

วารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน

KBU Journal of Aviation Management: KBUJAM

KBU Journal of Aviation Management : KBUJAM

วารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

KBU Journal of Aviation Management: KBUJAM

วารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน (KBU Journal of Aviation Management: KBUJAM) เป็นวารสารวิชาการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้ทางวิชาการแก่นักวิจัย นักวิชาการ คณาจารย์ นิสิต นักศึกษา ผู้เชี่ยวชาญ และบุคคลทั่วไป เพื่อส่งเสริมการสร้างงานวิจัยและกระตุ้นการพัฒนาองค์ความรู้ในสาขาวิชาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการอุตสาหกรรมการบิน การจัดการขนส่งทางอากาศ การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน รวมถึงการจัดการอุตสาหกรรมบริการ

บทความที่รับตีพิมพ์ในวารสารมีเนื้อหาที่ศึกษาวิจัยเกี่ยวข้องกับ การบริหารจัดการและการดำเนินงานในอุตสาหกรรมการบิน (Aviation Industry Operations Management) การจัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation Management) การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (Logistics and Supply Chain Management) และ การจัดการอุตสาหกรรมบริการ (Service Industry Management) โดยจัดพิมพ์เผยแพร่ต่อเนื่องปีละ 3 ฉบับ ในเดือนมกราคม - เมษายน เดือนพฤษภาคม - สิงหาคม และ เดือนกันยายน - ธันวาคม ของทุกปี

กองบรรณาธิการวารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน มีความยินดีรับบทความวิจัย (Research article) บทความทางวิชาการ (Academic article) บทความปริทัศน์ (Review article) และ บทวิจารณ์หนังสือ (Book review) ที่ยังไม่เคยเผยแพร่ในวารสารฉบับอื่นมาก่อน ทั้งนี้ ผู้สนใจสามารถดูรายละเอียดได้ที่ <https://so19.tci-thaijo.org/index.php/KBUJAM> หรือ เว็บไซต์ KBU Journal of Aviation Management และ ติดต่อได้ทางอีเมล aviationjournal@kbu.ac.th

แนวทางการตีพิมพ์บทความในวารสาร

- การพิจารณาตีพิมพ์บทความในวารสารเป็นไปตามขั้นตอนและสิทธิ์จากกองบรรณาธิการ
- บทความที่ตอบรับตีพิมพ์จะต้องผ่านการตรวจสอบทางวิชาการโดยผู้ทรงคุณวุฒิ ส่วนเนื้อหาในบทความที่ตีพิมพ์เป็นความรับผิดชอบของผู้เขียน มิใช่ความคิดเห็นและความรับผิดชอบของสถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
- บทความต้องอ้างอิงการคัดลอกให้ถูกต้องตามระเบียบปฏิบัติในการเขียนบทความเชิงวิชาการที่นักวิชาการถือปฏิบัติและมีความสอดคล้องถูกต้องตามข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

บทบรรณาธิการ

วารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน (KBU Journal of Aviation Management: KBUJAM) ฉบับนี้ออกตีพิมพ์เป็นปีที่ 1 ฉบับที่ 3 ประจำเดือน มกราคม – เมษายน 2567

วารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน ประกอบด้วยเนื้อหาทางวิชาการ ที่กองบรรณาธิการให้ความสำคัญพิจารณาคัดเลือกบทความด้านการดำเนินงานและบริหารจัดการอุตสาหกรรมการบิน การจัดการขนส่งทางอากาศ การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน รวมถึงการจัดการอุตสาหกรรมการบริการ เพื่อส่งเสริมและกระตุ้นให้เกิดการวิจัย และการพัฒนาองค์ความรู้ในสาขาวิชาต่างๆ ดังกล่าว มีกระบวนการพิจารณารับบทความวิจัย และบทความวิชาการที่มีคุณภาพเพื่อตีพิมพ์ในวารสาร โดยผ่านการกลั่นกรองจากกองบรรณาธิการและผู้ทรงคุณวุฒิจากภายในและภายนอกมหาวิทยาลัยที่ตรงสาขากับบทความวิจัย และบทความวิชาการที่นำเสนอ จำนวนไม่น้อยกว่า 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบคุณภาพของงานวิจัย และบทความวิชาการก่อนลงตีพิมพ์ในวารสาร โดยผู้ทรงคุณวุฒิที่ประเมินบทความไม่ทราบชื่อผู้เขียนบทความและผู้เขียนบทความไม่ทราบชื่อผู้ประเมินบทความ (Double-blind peer review)

บทความวิจัย บทความปริทัศน์ และ บทวิจารณ์หนังสือ ที่ลงตีพิมพ์ในวารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน (KBU Journal of Aviation Management: KBUJAM) ฉบับที่ 3 นี้ ประกอบด้วยบทความวิจัยเรื่อง 1) การตระหนักถึงมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ General Data Protection Regulation (GDPR) ของพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน วิเคราะห์ถึงความเข้าใจต่อมาตรการ GDPR ที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของพนักงานที่ปฏิบัติการภาคพื้นท่าอากาศยาน เรื่อง 2) ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกอาชีพพนักงานสายการบินของนักศึกษาในระดับมหาวิทยาลัยในเขตภาคเหนือ ศึกษาถึงแนวคิดในการตัดสินใจเลือกอาชีพพนักงานสายการบินของนักศึกษาจากมหาวิทยาลัยที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง และ บทความปริทัศน์เรื่อง Airside Capacity Enhancement using Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) ได้ศึกษาถึงการสร้างความร่วมมือของหน่วยงานที่ดำเนินการในเขตการบิน (Airside) ของท่าอากาศยาน ได้แก่ หน่วยปฏิบัติการของสายการบินหรือผู้ปฏิบัติงานภาคพื้นในท่าอากาศยาน ตลอดจนหน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศ และ การดำเนินงานของท่าอากาศยานในเขตการบิน (Airside Operations) ซึ่งทุกองค์ประกอบของหน่วยงานดังกล่าวต้องสร้างความร่วมมือ สร้างแนวคิดและทำความเข้าใจต่อข้อกำหนดที่สอดคล้องกันเพื่อให้การดำเนินงานในเขตการบินของท่าอากาศยานเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลที่ส่งผลต่อความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และ บทวิจารณ์หนังสือเรื่องงานทรัพยากรมนุษย์ในยุค 5.0 – HR. (5.0: Digital HR System)

กองบรรณาธิการวารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน หวังว่าผู้อ่านที่สนใจบทความวิจัย และบทความวิชาการดังกล่าว จะได้รับประโยชน์จากแนวคิดของผลการวิจัย โดยนำไปประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการและดำเนินงานในองค์กรของท่านต่อไป รวมทั้งผู้สนใจทำการศึกษาวิจัยสามารถนำผลงานวิจัยไปขยายผล ต่อยอดงานวิจัยในประเด็น หรือกรณีศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงถึงกัน

ดร.ธงชัย จีระดิษฐ์

บรรณาธิการวารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน

วารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน

มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

KBU Journal of Aviation Management: KBUJAM

ISSN: 2985-1645 (Online)

ปีที่ 1 ฉบับที่ 3 เดือน มกราคม – เมษายน 2567

VOL. 1 NO. 3 January – April 2024

วัตถุประสงค์

1. เพื่อการเผยแพร่ผลงานทางวิชาการประเภท บทความวิจัย บทความวิชาการ บทความปริทัศน์ และ บทความวิจารณ์หนังสือ ที่ศึกษาวิจัยด้านการดำเนินงานและบริหารจัดการอุตสาหกรรมการบิน การขนส่งทางอากาศ การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน และอุตสาหกรรมบริการ
2. เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนความรู้ ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ และศาสตร์ ทางด้าน อุตสาหกรรมการบินรวมถึงองค์ความรู้ด้านบริหารธุรกิจ มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ที่เชื่อมโยงกัน และส่งเสริมกัน

เจ้าของ สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

ที่ปรึกษา

ดร.วัลลภ สุวรรณดี

อธิการบดีมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

ดร.เสนีย์ สุวรรณดี

รองอธิการบดีฝ่ายวางแผนและพัฒนา มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

ดร.เมธา เกตุแก้ว

ผู้อำนวยการสถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธรรมรัตน์ จังศิริวัฒนา

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ ฝ่ายวิจัยและแผน สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน

มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

บรรณาธิการ/บรรณาธิการผู้พิมพ์โฆษณา

ดร.ธงชัย จีระดิษฐ์

สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

กองบรรณาธิการ

ศาสตราจารย์ ดร.ปัทมา วาพัฒน์วงศ์

มหาวิทยาลัยมหิดล

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภาสกร จันทน์พยอม

มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กรรณภัทร กันแก้ว

มหาวิทยาลัยบูรพา

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เอกฉัตร ต้นศิริ

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พรรณเพ็ญ ถาวรประสิทธิ์

มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สิริกร เลิศลักษณ์ธาร

มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

ดร.กฤษณ์ วิทวัสสำราญกุล

มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

ดร.เนตรศิริ เรืองอริยภักดิ์

มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

ดร.ญาณ บุรพรัตน์

มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาบทความภายนอกมหาวิทยาลัย

ศาสตราจารย์ ดร.ปัทมา วาพัฒน์วงศ์

มหาวิทยาลัยมหิดล

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ภัทร วุฒะพันธ์

มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กรรณภัทร กันแก้ว

มหาวิทยาลัยบูรพา

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เอกฉัตร ต้นศิริ

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สิริกร เลิศลักษณ์ธาร

มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พรรณเพ็ญ ถาวรประสิทธิ์

มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วสวัตดี สุตินุญามณี

ผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมการบิน

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ บวรลักษณ์ เกื้อสุวรรณ

สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์

ดร.วรารณ เต็มแก้ว

สถาบันการบินพลเรือน

ดร.สรียาภรณ์ ประเสริฐศรี

มหาวิทยาลัยนเรศวร

ดร.ณรงค์ ทมเจริญ

มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ดร.วิลาศ ดวงกำเนิด

มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

ดร.รังสรรค์ เกียรติภานนท์

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ดร.สุภา จิรวพัฒน์นันท

ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางอากาศ

ดร.สุทธา สรรเพชญพานิชย์

มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย

ดร.สรชัย ยมกกุล

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ดร.สิทธิชัย จันทรานนท์

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ดร.เจตระวีพน อินทรประสิทธิ์

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ดร.บุญมี เปี่ยมพริ้ง	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ดร.นริศรา เมืองสว่าง	สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช)
ดร.สมพงษ์ อภิธรรมสุนทร	ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
ดร.ประทีป กิริติบดี	ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางอากาศ
ดร.มงคลไชย เทียนสุตินนท์	มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ดร.เบญจพร มีพร้อม	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาบทความในมหาวิทยาลัย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภาสกร จันทน์พยอม	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
ดร.เมธา เกตุแก้ว	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธรรมรัตน์ จังศิริวัฒนา	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
ดร.ศุภโชค สุทธิโชติ	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
ดร.กฤษณ์ วิทวัสสำราญกุล	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
ดร.เนตรศิริ เรืองอริยภักดิ์	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
ดร.ไอย์รัชชา อมรพิพัฒน์	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
ดร.ธงชัย จีระดิษฐ์	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
ดร.ธิติพร มลิินทร์ คริสเตนเซน	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
ดร.ญาณุา บุรพรัตน์	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
อาจารย์ อุดลยรัตน์ แจ่มเล็ก	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
อาจารย์ สุดารัตน์ โตลานูวัต	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

