

# Efikasi-Kendiri Pelajar Teknologi Automotif berdasarkan Standard Kemahiran Pekerjaan Kebangsaan di Kolej Vokasional

Mohamad Zhurad Haron<sup>1,\*</sup> & Adnan Ahmad<sup>2</sup>

School of Education, Faculty of Social Sciences and Humanities, UTM

\*Correspondence: m.zhurad@yahoo.com

## Abstrak

Efikasi-kendiri menjadi pengantara penting dalam tingkah laku pencapaian individu. Ianya adalah merujuk kepada kecekapan diri seseorang itu menghasilkan sesuatu yang berkualiti. Dalam bidang kemahiran efikasi-kendiri adalah keupayaan seseorang menyelesaikan tugas yang diberikan dengan keinginan yang tinggi. Kertas kerja ini membincangkan mengenai efikasi-kendiri yang paling asas dalam bidang vokasional dan fokus kajian adalah Teknologi Automotif. Objektif kajian adalah untuk mengenalpasti tahap efikasi-kendiri pelajar berdasarkan Standard Kemahiran Pekerjaan Kebangsaan (SKPK), pengalaman pembelajaran sumber dalam menservis kenderaan dan mengenal pasti faktor pengalaman berkaitan dengan efikasi-kendiri. Dapatan kajian menunjukkan min efikasi yang tinggi pada Tahap 1 SKPK dan sederhana pada Tahap 2 dan 3. Manakala min sederhana pada pengalaman pembelajaran sumber yang meliputi pengalaman masteri, vikarius dan pujukan lisan. Hasil dari analisis regrasi menunjukkan bahawa terdapat perhubungan antara ketiga-tiga variabel peramal dengan efikasi sendiri. Rumusan dari kajian ini pelajar dalam Kursus Teknologi Automotif masih memerlukan tahap efikasi-kendiri yang lebih tinggi dalam menyediakan diri mereka pada alam pekerjaan. Pengetahuan dan kemahiran yang diadun dengan tahap efikasi-kendiri yang tinggi dapat menghasilkan kualiti pengajaran dan pembelajaran yang lebih baik.

**Kata kunci:** efikasi-kendiri, pengalaman masteri, pengalaman vikarius, pengalaman pujukan lisan

## Abstract

Self-efficacy is a medium in individual behaviour achievement and ability to complete task given with high desire. This paper is to discuss about the fundamental of self-efficacy in vocational and this research is focused on Automotive Technology. Research objective is to identify self-efficacy level based on National Occupational Skills Standard (NOSS), mastery experience, vicarious experiences, and verbal persuasion experience. Result shows high mean level in self-efficacy for NOSS Level 1, 2 and 3. While moderate mean level in mastery experience, vicarious and verbal persuasion. Regression analysis showed that there is relationship in all three predictor variables with self-efficacy. In summary, students in Automotive Technology Course still need to increase their self-efficacy in order to prepare themselves to be skilled workers. Knowledge and skills blend with high level of self-efficacy to enhance teaching and learning strategies. The teaching practices which are able to increase the students' self-efficacy were also identified.

**Keywords:** self-efficacy, mastery experience, vicarious experience, verbal persuasion experience

## 1.0 PENGENALAN

Usaha untuk mengarusperdanakan pendidikan teknikal dan latihan vokasional telah digerakkan oleh Kementerian Pendidikan Malaysia dengan meningkatkan penyertaan pelajar sebanyak 100 peratus dalam aliran vokasional dan kemahiran menjelang tahun 2015. Usaha ini juga merupakan salah satu Bidang Keberhasilan Utama Kementerian atau *Ministerial Key Result Areas* (MKRAs) bagi KPM. Tumpuan yang diberikan ke atas pendidikan vokasional ini menunjukkan bahawa kerajaan amat komited untuk melahirkan modal insan berpengetahuan dan berkemahiran tinggi. Bagi melahirkan modal insan yang berkualiti tinggi dan mampu memenuhi kehendak industri, ianya menuntut pelajar yang berketerampilan dan mampu menunjukkan prestasi yang cemerlang dalam bidang kemahiran yang diceburi. Feltz, Short, & Sullivan (2008) menegaskan bahawa prestasi kejayaan individu dalam aktiviti-aktiviti fizikal yang melibatkan kemahiran banyak bergantung kepada

faktor psikologi, dan salah satu faktor atau konstruk psikologi yang amat mempengaruhi prestasi kejayaan individu dalam aktiviti-aktiviti tersebut adalah efikasi-kendiri.

