

**การศึกษานบุคลิกภาพผู้นำที่ส่งผลต่อสมรรถนะนักบินของนักศึกษา
หลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน
วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม**

**A STUDY OF LEADERSHIP PERSONALITY AFFECTING PILOT
COMPETENCY OF STUDENTS IN THE BACHELOR OF SCIENCE
PROGRAM AVIATION SAFETY MANAGEMENT AT COLLEGE OF
AVIATION & TRANSPORTATION SRIPATHUM UNIVERSITY**

ธนากร เอี่ยมปาน

วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

E-mail : thanakorn.ei@spu.ac.th

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษานบุคลิกภาพผู้นำและสมรรถนะนักบินของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม 2) เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพผู้นำกับสมรรถนะนักบินของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม 3) เพื่อสร้างสมการพยากรณ์สมรรถนะนักบินของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม กลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ทุกระดับการศึกษาในภาคเรียนที่ 3 ปีการศึกษา 2562 เลือกแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) จำนวน 188 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม ค่าความเชื่อมั่นโดยหาสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคมีค่าเท่ากับ 0.887 ผลการวิจัยพบว่า

1. บุคลิกภาพผู้นำภาพรวมและรายด้านอยู่ในระดับมาก และเรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยบุคลิกภาพผู้นำจากมากไปน้อย คือ บุคลิกภาพแบบมีสติ บุคลิกภาพแบบแสดงออก บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง และบุคลิกภาพแบบยอมรับผู้อื่น

2. บุคลิกภาพผู้นำภาพรวมของนักศึกษาเรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อย คือ นักศึกษาชั้นปีที่ 4 นักศึกษาชั้นปีที่ 3 นักศึกษาชั้นปีที่ 2 และนักศึกษาชั้นปีที่ 1

3. สมรรถนะนักบินภาพรวมและรายด้านอยู่ในระดับมาก และเรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยสมรรถนะนักบินจากมากไปน้อย คือ การทำงานเป็นทีม การติดต่อสื่อสาร ภาวะผู้นำ และการตัดสินใจ

4. สมรรถนะนักบินภาพรวมของนักศึกษาเรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อย คือ นักศึกษาชั้นปีที่ 4 นักศึกษาชั้นปีที่ 3 นักศึกษาชั้นปีที่ 2 และนักศึกษาชั้นปีที่ 1

5. บุคลิกภาพผู้นำ คือ บุคลิกภาพแบบแสดงออก บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง บุคลิกภาพแบบยอมรับผู้อื่น บุคลิกภาพแบบมีสติ มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับสมรรถนะนักบิน ที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

6. ตัวแปรพยากรณ์สมรรถนะนักบินของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม คือ บุคลิกภาพแบบมีสติ และบุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง และสามารถเขียนสมการพยากรณ์ในรูปแบบคะแนนดิบและคะแนนมาตรฐาน ได้ดังนี้

$$\hat{Y} = 1.466 + 0.332 (\text{บุคลิกภาพแบบมีสติ}) + 0.302 (\text{บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง})$$

$$\hat{Z} = 0.452 (\text{บุคลิกภาพแบบมีสติ}) + 0.375 (\text{บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง})$$

คำสำคัญ: บุคลิกภาพผู้นำ, สมรรถนะนักบิน

ABSTRACT

The purposes of this research were 1) To study leadership personality and pilot competency of students in the Bachelor of Science Program Aviation Safety Management At College of Aviation & Transportation Sripatham University. 2) To find the relationship between leadership personality and pilot competency of students in the Bachelor of Science Program Aviation Safety Management At College of Aviation & Transportation Sripatham University. 3) To create a pilot competency forecast equation of students in the Bachelor of Science Program Aviation Safety Management At College of Aviation & Transportation Sripatham University. The samples were 188 students from the Bachelor of Science Program Aviation Safety Management in semester 3, year 2019 by stratified random sampling. The research tool was a questionnaire which the reliability by Cronbach' alpha coefficient is 0.887

The research found that

1. The Leadership Personality overview and aspects were at a high level and sort the average Leadership Personality score from descending order was Conscientiousness, Extraversion, Openness and Agreeableness.