ฝ่ายพิสูจน์อักษร

อาจารย์ สุวิมล มะลิวัลย์	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
อาจารย์ ศศิวิมล วิจารณ์จิตร	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

ฝ่ายประชาสัมพันธ์

อาจารย์ ญักฐยา ศรีสุภา	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
------------------------	-----------------------

ฝ่ายเทคโนโลยีและสารสนเทศ

อาจารย์ สมชาย การะพิทักษ์	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
คุณ ศุภธิดา กำลั้งรัมย์	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

ฝ่ายจัดการและเลขานุการกองบรรณาธิการ

ดร.ธิติพร มลิินทร์ คริสเตนเซน	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
ดร.ญาณุา บุรพรัตน์	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
คุณ วรัญญา ยาสูลง	มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

บทความวิจัย (Research Article)

- การตระหนักรู้ถึงมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) ของพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน

ผู้เขียน เอกสิทธิ์ โตรัตน์*, อาทิตติยา แสงจันทร์

หน้า 8-23

- ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกอาชีพพนักงานสายการบินของนักศึกษาระดับมหาวิทยาลัยในเขตภาคเหนือ

ผู้เขียน นวพล ลอยล่อง

หน้า 24-40

บทความปริทัศน์ (Review Article)

- Airside Capacity Enhancement using Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

ผู้เขียน Dussadee Sungthong, Thongchai Jeeradist*

หน้า 41-51

บทวิจารณ์หนังสือ (Book Review)

- งานทรัพยากรมนุษย์ในยุค 5.0 – HR. (5.0: Digital HR System)

ผู้เขียน เรวัต กล้าโชติชัย

หน้า 52-58

การตระหนักรู้ถึงมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) ของ พนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน

เอกสิทธิ์ โตรัตน์^{1*} และ อาทิตติยา แสงจันทร์²

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย¹, สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต²

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการตระหนักรู้ถึงมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ General Data Protection Regulation (GDPR) โดยศึกษาแนวคิดด้านการตระหนักรู้ถึงมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรปของพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน ในเขตท่าอากาศยานนานาชาติ ประชากรกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ได้แก่ ประชากรทั้งเพศชายและเพศหญิงที่เป็นพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยานซึ่งทำงานในเขตท่าอากาศยานนานาชาติแห่งหนึ่งจำนวน 391 คน ด้วยระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณใช้วิธีการสำรวจ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 391 ชุด ใช้การวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมานเพื่อหาค่า t-test การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว คือ One Way ANOVA จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างพบว่า ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุระหว่าง 26 - 35 ปี ระดับการศึกษาปริญญาตรีมากที่สุด ประชากรกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ปฏิบัติหน้าที่ให้บริการผู้โดยสารที่ท่าอากาศยาน กลุ่มตัวอย่างรับรู้ข้อมูลรายละเอียดด้านมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลในสหภาพยุโรป (GDPR) จากสื่อบุคคลจากการอบรม หรือสัมมนามากที่สุดคือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.26 และ รับรู้ข้อมูลรายละเอียดจากสื่อมวลชนได้แก่ สื่อทางอินเทอร์เน็ตมากที่สุดมี ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.70 กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ด้านข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) ในระดับน้อย จากการวัดระดับการรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น พบว่าส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับข้อมูลรายละเอียดมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) ในระดับต่ำมีค่าเฉลี่ย เท่ากับร้อยละ 36.42

คำสำคัญ การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป, การตระหนักรู้, พนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน

*ผู้ประพันธ์บรรณกิจ: อีเมล: eakkasit.t@caat.or.th

Realization of the General Data Protection Regulation (GDPR) of

Airport operational staff

Eakkasit Toratana^{1*} and Arthittiya Shangjun²

The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)¹,

Aviation Personnel Development Institute, Kasem Bundit University²

Abstract

The purpose of this research was to study the behavior of information perception of the General Data Protection Regulation (GDPR) of ground service staff at the International Airport. The sample group was 391 male and female ground service staff working at International Airport, aged 18-60 years. Survey Research, 391 sets of questionnaires, were used to collect the data. Data was analyzed using descriptive statistics to find frequency, percentage, mean, and standard deviation and Inferential Statistical Analysis for t-test, one-way analysis of variance (One Way ANOVA) The study found that regarding demographic data, most of the samples were female, aged 26-35, with a bachelor's degree, and working as Passenger Service Officers. For the perception of information from personal media, the respondents gained the most from training or seminars (Mean = 4.26). For the perception of information from mass media, the respondents perceived the most from the internet (Mean = 4.70). The sample group had little knowledge about the Personal Data Protection Act (GDPR) and when measuring the level of initial information perception, it was found that most of them had low level of knowledge about GDPR. (Mean = 36.42%).