Efikasi-kendiri telah terbukti menjadi pengantara penting dalam semua jenis tingkah laku pencapaian individu (Schunk dan Pajares, 2005; Usher dan Pajares, 2008). Menurut Pajares (2002), efikasi-kendiri mempengaruhi prestasi pembelajaran pelajar melalui pelbagai cara; pelajar lebih cenderung untuk melakukan sesuatu tugas yang diyakini dan akan meninggalkan tugas apabila berasa sebaliknya. Selain itu, efikasi-kendiri juga mempengaruhi minat individu terhadap sesuatu bidang pekerjaan dan pemilihan kerjaya. Efikasi-kendiri yang tinggi akan membuatkan pelajar itu lebih bersungguh-sungguh dalam melakukan tugas, tabah dalam menghadapi rintangan, dan dapat bertahan dalam situasi yang berisiko manakala efikasi-kendiri yang rendah pula akan melemahkan keinginan pelajar terbabit untuk berusaha. Selain itu, efikasi-kendiri juga mempengaruhi ketegangan dan kebimbangan pelajar. Efikasi-kendiri pelajar amat dipengaruhi oleh pengalaman pembelajaran yang mereka perolehi hasil daripada amalan pengajaran yang dipraktikkan oleh guru (Siegle dan McCoach, 2007). Oleh itu, sebagai individu terpenting dalam pendidikan (Schunk, Pintrich, dan Meece, 2008), guru mestilah berusaha mencapai matlamat utama pendidikan iaitu untuk melengkapkan pelajar dengan pengetahuan, kemahiran, dan jua efikasi-kendiri.

### **1.1 Efikasi-kendiri dalam bidang Automotif**

Pekerja merupakan sumber yang paling berharga bagi mana-mana syarikat terutamanya bagi syarikat yang berteraskan perkhidmatan. Industri menservis automotif juga tidak terkecuali daripada peraturan ini. Walaupun pemilik syarikat terpaksa membuat pelaburan yang besar ke atas fasiliti, mesin dan peralatan, namun tanpa kehadiran pekerja yang berkualiti, keuntungan syarikat tidak dapat dijana. Juruteknik automotif merupakan nadi bagi syarikat menservis automotif. Kebanyakan kenderaan moden dilengkapi dengan ciri-ciri kompleks bagi meningkatkan tahap keselamatan, keselesaan, dan kemudahan kepada pemandu dan penumpang serta meningkatkan tahap prestasi kereta itu sendiri. Penggunaan komponen elektronik berkawalan komputer secara meluas pada kenderaan masa kini telah menjadikan bidang teknologi automotif semakin canggih. Permintaan tinggi pengguna terhadap kenderaan yang mempunyai ciri-ciri moden dan canggih ini telah membuatkan kerjaya menservis automotif pada masa kini menjadi semakin rumit dan mencabar dari sebelumnya.

Juruteknik automotif masa kini mestilah mahir dalam melakukan kerja-kerja mendiagnosis, menyelesaikan masalah kerosakan (*troubleshooting*) dan mampu melaksanakan pelbagai bentuk tugas yang memerlukan kemahiran yang berbeza. Di samping pengetahuan dan kemahiran untuk melakukan kerja menservis, juruteknik automotif mestilah mempunyai keyakinan diri yang tinggi. Keyakinan diri amat diperlukan bagi membolehkan mereka sentiasa berdaya saing dan tabah dalam berhadapan dengan cabaran yang mendatang (Erjavec, 2010). Sharf (2010) menegaskan bahawa minat individu terhadap sesuatu kerjaya atau bidang pekerjaan adalah amat berkait rapat dengan kepercayaan efikasi-kendiri mereka. Menurut Pajares (2002), individu lebih cenderung untuk melakukan tugas yang diyakini dan akan meninggalkan tugas yang dianggap sebaliknya. Prestasi individu mempunyai kaitan dengan efikasi-kendiri mereka: apabila individu itu berasa yakin, prestasi mereka akan meningkat dan apabila individu itu berasa tidak yakin, prestasi mereka akan menurun (Martin & Marsh, 2006; Phillips & Gully, 1997; Skaalvik & Skaalvik, 2004; dan Wood & Bandura, 1989).