2. The Leadership Personality overview of students sorted the average score from descending was 4th year student, 3rd year student, 2nd year student and 1st year student.

3. The overall and individual Pilot Competency were at a high level and sort the average Pilot Competency score from descending order was Teamwork, Communication, Leadership and Decision Making.

4. Overall Pilot Competency sorted the average score from descending order was 4th year student, 3rd year student, 2nd year student and 1st year student.

5. The Leadership Personality (Conscientiousness, Extraversion, Openness and Agreeableness) was a positive correlation with Pilot Competency with statistical significance at level 0.01.

6. The stepwise multiple regression method showed that the positive predictive variables for pilot competency of students in the Bachelor of Science Program Aviation Safety Management At College of Aviation & Transportation Sripatham University were Conscientiousness and Openness. From the study the equation with the raw scores and standard scores were ;

$$\hat{Y} = 1.466 + 0.332 (\text{Conscientiousness}) + 0.302 (\text{Openness})$$

$$\hat{Z} = 0.452 (\text{Conscientiousness}) + 0.375 (\text{Openness})$$

Keywords : Leadership Personality , Pilot Competency

1. ความสำคัญและที่มาของปัญหาวิจัย

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 รัฐบาลไทยมีนโยบายจะพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางการบินของอาเซียน และมีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินเพื่อให้เป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานและการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) เป็นหน่วยงานกลางระหว่างประเทศในการออกกฎระเบียบและมาตรฐานข้อปฏิบัติด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ส่งเสริมและพัฒนาการบิน และเมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2558 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ประกาศมติสำคัญซึ่งแจ้งแก่ประเทศไทย เนื่องจากการพบว่าประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐาน ซึ่งข้อบกพร่องเหล่านี้สามารถส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของอุตสาหกรรมการบิน จากวิกฤตการณ์ครั้งนั้น ทำให้คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้จัดทำรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของชาติ พ.ศ.2559-2574 เมื่อ พฤศจิกายน พ.ศ.2558 จากประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 3 การพัฒนาส่งเสริมให้มีการผลิตบุคลากรด้านการบินในเขตภูมิภาคอาเซียนนั้น ทรัพยากรบุคคลเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดในการพัฒนาองค์กรสู่การแข่งขัน เพราะมนุษย์เป็นผู้ดำเนินกิจกรรมต่างๆ เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ซึ่งต่อมาคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้จัดทำรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การผลิตบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย เมื่อ 14 มีนาคม พ.ศ.2560 ได้นำเสนอการพัฒนาบุคลากรด้านการบินของประเทศด้านต่างๆ ดังนี้ (1) ด้านการบริหารอุตสาหกรรมการบิน (2) ด้านนักบิน เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ และเจ้าหน้าที่ด้านเวชศาสตร์การบิน (3) ด้านช่างอากาศยานและวิศวกรการบิน(4) ด้านการผลิตบุคลากรในการบริการภาคพื้น ภาควิชา และหน่วยงานอุดมศึกษาการบิน (คณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ , 2560) จากรายงานการศึกษา เรื่อง การผลิตบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย ของคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ และการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2553 – 2562) ดังนั้นมหาวิทยาลัยศรีปทุมได้ดำเนินการจัดตั้งวิทยาลัยการบินและคมนาคม ขึ้นในปี พ.ศ. 2559 โดยเปิดสอนหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาการจัดการความปลอดภัยการบิน มีปรัชญาของหลักสูตร คือ ผลิตบัณฑิตที่มีศักยภาพด้านการจัดการความปลอดภัยการบินและมีสมรรถนะวิชาชีพในอุตสาหกรรมการบิน ตระหนักถึงจรรยาบรรณวิชาชีพ ส่งเสริมสนับสนุนขนบธรรมเนียมประเพณีไทยศิลปวัฒนธรรมที่ดีงาม สนับสนุนการปกครองระบอบประชาธิปไตย เคารพในกติกาและรับผิดชอบต่อนักบินในสังคม ซึ่งเมื่อนักศึกษาจบการศึกษาแล้วสามารถทำงานด้านต่างๆ ในอุตสาหกรรมการบิน และนักศึกษายังสามารถไปเรียนเป็นนักบินพาณิชย์และนักบินส่วนบุคคลได้