Keywords; General Data Protection Regulation, Realization, Airport operational staff

*Corresponding Author: Email: eakkasit.t@caat.or.th

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของพลเมืองในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป (EU) หรือ General Data Protection Regulation (GDPR) ประกอบด้วยประเทศในทวีปยุโรป (ได้แก่ ออสเตรีย เบลเยียม เดนมาร์ก ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมนี กรีซ ไอร์แลนด์ อิตาลี ลักเซมเบิร์ก เนเธอร์แลนด์ โปรตุเกส สเปน สวีเดน สหราชอาณาจักร ไซปรัส เช็ก เอสโตเนีย ฮังการี ลัตเวีย ลิทัวเนีย มอลตา โปแลนด์ สโลวีเนีย สโลวาเกีย โรมาเนียและบัลแกเรีย) GDPR เป็นข้อบังคับที่ออกมาเพื่อให้ประเทศสมาชิกในกลุ่มสหภาพยุโรปดังกล่าวใช้กฎหมายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลฉบับเดียวกันโดยเริ่มประกาศบังคับใช้เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ.2561 ซึ่งเกี่ยวข้องกับองค์กรต่างๆ ทั่วโลก และมีผลกระทบในวงกว้างรวมถึงอุตสาหกรรมการบินด้วย

แม้ว่าการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล หรือ GDPR เป็นการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของพลเมืองในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป (EU) แต่องค์กรหรือหน่วยงานที่ดำเนินงานให้บริการทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยต้องให้ความสำคัญ และ คำนึงถึงมาตรการข้อกำหนดของ GDPR ด้วย ทั้งนี้เพราะ แม้ว่า GDPR จะเป็นกฎหมายของสหภาพยุโรปก็ตาม แต่การบังคับใช้ GDPR ไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะภายในสหภาพยุโรปเท่านั้น หากพิจารณาจากมาตรา 3 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่กำหนดขอบเขตการบังคับใช้ซึ่งพื้นที่ของมาตรการ GDPR ได้กำหนดข้อบังคับใช้การประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลที่อยู่ในกิจกรรมของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลหรือผู้ประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลที่อยู่ในสหภาพยุโรป แม้ว่าการประมวลผลข้อมูลดังกล่าวจะเกิดขึ้นภายในสหภาพยุโรปหรือไม่ก็ตาม รวมถึงบังคับใช้ในการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลที่กระทำโดยผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลหรือผู้ประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลที่อยู่นอกสหภาพยุโรป แต่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลที่ข้อมูลถูกนำมาประมวลผลนั้นอยู่ในสหภาพยุโรป และการประมวลผลนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อการเสนอสินค้าหรือบริการรวมถึงการเฝ้าสังเกตพฤติกรรมของเจ้าของข้อมูลที่เกิดขึ้นในสหภาพยุโรป กล่าวคือ แม้ว่าการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลอยู่ในประเทศไทยก็ตามอาจจะต้องตกอยู่ภายใต้ข้อบังคับของ GDPR จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าว หากผู้ให้บริการสายการบินมีสำนักงานสาขาตั้งอยู่ในประเทศที่เป็นสมาชิกสหภาพยุโรปจะต้องอยู่ภายใต้บังคับของ GDPR ดังนั้น บริษัทผู้ให้บริการสายการบินดังกล่าวเป็นผู้ที่ทำการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลที่ตั้งอยู่ในสหภาพยุโรปและต้องอยู่ภายใต้บังคับของ GDPR ด้วยเช่นกัน (รักไท เทพปัญญา, 2567)

การดำเนินการกิจการของอุตสาหกรรมการบินมีการกำกับการดำเนินจากองค์กรที่เกี่ยวข้องหลายองค์การ ได้แก่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือ กพท. (The Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) กรมท่าอากาศยาน และ บริษัทท่าอากาศยานไทยซึ่งกำกับการทำงานของท่าอากาศยานในประเทศไทย จากกรณีการให้บริการของสายการบินและท่าอากาศยานด้วยการโอนข้อมูลจากยุโรปมายังประเทศไทยมีการปฏิบัติมาอย่างต่อเนื่อง เมื่อการคุ้มครอง

ข้อมูลส่วนบุคคล หรือ GDPR เริ่มมีผลบังคับใช้ บริษัทการบินไทยได้มีการประชุมหารือร่วมกันระหว่างทีมกฎหมายและฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ เนื่องจากบริษัทการบินไทยมีสาขาในต่างประเทศ และให้บริการลูกค้าจากนานาประเทศ จึงต้องเตรียมการให้บริการกับผู้เกี่ยวข้อง เช่น ลูกค้า และผู้โดยสารที่อาจจะเป็นบุคคลที่กฎหมาย GDPR คุ้มครอง ในปัจจุบันมีการนำ GDPR มาประยุกต์ใช้ข้อมูลส่วนบุคคลที่สายการบินจะต้องคุ้มครองตามข้อมูลส่วนบุคคล GDPR (General Data Protection Regulation) เช่น ชื่อ-สกุล หมายเลขบัตรประชาชน/หมายเลขหนังสือเดินทาง อีเมล เบอร์โทรศัพท์ตำแหน่งที่อยู่ (ที่อยู่ตามทะเบียนบ้าน/พิกัด GPS) อัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมและสังคม รูปถ่าย วิดีโอ ข้อมูลทางการเงิน ข้อมูลทางชีวภาพ ข้อมูลด้านสุขภาพ และข้อมูลอื่น ๆ ซึ่งสามารถใช้ระบุตัวตนของบุคคลได้ (สิทธิบัญญัติ, 2561)

จากที่กล่าวมาข้างต้นธุรกิจในการอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะการดำเนินงานของสายการบินและท่าอากาศยาน มีความเกี่ยวข้องกับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล หรือ GDPR เป็นอย่างมาก รวมทั้งสายการบินและท่าอากาศยานของประเทศไทยหรือต่างชาติดังกล่าว หากสายการบินและท่าอากาศยานให้บริการผู้โดยสารที่เป็นพลเมืองของประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป รวมถึงพนักงานสายการบินที่เป็นพลเมืองของกลุ่มดังกล่าวก็จะต้องอยู่ภายใต้ข้อบังคับนี้ด้วย กรณีที่หากองค์กรในการอุตสาหกรรมการบินต้องการนำอีเมลของผู้ใช้บริการไปจัดเก็บเพื่อวัตถุประสงค์ทางการจัดการหรือการตลาด หรือการนำข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารได้แก่ ท่าอากาศยานต้นทาง ท่าอากาศยานปลายทาง เวลาในการเดินทาง เส้นทางบิน เพื่อนำไปวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารสายการบินและท่าอากาศยานจะต้องคำนึงถึงแนวทางการปฏิบัติตามมาตรการการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล หรือ GDPR อย่างถูกต้องและชัดเจน