Matlamat utama pendidikan adalah untuk melengkapkan pelajar dengan pengetahuan, kemahiran, dan efikasi-kendiri (Sewell dan St. George, 2000). Guru sebagai individu terpenting dalam pendidikan haruslah mempraktikkan kaedah dan strategi pengajaran yang berkesan serta menggunakan pendekatan yang sesuai bagi mencapai matlamat tersebut (Schunk, Pintrich, & Meece, 2008). Justeru itu, sebagai institusi pendidikan yang terlibat secara langsung dalam melahirkan tenaga kerja berkemahiran dalam bidang menservis automotif, adalah menjadi tanggung jawab KV untuk melahirkan juruteknik automotif yang bukan sahaja berpengetahuan dan berkemahiran tinggi, malah mempunyai efikasi-kendiri yang tinggi dalam bidang kemahiran tersebut.

Kajian ini dijalankan berdasarkan sumber-sumber efikasi melalui pengalaman pelajar melalui pengalaman masteri, pengalaman vikarus dan pengalaman pujukan lisan. Pengalaman masteri merupakan sumber efikasi-kendiri yang paling kuat pengaruhnya ke atas individu kerana sumber efikasi-kendiri ini melibatkan pengalaman individu itu sendiri dalam menguasai sesuatu kemahiran (Bandura, 1997). Rajah 1.5 menunjukkan kerangka konseptual bagi kajian ini. Sumber efikasi-kendiri yang kedua kuat pengaruhnya ke atas individu adalah pengalaman vikarius (Bandura, 1997). Eggen dan Kauchak (2007) mentakrifkan pengalaman vikarius sebagai suatu proses di mana individu itu memerhatikan individu lain melakukan sesuatu tugas dan kemudian membuat pertimbangan ke atas kemampuan diri sendiri untuk melakukan tugas yang sama. Apabila guru memberi ulasan, pendapat atau maklum balas kepada pelajar tentang kebolehan pelajar itu dalam melakukan sesuatu tugas, ia adalah merujuk kepada sumber efikasi-kendiri ketiga iaitu pujukan lisan. Menurut Bandura (1986), pujukan lisan boleh merangsang seseorang untuk melakukan sesuatu tugas dan kemudian

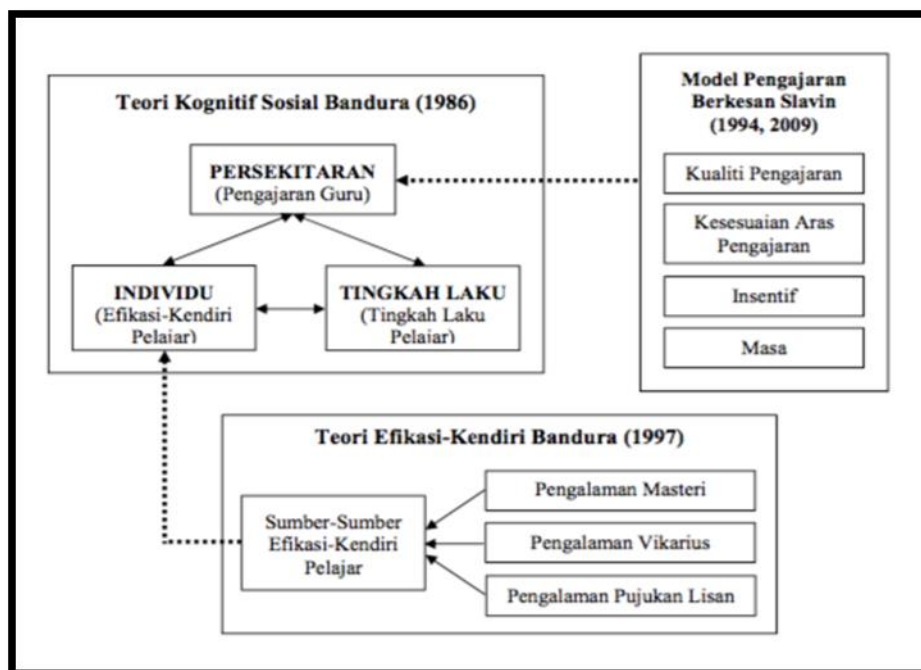
menguasainya. Kajian ini dijalankan bagi mengukur tahap efikasi-kendiri pelajar-pelajar Teknologi Automotif dalam kerja-kerja amali berdasarkan Standard Kemahiran Pekerjaan Kebangsaan (SKPK Tahap Satu, Dua dan Tiga