แนวคิดของ โทนี่ เคิร์น (2552) ได้อธิบายแนวคิดเทคนิคการก้าวไปสู่ความเป็นนักบินอาชีพ ประกอบด้วย การมีทักษะฝีมือ วิจารณ์ญาณในการตัดสินใจ วินัย สามัญสำนึก และการตระหนักรู้ในสถานการณ์ ซึ่งความล้มเหลวของนักบินจะทำให้เกิดความเสียหายอย่างมากทั้งชีวิตและทรัพย์สิน นักบินที่มีคุณสมบัติครบถ้วนจะมีความเข้าใจในขีดความสามารถและขีดจำกัดของตนเอง ทีม เครื่องบิน สภาวะแวดล้อมทางกายภาพ

กฎระเบียบข้อบังคับ ลักษณะองค์กร ความเสี่ยงทั้งหมดที่เกี่ยวกับการบิน และ โทนี เคิร์น ได้ให้ความสำคัญกับการฝึกศึกษาอบรมนักบินอย่างมาก ซึ่งเป็นการสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งของการมีสมรรถนะนักบินที่ดี และได้สอดคล้องกับการศึกษาของ International Civil Aviation Organization (2013) ได้กำหนดมาตรฐานของสมรรถนะนักบินที่ดีในการทำงาน ได้แก่ (1) การติดต่อสื่อสาร เนื่องกิจกรรมการบินนั้นมีการติดต่อสื่อสารระหว่างนักบินและหอบังคับการบิน การติดต่อสื่อสารต้องได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนเพื่อไม่ให้เกิดความผิดพลาดในการบริหารจัดการได้ และมีกรณีศึกษาการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยานที่ท่าอากาศยาน Tenerife ประเทศสเปน (Tenerife information centre , 2020) ในวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2520 เมื่อเครื่องบินโดยสาร โบอิง 747 ของสายการบินแพนแอมและสายการบินเคแอลเอ็ม ชนกันบนทางวิ่งทำให้มีผู้เสียชีวิต 583 คน นับเป็นอุบัติเหตุทางการบินที่ร้ายแรงที่สุดในประวัติศาสตร์การบิน จากการสืบสวนพบว่าสาเหตุหลักของอากาศยานอุบัติเหตุคือความผิดพลาดจากการติดต่อสื่อสารระหว่างนักบินกับหอบังคับการบิน โดยที่ชาวบินเคแอลเอ็มวิ่งขึ้นโดยยังไม่ได้รับอนุญาตจากหอบังคับการบิน เนื่องจากความเข้าใจผิดของกัปตันเคแอลเอ็มว่าหอบังคับการบินอนุญาตให้เครื่องบินเคแอลเอ็มวิ่งขึ้นได้ ทำให้เครื่องบินทั้งสองลำชนกันบนทางวิ่ง (2) ภาวะผู้นำ เนื่องกิจกรรมการบินนั้นนักบินต้องมีภาวะผู้นำในการปฏิบัติงานให้สำเร็จตามเป้าหมาย (3) การทำงานเป็นทีม เนื่องกิจกรรมการบินนั้นนักบินต้องทำงานร่วมกับผู้อื่นในช่วงเวลาที่จำกัดจึงต้องมีทักษะการทำงานเป็นทีมด้วย (4) การตัดสินใจ เนื่องกิจกรรมการบินนั้นนักบินต้องมีกระบวนการตัดสินใจที่ถูกต้องหลังจากการได้รับข้อมูลมาเพื่อการปฏิบัติภารกิจให้สำเร็จด้วยความปลอดภัย แนวคิดของ โทนี เคิร์น (2552) กล่าวว่า จากประวัติศาสตร์จะพบว่า นักบินที่ยิ่งใหญ่มักจะมีคุณลักษณะและนิสัยที่เหมือนกัน หรือบุคลิกภาพที่เหมือนกัน จากมาตรฐานขั้นตอนการสอบคัดเลือกของศิษย์การบินในการเข้าศึกษาที่โรงเรียนการบินนั้น ประกอบด้วย (1) การสอบข้อเขียน (2) ตรวจร่างกายที่สถาบันเวชศาสตร์การบิน (3) ตรวจจิตวิทยาการบิน เป็นขั้นตอนที่สำคัญโดยการทดสอบด้านบุคลิกภาพบุคคลว่ามีความเหมาะสมในลักษณะการทำงานภายใต้ข้อจำกัดต่างๆ ของอาชีพนักบินหรือไม่ โดยบุคลิกภาพผู้นำเป็นสิ่งสำคัญมาก และจากแนวคิดของ คอสตาและแมคเกร (Costa and McCrea , 1992) ให้ความสำคัญของการมีบุคลิกภาพที่ดี กล่าวว่า ลักษณะของบุคคลมีการแสดงออกในสถานการณ์ที่เหมาะสม สร้างสัมพันธภาพที่ดีซึ่งช่วยทำให้การทำงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สามารถกระทำการสิ่งต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมได้ดี และได้รับการยอมรับจากสมาชิกในองค์กรได้แก่ บุคลิกภาพแบบแสดงออก บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง บุคลิกภาพแบบยอมรับผู้อื่น และบุคลิกภาพแบบมีสติ