จากข้อมูลดังกล่าวมาข้างต้นรวมทั้งเหตุผลที่ผู้ปฏิบัติงานดำเนินงานกับท่าอากาศยานและสายการบินต้องตระหนักรู้และทราบถึงแนวทางการปฏิบัติด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล หรือ GDPR ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาเรื่อง การตระหนักรู้ถึงมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) ของพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน เพราะองค์กรที่เกี่ยวข้องต้องปมเพาะและส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรที่เคารพในสิทธิของผู้บริโภคที่จะรักษาความเป็นส่วนตัว องค์กรจำเป็นต้องเปิดเผยลักษณะและประเภทข้อมูลของผู้บริโภคที่ทางองค์กรได้มีการจัดเก็บเพื่อสร้างความไว้วางใจ และนำเชื่อถือให้กับองค์กร กำหนดให้การรักษาข้อมูลส่วนบุคคลเป็นปัจจัยสำคัญที่จะต้องมีการมีในทุกขั้นตอน โดยมุ่งเน้นความสำคัญเป็นพิเศษไปที่ขั้นตอนที่ผู้บริโภคสามารถสัมผัสได้พนักงานที่ติดต่อกับลูกค้าทุกคนจำเป็นต้องเข้าใจ และได้รับการอบรมเพื่อจะตอบคำถามที่เกี่ยวข้องได้ การตอบคำถามที่ไม่ถูกต้องหรือการละเมิดสิทธิผู้บริโภคแม้เพียงครั้งเดียวก็สามารถก่อให้เกิดการสูญเสียภาพลักษณ์และการฟ้องร้องที่ตามมาได้งานวิจัยเรื่องนี้เพื่อศึกษาการตระหนักรู้ถึงมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ GDPR ของพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน และเพื่อนำเสนอแนวทางในการให้ข้อมูลที่ถูกต้องแก่พนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้อง

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการตระหนักรู้ถึงมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ General Data Protection Regulation (GDPR) ของพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน
2. เพื่อหาแนวทางสร้างการตระหนักรู้ถึงมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ General Data Protection Regulation (GDPR) เป็นแนวทางแก่พนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน

แนวคิด ทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความหมายโดยสรุปของการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ General Data Protection Regulation (GDPR) เป็นกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของรัฐสมาชิกที่อยู่ในสหภาพยุโรป ด้วยเจตนารมณ์และแนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจำนวน 173 ข้อ และส่วนที่เป็นเนื้อหาข้อบังคับจำนวน 11 บท 99 ข้อ โดยมีหลักการที่เป็นสาระสำคัญ เช่น การรักษาคุณภาพของข้อมูล ข้อกำหนดในการประมวลผลข้อมูลประเภทพิเศษ เช่น ข้อมูลที่มีความอ่อนไหวสิทธิของเจ้าของข้อมูล การรักษาความปลอดภัยในการประมวลผล การส่งผ่านข้อมูลส่วนบุคคลไปยังประเทศที่สาม วิชาชีพ บัญชี (2560) ข้อบังคับการคุ้มครองข้อมูล มีการระบุเนื้อหาเพิ่มเติมจากคณะกรรมการยุโรปที่มีการใช้ก่อนหน้านี้ ได้แก่

1) ขอบเขตการใช้บังคับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ General Data Protection Regulation (GDPR) ซึ่งบังคับใช้กับทุกหน่วยงานที่มีการประมวลผลข้อมูลของพลเมืองที่อาศัยอยู่ในสหภาพยุโรป ไม่ว่าผู้ทำการประมวลผลและผู้ควบคุมข้อมูลจะอยู่ที่ใดก็ตาม

2) เมื่อเกิดความเสียหายจากการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล จากหน่วยงานที่ไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับฉบับนี้จะมีบทลงโทษโดยถูกปรับเป็นจำนวนเงินถึง 20 ล้านยูโร หรือร้อยละ 2-4 ของรายได้จากธุรกิจต่อปีขึ้นอยู่กับกรณีที่เกิดความเสียหายจากการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล โดยหน่วยงานที่ไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับฉบับนี้จะถูกปรับ โทษปรับสูงสุดในกรณีร้ายแรง เช่น การไม่ขอความยินยอมที่เหมาะสมจากเจ้าของข้อมูลในการประมวลผลข้อมูล

3) การขอความยินยอม และการให้ความยินยอมด้านข้อมูลส่วนบุคคล ต้องดำเนินการในรูปแบบที่สามารถเข้าใจและเข้าถึงได้โดยง่าย ต้องใช้ถ้อยคำที่ชัดเจนและเรียบง่าย โดยแจ้งวัตถุประสงค์ของการประมวลผลข้อมูลที่มีการขอความยินยอม รวมถึงการยกเลิกการให้ความยินยอมต้องทำได้โดยง่ายเท่ากับการให้ความยินยอม

สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (2561) นำเสนอแนวคิดเรื่องมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) กล่าวคือ “General Data Protection Regulation” หรือเรียกด้วยอักษรย่อว่า GDPR เป็นกฎหมายของสหภาพยุโรปว่าด้วยมาตรการคุ้มครองความเป็นส่วนตัวของข้อมูลส่วนบุคคล จึงอาจส่งผลกระทบต่อหลายฝ่ายโดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐภาคเอกชน หรือภาคธุรกิจที่มีการดำเนินการเกี่ยวกับการเก็บข้อมูลส่วนบุคคลหรือการให้บริการออนไลน์แก่บุคคลที่อยู่ในสหภาพยุโรป หรือ EU ดังนั้นการ