## 2.0 OBJEKTIF KAJIAN

- i. Mengenalpasti tahap efikasi-kendiri pelajar dalam kerja-kerja menservis automotif
- ii. Mengenalpasti pengalaman pembelajaran sumber efikasi-kendiri pelajar dalam kerja-kerja menservis automotif
- iii. Menentukan sama ada pengalaman masteri, pengalaman vikarius, dan pengalaman pujukan lisan yang dilalui pelajar dalam pembelajaran Teknologi Automotif di KV mempengaruhi tahap efikasi-kendiri menservis automotif mereka.

## 3.0 KERANGKA TEORI

Kajian ini adalah bersandarkan kepada Teori Efikasi-Kendiri Bandura (1997). Efikasi-kendiri adalah merujuk kepada kepercayaan tentang apa yang seseorang itu mampu lakukan; ianya tidak sama dengan tahu untuk melakukan. Teori efikasi-kendiri menegaskan bahawa efikasi-kendiri dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti pengalaman masteri, pengalaman vikarius, pengalaman pujukan lisan dan keadaan fisiologi (Schunk, 2004). Selain teori efikasi-kendiri, kajian ini turut melibatkan Teori Kognitif Sosial Bandura (1986) yang menganggap cara manusia berfungsi dalam kehidupan adalah dipengaruhi oleh tiga faktor iaitu faktor individu, tingkah laku mereka dan faktor pengaruh persekitaran. Penglibatan teori kognitif sosial dalam kajian ini adalah amat signifikan memandangkan teori efikasi-kendiri dibangunkan berasaskan kepada kerangka teori kognitif sosial (Feltz, Short dan Sullivan, 2008). Rajah 1 menunjukkan kerangka teori dalam kajian ini.



Rajah 1: Kerangka Teori

## 4.0 METODOLOGI KAJIAN

Kajian ini dijalankan secara tinjauan dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dengan menggunakan soal selidik sebagai instrument kajian. Pelajar-pelajar program rintis Diploma Vokasional Malaysia (DVM) Kolej Vokasional dari kursus Teknologi Automotif telah dipilih sebagai responden kajian. Lapan buah Kolej Vokasional terlibat dalam kajian ini. Saiz sampel bagi kajian ini ditentukan berdasarkan kepada jadual penentuan saiz sampel Krejcie dan Morgan (1970). Bagi keseluruhan populasi yang berjumlah 302 orang, saiz sampel yang ditentukan oleh Krejcie dan Morgan adalah lebih kurang 170 orang. Walaubagaimanapun, jika

populasi kajian ini dibahagikan mengikut zon, saiz sampel minimum adalah berjumlah 215 orang. Pengkaji mengedarkan 250 set soal selidik dan bilangan soal selidik yang dikembalikan adalah 228 dan pengkaji mengambil semua bilangan tersebut sebagai mewakili responden kajian.

Jadual 1: Taburan Responden Mengikut Kolej Vokasional

No	Nama KV	Bilangan	Peratus (%)
1	KV A	24	10.5
2	KV B	37	16.2
3	KV C	30	13.2
4	KV D	23	10.1
5	KV E	32	14.0
6	KV F	37	16.2
7	KV G	23	10.1
8	KV H	22	9.7
	Jumlah	228	100

## 5.0 DAPATAN KAJIAN

- i. Mengenalpasti tahap efikasi-kendiri pelajar dalam kerja-kerja menservis automotif

Analisis bagi objektif kajian ini dibuat berdasarkan kepada tiga Tahap efikasi-kendiri responden mengikut SKPK. Jadual 2 menunjukkan bahawa min efikasi-kendiri pelajar Tahap Satu adalah tinggi (3.88) manakala Tahap Dua dan Tahap Tiga adalah sederhana (3.30 dan 2.76).