การที่นักศึกษามีสมรรถนะนักบินและบุคลิกภาพผู้นำนั้นสอดคล้องกับปรัชญาของหลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาการจัดการความปลอดภัยการบิน และการจัดการศึกษาเพื่อให้นักบินสามารถเป็นนักบินซึ่งมีความเป็นเลิศทางวิชาการควบคู่กับคุณธรรมจริยธรรม การมีสมรรถนะนักบินในระดับสากลและการมีบุคลิกภาพผู้นำเป็นสิ่งสำคัญอย่างมากในการปฏิบัติงานด้านการบินเนื่องจากความผิดพลาดด้านการบินจะนำไปสู่การเกิดอากาศยานอุบัติเหตุและทำให้มีมูลค่าความเสียหายอย่างมากทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ดังนั้นผู้วิจัยจึงศึกษาบุคลิกภาพผู้นำที่ส่งผลต่อสมรรถนะนักบินของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาบุคลิกภาพผู้นำและสมรรถนะนักบินของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

2. เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพผู้นำกับสมรรถนะนักบินของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

3. เพื่อสร้างสมการพยากรณ์สมรรถนะนักบินของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

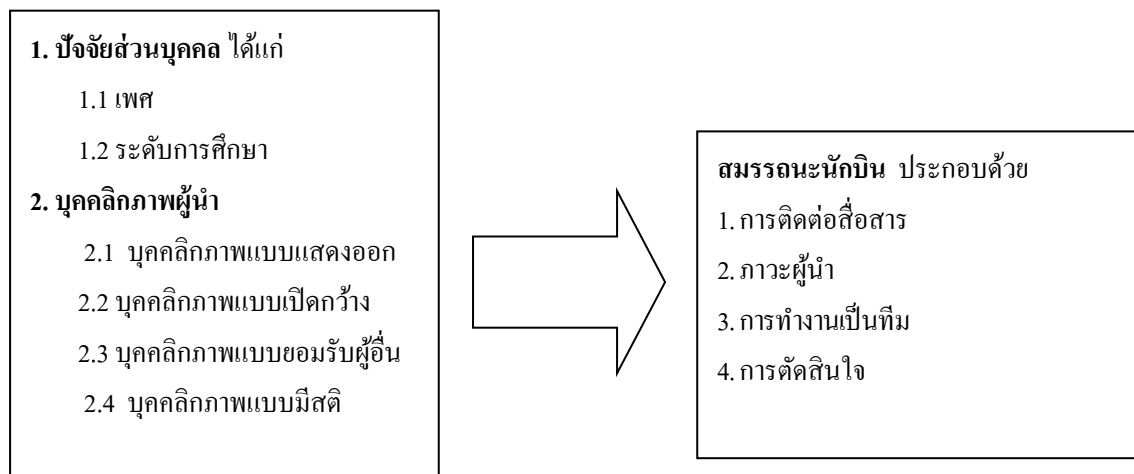
3. สมมุติฐานการวิจัย

1. ตัวแปรพยากรณ์บุคลิกภาพผู้นำมีความสัมพันธ์กับตัวแปรเกณฑ์สมรรถนะนักบินของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

