหน้าที่ ตำรวจ					
21	ท่านเกิดความ <u>เหนื่อยหน่าย</u> ต่องานที่ทำในแต่ละ วัน					
22	ท่านรู้สึกว่า การต้องยกสินค้าขึ้น-ลง เป็นภาระ และทำให้เหนื่อยล้ามากขึ้น					
23	ท่านรู้สึก <u>กดดัน</u> ที่ต้องรับผิดชอบต่อการส่งสินค้า ให้ทันเวลา					

ลำดับ ที่	ทัศนคติ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง
		5	4	3	2	1
24	ท่านต้องแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเพียงลำพัง โดยไม่ได้รับการสนับสนุนจากหัวหน้างาน เช่น เมื่อถูกตรวจจับ					
25	ท่านได้รับการปฏิบัติจากเจ้าหน้าที่รัฐอย่าง ไม่เป็นธรรม					
26	ลูกค้ายกสร้างปัญหากับการทำงานของท่าน เช่น ใช้อารมณ์มากกว่าเหตุผล					

ตอนที่ 3 แบบสอบถามทัศนคติต่อการเปลี่ยนอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุก

คำชี้แจง กรุณาพิจารณาข้อความต่อไปนี้ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าให้ตรงกับความคิดเห็น
ของตัวท่านมากที่สุด

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง
		5	4	3	2	1
1	ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นใน อนาคต					
2	ท่านมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนอาชีพในระยะเวลา อันใกล้					
3	ท่านกำลังดำเนินการเพื่อเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่น					
4	ท่านตั้งใจที่จะประกอบอาชีพพนักงานขับ รถบรรทุกให้นานที่สุดเท่าที่จะทำได้					
5	ถ้าเลือกได้ ท่านจะ ไม่ ประกอบอาชีพพนักงานขับ รถบรรทุก					

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายวิหวัส นัครจารย์ เกิดวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2532 ที่จังหวัดอุทัยธานี สำเร็จ การศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนหนองฉางวิทยา ปีการศึกษา 2549 และสำเร็จ การศึกษาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จาก มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปีการศึกษา 2554