Jadual 2:Efikasi sendiri responden dalam kerja menservis automotif mengikut SKPK

Tahap SKPK	Min Purata	Perbezaan Min Purata	Sisihan Piawai Purata	Tahap
Satu	3.88	0.58	0.704	Tinggi
Dua	3.30		0.763	Sederhana
Tiga	2.76	0.54	0.617	Sederhana

- ii. Mengenalpasti pengalaman pembelajaran sumber efikasi-kendiri pelajar dalam kerja-kerja menservis automotif

Jadual 3 menunjukkan keputusan analisis tahap kekerapan pengalaman masteri, vikarius, dan pujukan lisan yang dilalui responden dalam pembelajaran Teknologi Automotif di KV. Berdasarkan kepada analisis yang dijalankan, pengkaji mendapati bahawa tahap kekerapan bagi ketiga-tiga pengalaman yang dilalui responden adalah berada pada tahap yang sederhana dengan nilai purata min dan sisihan piawai bagi pengalaman masteri ialah 2.91 dan 0.546 manakala bagi pengalaman vikarius pula ialah 3.00 dan 0.596. Nilai purata min dan sisihan piawai bagi pengalaman pujukan lisan ialah 3.56 dan 0.776.

Jadual 3: Analisis pengalaman masteri, vikarius, dan pujukan lisan

Pengalaman Yang Dilalui	Min Purata	Sisihan Piawai Purata	Tahap Kekerapan
Pengalaman masteri	2.91	0.546	Sederhana
Pengalaman vikarius	3.00	0.596	Sederhana
Pengalaman pujukan lisan	3.56	0.776	Sederhana

- iii. Menentukan sama ada pengalaman masteri, pengalaman vikarius, dan pengalaman pujukan lisan yang dilalui pelajar dalam pembelajaran Teknologi Automotif di KV mempengaruhi tahap efikasi-kendiri menservis automotif Tahap 1

Ho : Pengalaman masteri, pengalaman vikarius, dan pengalaman pujukan lisan yang dilalui oleh pelajar dalam pembelajaran Teknologi Automotif di KV bukan faktor penyumbang kepada tahap efikasi-kendiri mereka dalam kerja menservis automotif Tahap 1.

Keputusan analisis ujian regresi pelbagai bagi populasi kajian ini ( $n = 228$ ) ditunjukkan dalam Jadual 4. Hasil keputusan ujian menunjukkan bahawa ketiga-tiga variabel peramal yang terdiri daripada Pengalaman Masteri, Pengalaman Vikarius, dan Pengalaman Pujukan Lisan dimasukkan ke dalam model regresi pertama hingga ketiga pada  $p \leq .05$ . Ini bermakna ketiga-tiga variabel peramal tersebut merupakan peramal bagi variabel kriteria kajian iaitu Efikasi-Kendiri Menservis Automotif pelajar bagi SKPK Tahap 1. Walau bagaimanapun variabel peramal Pengalaman Vikarius dikeluarkan daripada model regresi keempat kerana perubahan dalam variabel peramal tersebut tidak menyumbang kepada perubahan dalam variabel kriteria apabila dikombinasikan dengan variabel peramal Pengalaman Pujukan Lisan dan Pengalaman Masteri.

Jadual 4: Analisis Model Regrasi

Model	Variabel yang diterima	Variabel yang tidak diterima	R	R <sup>2</sup>	F	Sig.
1	Pengalaman vikarius		.501	.251	75.644	.000
2	Pengalaman pujukan lisan		.529	.280	43.798	.000
3.	Pengalaman Masteri		.554	.306	32.995	.000
4		Pengalaman Vikarius	.553	.306	49.671	.000

- Peramal: Pengalaman Vikarius
- Peramal: Pengalaman Vikarius, Pengalaman Pujukan Lisan
- Peramal: Pengalaman Vikarius, Pengalaman Pujukan Lisan, Pengalaman Masteri
- Peramal: Pengalaman Pujukan Lisan, Pengalaman Masteri
- Variabel Bersandar: EKMA Tahap