2. สมการพยากรณ์สมรรถนะนักบินของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม มีองค์ประกอบเกี่ยวกับบุคลิกภาพผู้นำ

4. กรอบแนวคิดในการวิจัย

ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้องของคอสตาและแมคเกร (Costa and McCrea , 1992) และ ICAO (2013) แล้วนำมากำหนดเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย



แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

5. วิธีดำเนินการวิจัย

5.1 แบบแผนการวิจัย

การวิจัยนี้ใช้ระเบียบการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research)

5.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ นักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบินวิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ทุกระดับการศึกษาในภาคเรียนที่ 3 ปีการศึกษา 2562 จำนวน 352 คน

กลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ทุกระดับการศึกษาในภาคเรียนที่ 3 ปีการศึกษา 2562 เป็น

ผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งขนาดของกลุ่มตัวอย่างคำนวณโดยใช้ทฤษฎี Central Limit Theorem และใช้การสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) จำนวน 188 คน

5.3 ตัวแปรที่ศึกษา

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีรายละเอียด ดังนี้

1. ตัวแปรพยากรณ์ ได้แก่ บุคลิกภาพผู้นำ (Leadership Personality) ประกอบด้วย บุคลิกภาพแบบแสดงออก (Extraversion) บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง (Openness) บุคลิกภาพแบบยอมรับผู้อื่น (Agreeableness) และบุคลิกภาพแบบมีสติ (Conscientiousness)

2. ตัวแปรเกณฑ์ ได้แก่ สมรรถนะนักบิน (Pilot Competency) ประกอบด้วย การติดต่อสื่อสาร (Communication) ภาวะผู้นำ (Leadership) การทำงานเป็นทีม (Teamwork) และการตัดสินใจ (Decision Making)

5.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาสร้างเครื่องมือในการเก็บข้อมูล เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถาม (Questionnaires) โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ และระดับการศึกษา

ตอนที่ 2 บุคลิกภาพผู้นำ ประกอบด้วย (1) บุคลิกภาพแบบแสดงออก (2) บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง (3) บุคลิกภาพแบบยอมรับผู้อื่น (4) บุคลิกภาพแบบมีสติ และสมรรถนะนักบิน ประกอบด้วย (1) การติดต่อสื่อสาร (2) ภาวะผู้นำ (3) การทำงานเป็นทีม (4) การตัดสินใจ

5.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปให้กลุ่มตัวอย่างตอบ และดำเนินการเก็บแบบสอบถาม โดยได้รับแบบสอบถามกลับคืนมาเป็นจำนวน 188 ฉบับ จากจำนวนแบบสอบถามที่แจกทั้งหมด 188 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100

2. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้รับกลับคืนมา และตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูล พบว่าแบบสอบถามทุกฉบับมีความสมบูรณ์สามารถนำมาวิเคราะห์ข้อมูลได้ทั้งหมด

5.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่เก็บรวบรวมได้ นำไปวิเคราะห์ข้อมูลงานวิจัยโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์ในการประมวลผล ดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา โดยใช้ ค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage)

2. วิเคราะห์ข้อมูลบุคลิกภาพผู้นำกับสมรรถนะนักบิน โดยใช้ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)

3. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพผู้นำกับสมรรถนะนักบินของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient)

4. วิเคราะห์บุคลิกภาพผู้นำที่ส่งผลต่อสมรรถนะนักบินของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม สำหรับการสร้างสมการพยากรณ์ โดยใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise Multiple Regression Analysis)

6. สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องการศึกษาบุคลิกภาพผู้นำที่ส่งผลต่อสมรรถนะนักบินของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม สรุปผลการวิจัย ได้ดังนี้

1. สรุปผลการวิจัยตามสมมุติฐานการวิจัย ได้ดังนี้

1.1 สมมุติฐานการวิจัยที่ 1 ผลการทดสอบสมมุติฐานการวิจัย พบว่า ตัวแปรพยากรณ์ คือ บุคลิกภาพแบบแสดงออก บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง บุคลิกภาพแบบยอมรับผู้อื่น บุคลิกภาพแบบมีสติ มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับตัวแปรเกณฑ์สมรรถนะนักบิน ที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และตัวแปรพยากรณ์ที่มีความสัมพันธ์กับสมรรถนะนักบินจากมากไปน้อย (พิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์) คือ บุคลิกภาพแบบมีสติ บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง บุคลิกภาพแบบแสดงออก และบุคลิกภาพแบบยอมรับผู้อื่น

1.2 สมมุติฐานการวิจัยที่ 2 ผลการทดสอบสมมุติฐานการวิจัย พบว่า ตัวแปรอิสระบุคลิกภาพแบบมีสติและบุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง สามารถนำมาใช้ในการพยากรณ์สมรรถนะนักบินได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ตารางที่ 1 สรุปผลการวิจัยตามสมมุติฐานการวิจัย

สมมุติฐานการวิจัย	ยอมรับสมมุติฐานการวิจัย	ปฏิเสธสมมุติฐานการวิจัย
สมมุติฐานการวิจัยที่ 1	✓	
สมมุติฐานการวิจัยที่ 2	✓	

2. สรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ได้ดังนี้

2.1. วัตถุประสงค์ที่ 1 ผลการวิจัยพบว่า

2.1.1 บุคลิกภาพผู้นำภาพรวมและรายด้าน คือ บุคลิกภาพแบบแสดงออก บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง บุคลิกภาพแบบยอมรับผู้อื่น บุคลิกภาพแบบมีสติ อยู่ในระดับมาก และเรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อย คือ บุคลิกภาพแบบมีสติ บุคลิกภาพแบบแสดงออก บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง และบุคลิกภาพแบบยอมรับผู้อื่น

2.1.2 สมรรถนะนักบินภาพรวมและรายด้าน คือ การติดต่อสื่อสาร ภาวะผู้นำ การทำงานเป็นทีม การตัดสินใจ อยู่ในระดับมาก และเรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อย คือ การทำงานเป็นทีม การติดต่อสื่อสาร ภาวะผู้นำ และการตัดสินใจ

2.1.3 บุคลิกภาพผู้นำภาพรวมของนักศึกษาชั้นปีที่ 1-4 อยู่ในระดับมาก และเรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยของบุคลิกภาพผู้นำภาพรวม คือ นักศึกษาชั้นปีที่ 4 นักศึกษาชั้นปีที่ 3 นักศึกษาชั้นปีที่ 2 และนักศึกษาชั้นปีที่ 1

2.1.4 สมรรถนะนักบินภาพรวมของนักศึกษาชั้นปีที่ 1-4 อยู่ในระดับมาก และเรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยของสมรรถนะนักบินภาพรวม คือ นักศึกษาชั้นปีที่ 4 นักศึกษาชั้นปีที่ 3 นักศึกษาชั้นปีที่ 2 และนักศึกษาชั้นปีที่ 1

2.2. วัตถุประสงค์ที่ 2 ผลการวิจัยพบว่า

2.2.1 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพยากรณ์กับตัวแปรเกณฑ์ที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 แสดงว่า ตัวแปรพยากรณ์ คือ บุคลิกภาพแบบแสดงออก บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง บุคลิกภาพแบบยอมรับผู้อื่น บุคลิกภาพแบบมีสติ มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับตัวแปรเกณฑ์สมรรถนะนักบิน

2.2.2 ตัวแปรพยากรณ์ที่มีความสัมพันธ์กับสมรรถนะนักบินจากมากไปน้อย (พิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์) คือ บุคลิกภาพแบบมีสติ บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง บุคลิกภาพแบบแสดงออก และ บุคลิกภาพแบบยอมรับผู้อื่น

2.3. วัตถุประสงค์ที่ 3 ผลการวิจัยพบว่า

ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนระหว่างสมรรถนะนักบินกับตัวแปรพยากรณ์ โดยใช้วิธี Stepwise Multiple Regression Analysis พบว่า มีตัวแปรพยากรณ์เพียง 2 ตัว ได้แก่ บุคลิกภาพแบบมีสติ และ บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง สามารถนำมาใช้ในการพยากรณ์สมรรถนะนักบินได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยสามารถอธิบายความแม่นยำในการพยากรณ์ของสมรรถนะนักบินได้ 54.8% ($R^2 = 0.548$) และสามารถสร้างสมการถดถอยพหุคูณเพื่อพยากรณ์ ได้ดังนี้