Keputusan ujian F (ANOVA) bagi model regresi pertama hingga ketiga menunjukkan bahawa terdapat perhubungan antara ketiga-tiga variabel peramal (Pengalaman Vikarius, Pengalaman Pujukan Lisan, dan Pengalaman Masteri) dengan variabel kriteria (Efikasi-Kendiri Menservis Automotif) pelajar bagi SKPK Tahap 1 pada aras signifikan  $p \leq .05$  manakala keputusan ujian F bagi model regresi keempat menunjukkan bahawa hanya dua variabel peramal sahaja iaitu Pengalaman Pujukan Lisan dan Pengalaman Masteri yang mempunyai hubungan dengan variabel kriteria pada aras signifikan  $p \leq .05$ .

## 6.0 PERBINCANGAN DAN RUMUSAN

Hasil dari kajian secara tinjauan yang dijalankan kepentingan mengenalpasti efikasi sendiri pelajar vokasional adalah amat perlu bagi memastikan sasaran melahirkan pekerja berkemahiran tinggi dapat dipenuhi. Matlamat Kolej Vokasional ditubuhkan adalah untuk melahirkan modal insan berkemahiran tinggi yang berpotensi menjana pendapatan tinggi. Oleh yang demikian ianya memerlukan efikasi-kendiri pelajar yang tinggi agar pengetahuan dan kemahiran dapat dibentuk dari peringkat awal lagi. Dalam bidang automotif juga penerapan unsur efikasi-kendiri adalah perlu memandangkan fokus utama bidang ini adalah melaksanakan servis kenderaan.

Dapatan kajian melalui objektif pertama menunjukkan bahawa tahap efikasi sendiri pelajar mengikut Tahap SKPK adalah tinggi pada Tahap 1 dan sederhana pada Tahap 2 dan Tahap 3. Ini disebabkan oleh kebolehan pelajar terhadap modul menservis kenderaan yang disediakan semakin sukar pada tahap yang lebih tinggi. Modul-modul yang terlibat adalah sistem enjin, sistem elektrik dan elektronik dan sistem brek. Dapatan kajian kedua menunjukkan pengalaman-pengalaman yang dilalui iaitu pengalaman masteri, vikarius dan pujukan lisan masih bertahap sederhana. Dapatan kajian ini perlu dikaitkan dengan maklumat guru dari sudut kaedah pengajaran yang akan dikenal pasti dalam skop kajian seterusnya. Signifikan efikasi-kendiri kepada bakal-bakal pekerja mahir automotif ini adalah perlu berasaskan minat pelajar untuk cenderung kepada kerjaya yang bakal mereka pilih. Sharf (2010) menegaskan bahawa minat individu terhadap sesuatu kerjaya atau bidang pekerjaan adalah amat berkait rapat dengan kepercayaan efikasi-kendiri mereka. Menurut Pajares (2002), individu lebih cenderung untuk melakukan tugas yang diyakini dan akan meninggalkan tugas yang dianggap sebaliknya. Prestasi individu mempunyai kaitan dengan efikasi-kendiri mereka: apabila individu itu berasa yakin, prestasi mereka akan meningkat dan apabila individu itu berasa tidak yakin, prestasi mereka akan menurun (Martin & Marsh, 2006; Phillips & Gully, 1997; Skaalvik & Skaalvik, 2004; dan Wood & Bandura, 1989).