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ ดังนี้

$$\hat{Y} = 1.466 + 0.332 (\text{บุคลิกภาพแบบมีสติ}) + 0.302 (\text{บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง})$$

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน ดังนี้

$$\hat{Z} = 0.452 (\text{บุคลิกภาพแบบมีสติ}) + 0.375 (\text{บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง})$$

จากสมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน สรุปได้ว่า บุคลิกภาพแบบมีสติและบุคลิกภาพแบบเปิดกว้างส่งผลต่อสมรรถนะนักบิน ร้อยละ 54.8 โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อย (พิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์ความถดถอยมาตรฐาน) ได้แก่ บุคลิกภาพแบบมีสติ และบุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง

7. อภิปรายผล

จากผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจะกล่าวถึงประเด็นสำคัญและอภิปรายผลการวิจัย ดังนี้

1. บุคลิกภาพผู้นำภาพรวมและเป็นรายด้านของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม คือ บุคลิกภาพแบบแสดงออก บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง บุคลิกภาพแบบยอมรับผู้อื่น บุคลิกภาพแบบมีสติ อยู่ในระดับมาก ซึ่งมีความแตกต่างจากงานวิจัยของ ทศพร บรรจง (2554) พบว่า บุคลิกภาพแบบแสดงออก บุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง บุคลิกภาพแบบยอมรับผู้อื่น บุคลิกภาพแบบมีสติ อยู่ในระดับปานกลาง แสดงว่าวิทยาลัยการบินและคมนาคมมีการบริหารจัดการการศึกษาให้นักศึกษามีบุคลิกภาพที่ดี และจากผลการวิจัยพบว่า บุคลิกภาพผู้นำภาพรวมของนักศึกษาชั้นปีที่ 1-4 เรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยของบุคลิกภาพผู้นำภาพรวม คือ นักศึกษาชั้นปีที่ 4 นักศึกษาชั้นปีที่ 3 นักศึกษาชั้นปีที่ 2 และนักศึกษาชั้นปีที่ 1 แสดงว่าเมื่อนักศึกษาเรียนในชั้นปีที่สูงขึ้น วิทยาลัยการบินและคมนาคมมีการจัดกิจกรรมการพัฒนาบุคลิกภาพผู้นำของนักศึกษาเพื่อให้เหมาะสมในการทำงานในอุตสาหกรรมการบิน

2. สมรรถนะนักบินภาพรวมและเป็นรายด้าน คือ การติดต่อสื่อสาร ภาวะผู้นำ การทำงานเป็นทีม และการตัดสินใจ อยู่ในระดับมาก สอดคล้องกับ (1) ปัญญาพล แจ่มแอ (2552) พบว่า ระดับประสิทธิผลการทำงานเป็นทีมของพนักงานอยู่ในระดับมาก (2) อำนวย มีสมทรัพย์ (2553) พบว่า การทำงานเป็นทีมในภาพรวมและการสื่อสารแบบเปิดอยู่ในระดับมาก (3) กรวิภา งามวุฒิวงศ์ (2559) พบว่า ภาวะผู้นำและการติดต่อสื่อสารอยู่ในระดับมาก

สมรรถนะนักบินภาพรวมของนักศึกษาเรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยของสมรรถนะนักบิน คือ นักศึกษาชั้นปีที่ 4 นักศึกษาชั้นปีที่ 3 นักศึกษาชั้นปีที่ 2 และนักศึกษาชั้นปีที่ 1 แสดงว่าเมื่อนักศึกษาเรียนในชั้นที่สูงขึ้นสมรรถนะนักบินจะเพิ่มขึ้นจากการจัดการศึกษาของวิทยาลัยการบินและคมนาคม ซึ่งการปฏิบัติงานด้าน

การบินนั้น ในตำแหน่งนักบินมีการคัดเลือกบุคคลที่มีบุคลิกภาพที่เหมาะสมเข้าทำงาน มีระบบการฝึกบิน ให้ได้ทักษะตามเกณฑ์มาตรฐาน และการทำงานต่างๆ มีระเบียบปฏิบัติ และขั้นตอนการดำเนินงานที่ชัดเจน มีการบริหารความเสี่ยงในการบิน

8. ข้อเสนอแนะ

8.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

แนวทางในการพัฒนาสมรรถนะนักบินของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลได้แก่

1. ควรให้อาจารย์ผู้สอนสอนและจัดกิจกรรมเกี่ยวกับลักษณะของบุคลิกภาพแบบมีสติและบุคลิกภาพแบบเปิดกว้าง

2. ควรให้อาจารย์ผู้สอนประเมินการพัฒนาของบุคลิกภาพแบบมีสติและบุคลิกภาพแบบเปิดกว้างของนักศึกษา

3. ควรกำหนดสมรรถนะนักบิน ในด้านการติดต่อสื่อสาร ภาวะผู้นำ การทำงานเป็นทีม และการตัดสินใจ ให้เป็นสมรรถนะหลักของนักศึกษาที่เรียนหลักสูตรนี้

4. ควรให้อาจารย์ผู้สอนสอนและจัดกิจกรรมเกี่ยวกับสมรรถนะนักบิน ในด้านการติดต่อสื่อสาร ภาวะผู้นำ การทำงานเป็นทีม และการตัดสินใจ

5. ควรให้อาจารย์ผู้สอนประเมินการพัฒนาของสมรรถนะนักบิน ในด้านการติดต่อสื่อสาร ภาวะผู้นำ การทำงานเป็นทีม และการตัดสินใจของนักศึกษา

8.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

การทำวิจัยครั้งต่อไปควรศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของนักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม เพื่อเป็นการนำข้อมูลที่ได้มาพัฒนานักศึกษาให้มีพฤติกรรมความปลอดภัยและสามารถทำงานในอุตสาหกรรมการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

9. กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณมหาวิทยาลัยศรีปทุม สำหรับทุนอุดหนุนการวิจัย

10. เอกสารอ้างอิง

กรวิภา งามวุฒิวงศ์. (2559). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อการทำงานเป็นทีมภายในสำนักอำนวยการสำนักงานปลัดกระทรวง*

ศึกษาธิการ. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะกรรมการการคมนาคม สถานีวิทยุแห่งชาติ. (2560). *การผลิตบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย*.

กรุงเทพมหานคร : สำนักการพิมพ์สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

โทนี่ เคิร์น. (2552). *สุดยอดนักบิน*. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แมคกรอฮิล.

- ทศพร บรรจง. (2554). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสามารถในการเผชิญปัญหาและฟื้นฟ้อุปสรรค ของนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 4. คุษณินพนธ์หลักสูตรศึกษาศาสตรดุษฎีบัณฑิต* วิทยาลัยบัณฑิตศึกษาด้านการจัดการ มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- ปัญญาพล แจ็งแอ.(2552). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อประสิทธิผลการทำงานเป็นทีมของพนักงานระดับปฏิบัติการ บริษัท อุตสาหกรรมน้ำตาลอีสาน จำกัด. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต* มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2562). *รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ. 2562. กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน.*
- อำนาจ มีสมทรัพย์. (2553). *การศึกษความสัมพันธ์ระหว่างการทำงานเป็นทีมกับการบริหารงานวิชาการสถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาพระนครศรีอยุธยา เขต 1. วิทยานิพนธ์ครุศาสตร์* มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา.
- Costa, P.T. Jr. & McCrae, (1992). Revised NEO Personality Inventory and NEO Five Factor Inventory : Professional Manual. *Psychological Assessment*. 4(1) : 5 – 13
- International Civil Aviation Organization. (2013). *Safety Management Manual (Doc 9859)*. Montréal, Canada: ICAO.
- Tenerife information centre. (2020). *The Tenerife Airport Disaster* [Online]. Retrieved May 1, 2020, from: <https://www.tenerife-information-centre.com/tenerife-airport-disaster.html>