Pekerja merupakan sumber yang paling berharga bagi mana-mana syarikat terutamanya bagi syarikat yang berteraskan perkhidmatan. Industri menservis automotif juga tidak terkecuali daripada peraturan ini. Walaupun pemilik syarikat terpaksa membuat pelaburan yang besar ke atas fasiliti, mesin dan peralatan, namun tanpa kehadiran pekerja yang berkualiti, keuntungan syarikat tidak dapat dijana. Juruteknik automotif merupakan nadi bagi syarikat menservis automotif (Rezin, 2009). Kebanyakan kenderaan moden dilengkapi dengan ciri-ciri kompleks bagi meningkatkan tahap keselamatan, keselesaan, dan kemudahan kepada pemandu dan penumpang serta meningkatkan tahap prestasi kereta itu sendiri. Penggunaan komponen elektronik berkawalan komputer secara meluas pada kenderaan masa kini telah menjadikan bidang teknologi automotif semakin canggih. Permintaan tinggi pengguna terhadap kenderaan yang mempunyai ciri-ciri moden dan canggih ini telah membuatkan kerjaya menservis automotif pada masa kini menjadi semakin rumit dan mencabar dari sebelumnya (Erjavec, 2010). Juruteknik automotif masa kini mestilah mahir dalam melakukan kerja-kerja mendiagnosis, menyelesaikan masalah kerosakan (*troubleshooting*) dan mampu melaksanakan pelbagai bentuk tugas yang memerlukan kemahiran yang berbeza (Gilles, 2004 dan Erjavec, 2010). Di samping pengetahuan dan kemahiran untuk melakukan kerja menservis, juruteknik automotif mestilah mempunyai keyakinan diri yang tinggi. Keyakinan diri amat diperlukan bagi membolehkan mereka sentiasa berdaya saing dan tabah dalam berhadapan dengan cabaran yang mendatang (Erjavec, 2010).

## 7.0 RUJUKAN

- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: The Exercise of Control*. New York: W.H. Freeman and Company.
- Bandura, A. (2001). Social cognitive theory: An argentic perceptive. *Annual Review of Psychology*, 52, 1-26.
- Bandura, A. (2006). *Self-efficacy belief of adolescents*. Greenwich, CT: Information Age Publishing
- Creswell, J.W. (2009). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. (3<sup>rd</sup> edition). California: SAGE Publications, Inc.
- Erjavec, Jack (2010). *Automotive Technology: A System Approach*. (5th edition). USA:
- Delmar, Cengage Learning. Feltz, D.L.; Short, S.E.; and Sullivan, P.J. (2008) *Self-Efficacy in Sport*. USA: Human Kinetics.

- Feltz, D.L., Hepler, T.L, Roman, N., & Paiement, C., (2009). Coaching efficacy and volunteer youth sport coaches. *The Sport Psychologist*, 23. 24-41
- Gay, L.R.; Mills, G.E.; and Airasian, P. (2006). *Educational Research: Competencies for Analysis and Applications*. (8th edition). Upper Saddle River, NJ: Pearson Education Inc.
- Gilles, T. (2004). *Automotive Service: Inspection, Maintenance, and Repair* . (2nd edition). USA: Delmar Learning.
- Martin, A. J.; & Marsh, H. W. (2006). Academic resilience and its psychological and educational correlates: A construct validity approach. *Psychology in the Schools*, 43, 267 –281.
- Pajares, F., & Schunk, D. H. (2005). The self and academic motivation: Theory and research after the cognitive revolution. In J. M. Royer (Ed.), *The impact of the cognitive revolution on educational psychology* (pp. 165-198) Greenwich, CT: Information Age.
- Pajares, F., & Urdan, T. (Eds.). (2005). *Self-efficacy and adolescence*. Greenwich, CT: Information Age.
- Rezin, A. (2009). *Automotive Service Management: Principles into Practice*. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.
- Schunk, D. H., Pintrich, P. R., & Meece, J., L. (2008). *Motivation in education* (3rd ed.). Upper Saddle River, NJ: Pearson Merrill Prentice Hall
- Schunk, D. H., & Pajares, F. (2002). The development of academic self-efficacy. In A. Wigfield & J. Eccles (Eds.), *Development of achievement motivation* (pp. 16- 31). San Diego: Academic Press.
- Sewell, A. and St George, A. (2000). Developing efficacy beliefs in the classroom. *Journal of Educational Enquiry* , 1(2), 58-71.
- Sharf, Richard S. (2010). *Applying Career Development Theory to Counseling* . (5<sup>th</sup> edition). USA: Cengage Learning.
- Siegle, D. and McCoach, D.B. (2007). Increasing student mathematics self-efficacy through teacher training. *Journal of Advanced Academics*, 18(2), 278 –312.
- Slavin, R.E. (2007). *Educational Research in an Age of Accountability* . USA: Pearson Education, Inc.