เตรียมความพร้อมและทำความเข้าใจต่อมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป จึงมีความจำเป็นเพื่อส่งเสริมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของภาคธุรกิจให้เทียบเท่ากับมาตรฐานสากล และป้องกันผลกระทบจากกฎหมายที่อาจเกิดขึ้นอีกด้วยเนื่องจากการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎหมาย GDPR

พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ให้ความหมายของท่าอากาศยานว่า คือ สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่อยู่ในอำนาจดำเนินการของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และ ความหมายของกิจการทำอากาศยาน คือ กิจการจัดตั้งสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ การให้บริการในลานจอดอากาศยาน การให้บริการช่างอากาศยาน และการให้บริการต่างๆ เกี่ยวกับอากาศยาน รวมทั้งผู้ประจำหน้าที่ด้านสินค้า พัสดุภัณฑ์ ผู้โดยสาร และลูกจ้างของผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ และ การให้บริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกอันเกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับกิจการดังกล่าว สอดคล้องกับภาคผนวกที่ 14 ของอนุสัญญาชิคาโก (International Civil Aviation Organization: ICAO, 2018) ให้ความหมาย ท่าอากาศยาน (Airport) ว่า คือพื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำ หรือพื้นที่อื่นสำหรับใช้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เพื่อการขึ้น-ลง หรือเคลื่อนไหวยของอากาศยาน รวมตลอดถึง อาคาร สิ่งติดตั้ง และอุปกรณ์ซึ่งอยู่ภายในท่าอากาศยานนั้น

ในขณะเดียวกันยังมีการดำเนินกิจการทำอากาศยานที่ต้องร่วมปฏิบัติงานกับสายการบินและองค์กรต่างๆ ในอุตสาหกรรมการบินที่มีกระบวนการดำเนินงานเกี่ยวข้องกัน ประกอบด้วยการบริการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในลานจอดอากาศยาน การดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยาน รวมถึงงานบริการการเดินอากาศจากหน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบริหารจัดการสภาพคล่องของการจราจรทางอากาศที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติการของสายการบินและพื้นที่ในท่าอากาศยาน ทั้งนี้ การให้บริการของท่าอากาศยานต่อผู้โดยสารร่วมกับสายการบินที่ทำการบินมายังท่าอากาศยานและเดินทางออกจากท่าอากาศยาน โดยมีองค์กร สำนักงาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการของท่าอากาศยานและกระบวนการดำเนินงานที่เชื่อมโยง สอดประสานต่อเนื่องถึงกันในแต่ละกิจกรรมเพื่อร่วมสนับสนุนให้เกิดคุณภาพการให้บริการ (Service Quality) ต่อผู้โดยสารที่ใช้บริการในแต่ละเที่ยวบินอย่างครบถ้วนตามเกณฑ์กำหนด (Jeeradist, 2021) นอกจากนี้ หน่วยงานให้บริการของสายการบินบนภาคพื้นดินที่เกี่ยวข้องกับลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยาน ได้แก่ หน่วยให้บริการผู้โดยสาร หน่วยบริการกระเป๋า หรือสัมภาระของผู้โดยสาร ตลอดจนการติดตามกระเป๋า สัมภาระของผู้โดยสารที่อาจจะสูญหายหรือชำรุด อีกทั้งมีหน่วยงานที่เป็นตัวแทนที่จัดการงานให้บริการ หน่วยบริการอุปกรณ์ภาคพื้นดินแก่อากาศยาน หน่วยงานอำนวยความสะดวกของสายการบินเพื่อวางแผนเส้นทางบินของเที่ยวบิน หน่วยควบคุมการจัดระวางบรรทุกน้ำหนักและสมดุลของอากาศยาน ตลอดจนหน่วยบริการเพื่อเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน

ระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยนี้ทำการศึกษาเรื่อง การตระหนักรู้ถึงมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ General Data Protection Regulation (GDPR) ในการดำเนินงานท่าอากาศยาน ด้วยการทำกรณีศึกษาในส่วน ของพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมด้านการตระหนักรู้ถึงการคุ้มครอง ข้อมูลส่วนบุคคลตามมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ GDPR ของพนักงานปฏิบัติการท่า อากาศยาน และ เพื่อนำเสนอแนวทางด้านการตระหนักรู้ถึงการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลตามมาตรการคุ้มครอง ข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ GDPR เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์พนักงานปฏิบัติการท่าอากาศ ยาน โดยมุ่งศึกษาพฤติกรรมการรับรู้ข้อมูลกฎหมายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ GDPR ของพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยานในเขตท่าอากาศยานนานาชาติแห่งหนึ่ง จำนวน 391 คน และ เพื่อนำผล จากการศึกษามาปรับปรุงและพัฒนาข้อเสนอแนะแนวทางในการปฏิบัติงานดำเนินการด้วยการใช้ข้อมูลที่ต้อง และมีประสิทธิภาพแก่พนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยานต่อไป

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และให้กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยานเป็นผู้ตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง เพื่อศึกษา พฤติกรรมการรับรู้ต่อการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน และศึกษาปัญหาการ รับรู้ข้อมูลต่อการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลตามมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ General Data Protection Regulation (GDPR) ข้อมูลส่วนบุคคลของพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน

ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลจาก 2 แหล่ง ประกอบด้วย

แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นข้อมูลที่ได้จากการวิจัยเชิงสำรวจ ด้วยวิธีการเก็บข้อมูลจากกลุ่ม ตัวอย่างที่ทำการศึกษา จำนวน 391 คน

แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นการค้นคว้ารวบรวมข้อมูลที่ได้มาจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ เช่น เอกสารกำกับการดำเนินงาน การปฏิบัติการ จากองค์การที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ องค์การการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) และ สมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (Airports Council International: ACI) เป็นต้น รวมถึงการศึกษาจากตำรา บทความทางด้านวิชาการ บทความที่เกี่ยวข้อง ที่ตีพิมพ์ในวารสารทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ และแหล่งข้อมูลจากเว็บไซต์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างเพื่อการวิจัยในครั้งนี้ ได้แก่ประชากรที่ทำงานด้านปฏิบัติการท่าอากาศยาน ทั้งเพศชายและ เพศหญิง ปฏิบัติงานให้บริการด้านอุตสาหกรรมการบินใน ที่มีอายุระหว่าง 19-60 ปี ประชากรกลุ่มตัวอย่างกลุ่มนี้ เป็นพนักงานที่ให้บริการดูแลรับผิดชอบผู้โดยสารระหว่างที่เตรียมการเดินทางหรือเดินทางเข้ามาถึงในเขตอาคาร

ผู้โดยสารหรือลานจอดท่าอากาศยาน เป็นกลุ่มพนักงานที่อำนวยความสะดวก ดูแลเอาใจใส่ผู้โดยสารอย่างใกล้ชิด หรือทำหน้าที่ประสานเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในท่าอากาศยานโดยมีส่วนที่ต้องเกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสารทั้งชาวไทย ชาวต่างชาติรวมถึงผู้โดยสารจากสหภาพยุโรปมากที่สุด โดยมีกระบวนการที่ต้องเข้าไปรับรู้และเกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสาร ตั้งแต่กระบวนการ Check-in การตรวจรับบัตรโดยสาร (Boarding Pass) และสัมภาระ รวมถึงการให้บริการเพื่อนำส่งผู้โดยสารขึ้นเครื่องบินได้ตรงตามเที่ยวบิน ตรงตามหมายปลายทาง ตลอดจนเกี่ยวข้องกับพิธีการบินเพื่อการรับ-ส่งเครื่องบินที่ท่าอากาศยานด้วยข้อมูลด้านเอกสารการบินของแต่ละเที่ยวบิน ทั้งภายในประเทศ ระหว่างประเทศรวมถึงเที่ยวบินที่เดินทางมาจากสหภาพยุโรป หรือเดินทางออกจากท่าอากาศยานไปยังสหภาพยุโรป

ทั้งนี้ ผู้วิจัยใช้สูตรของคอคแรน (Cochran, 1977 อ้างถึงใน อีรุฒิ เอกะกุล, 2543) ในกรณีไม่ทราบสัดส่วนของประชากร หรือ $p=0.5$ ใช้สูตร ดังนี้

$$n = \frac{Z^2}{4e^2}$$

เมื่อ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

p = สัดส่วนของลักษณะ

e = ระดับความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมให้เกิดขึ้นได้

Z = ค่า Z ที่ระดับความเชื่อมั่นหรือระดับนัยสำคัญ (ระดับความเชื่อมั่น 95% หรือระดับนัยสำคัญ 0.05 มีค่า $Z = 1.95$)

โดยแทนค่าดังนี้

จำนวนกลุ่มตัวอย่างคือ $n = 384.16$

จากผลการคำนวณ ได้จำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้จำนวน 384 คน ซึ่งได้มาโดยวิธีการคำนวณโดยใช้สูตรของคอคแรน (Cochran, 1977 อ้างถึงในอีรุฒิ เอกะกุล, 2543) โดยได้สำรองไว้กรณีแบบสอบถามที่ได้รับชำรุดร้อยละ 3 รวมจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 391 คน

เครื่องมือที่ใช้

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถาม ที่ให้ผู้ตอบแบบสอบถามกรอกข้อมูลด้วยตนเอง โดยคำถามที่ใช้จะเป็นคำถามชนิดปลายปิด กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง โดยแบ่งเนื้อหาของแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน ประกอบด้วย

ตอนที่ 1 เป็นการสอบถามที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ เป็นแบบสอบถามที่มีลักษณะเป็นคำถามเลือกตอบ

ตอนที่ 2 เป็นการสอบถามด้วยแบบสอบถามเพื่อสำรวจข้อมูลด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วย มาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ General Data Protection Regulation (GDPR) ของ พนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน จำนวน 28 ข้อคำถาม ด้วยแบบสอบถามที่ใช้มาตรวัดระดับความถี่แบบ Rating scale 5 ระดับ ด้วยการวัดการรับรู้ข้อมูลพื้นฐานต่อมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ General Data Protection Regulation (GDPR) และแบบสอบถามความเข้าใจในการรับรู้ข้อมูลพื้นฐานต่อ มาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป หรือ General Data Protection Regulation (GDPR) โดย ทำเครื่องหมายเลือกระหว่างทราบและไม่ทราบ

ตอนที่ 3 แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการให้ข้อมูลของพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน จำนวน 8 ข้อคำถาม ใช้มาตรวัดระดับความถี่แบบ Rating scale 5 ระดับ

การสร้างเครื่องมือ

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในเรื่องเกี่ยวกับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วย จากสหภาพยุโรป หรือ General Data Protection Regulation (GDPR) จากนั้นนำมากำหนดแนวคิดที่ใช้ในการ วิจัย กำหนดนิยามเพื่อใช้เป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถามด้วยแนวทางจากความคิดเห็นและทำการตรวจสอบ เนื้อหาของแบบสอบถามว่าครอบคลุมวัตถุประสงค์หรือไม่ ด้วยการตรวจสอบโดยผู้เชี่ยวชาญและปรับปรุง แบบสอบถามตามคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญและทดสอบความเที่ยงตรง (Validity) และความน่าเชื่อถือ (Reliability) ของแบบสอบถาม ได้แก่ ข้อมูลที่เป็นข้อความ ข้อกำหนด หรือกฎเกณฑ์ที่เป็นข้อกำหนดจากองค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และ สภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (ACI) (Airports Council International, 2014) ข้อมูลที่เป็นผลทางสถิติจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องกับข้อมูล ได้แก่

การทดสอบหาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity)

ผู้วิจัยทำการทดสอบหาความเที่ยงตรง (Validity) ของแบบสอบถามในการศึกษาครั้งนี้โดยการวัดความ เที่ยงตรงของเนื้อหา (Content Validity) ด้วยคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญโดยปรับปรุงให้เหมาะสมกับงานวิจัยจนได้ ความเที่ยงตรงที่ยอมรับได้

การทดสอบความน่าเชื่อถือ (Reliability)

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามไปทดสอบ (Pre-Test) กับกลุ่มที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 ชุด ก่อนเก็บข้อมูลจริง เพื่อตรวจสอบว่าคำถามในแต่ละข้อ แต่ละตอนสามารถสื่อความหมายตรงตามที่ต้องการ เพื่อนำคำตอบที่ได้มาปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสม

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยทำการศึกษาดัวยระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research Methodology) โดยวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาจากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง โดยนำข้อมูลที่ได้ไปประมวลผลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปเพื่อคำนวณและวิเคราะห์ค่าทางสถิติที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการเก็บข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้แก่ ข้อมูลทางสถิติ ข้อความ ข้อกำหนด หรือกฎเกณฑ์ จากเอกสารขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ตลอดจนศึกษาข้อมูลจากตำราและ เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการแบบสอบถาม โดยผู้วิจัยจะเชื่อมโยงและจัดกลุ่มข้อมูลเพื่อแสดงความสัมพันธ์ของข้อมูลที่ได้ให้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย

การนำเสนอสถิติวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ซึ่งเป็นสถิติที่ใช้ในการอธิบายลักษณะทางประชากรศาสตร์ ด้วยการวิเคราะห์โดยแจกแจงความถี่ (Frequency) แสดงค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) โดยใช้ค่าโปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านประชากร การรับรู้ข้อมูลต่อการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน ด้วยประเด็นที่ทำการศึกษา ได้แก่

1. พนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน ตระหนักรู้มาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) ในการดำเนินงานท่าอากาศยานอยู่ในระดับสูง ด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลจากผู้ตอบแบบสอบถามด้าน เพศ อายุ และระดับการศึกษา โดยการแจกแจงความถี่ และร้อยละหาค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D) และแปลความหมายของค่าเฉลี่ย
2. พนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยานที่มีเพศแตกต่างกันตระหนักรู้ถึงมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) ในการดำเนินงานท่าอากาศยานอยู่ในระดับสูง สถิติที่ใช้ในการทดสอบ คือ Chi-square โดยใช้ คำถามตอนที่ 1 ทดสอบกับคำถามตอนที่ 2 เพื่อการวิเคราะห์
3. พนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยานที่มีอายุแตกต่างกันตระหนักรู้ถึงมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) ในการดำเนินงานท่าอากาศยานระดับการรับรู้ข้อมูลต่อการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

(GDPR) แตกต่างตามอายุ ด้วยการวิเคราะห์ค่าสถิติแบบ t-test และการวิเคราะห์ค่าความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA)

4. พนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยานที่มีเพศแตกต่างกันมีระดับปัญหาของการรับรู้ข้อมูลด้านมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) ในการดำเนินงานท่าอากาศยาน แตกต่างกันด้วยการวิเคราะห์ค่าสถิติแบบ t-test และการวิเคราะห์ค่าความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA)

5. พนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยานที่มีอายุแตกต่างกันมีระดับปัญหาของการตระหนักรู้ข้อมูลด้านมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) ที่แตกต่างกัน ด้วยการวิเคราะห์ค่าสถิติแบบ t-test และการวิเคราะห์ค่าความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA)

ผลการวิจัย

จากข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยข้อมูลด้าน เพศ อายุ ระดับการศึกษา และหน้าที่พนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยานของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 391 คน พบว่ากลุ่มตัวอย่างเป็นเพศ หญิง มากกว่าเพศชายโดยเป็นเพศหญิง 274 คนหรือร้อยละ 70.10 และเป็นเพศชาย 117 คนหรือร้อยละ 29.90 ช่วงอายุระหว่าง 26 ถึง 35 ปี มากที่สุดคือ จำนวน 275 คนหรือร้อยละ 70.33 รองลงมาคือช่วงอายุระหว่าง อายุ 18 ถึง 25 ปี จำนวน 60 คนหรือร้อยละ 15.35 ช่วงอายุระหว่าง อายุ 36 ถึง 45 ปี จำนวน 56 คนหรือร้อยละ 14.32 และ อายุ 46 ปีขึ้นไป ไม่มี ผู้ตอบแบบสอบถาม ข้อมูลด้านการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี มากที่สุดคือ จำนวน 344 คนหรือร้อยละ 87.98 รองลงมา คือ การศึกษาอยู่ในระดับต่ำกว่าระดับปริญญาตรี จำนวน 44 คนหรือร้อยละ 11.25 การศึกษาปริญญาโทมีจำนวน 3 คนหรือร้อยละ 0.77 การศึกษาระดับปริญญาเอก ไม่มีผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านตำแหน่งงานของผู้ตอบแบบสอบถามพบว่า ตำแหน่ง Passenger Service Officer มีมากที่สุด คือจำนวน 289 คนหรือร้อยละ 73.91 รองลงมาคือตำแหน่ง Ticketing and Reservation staff จำนวน 80 คนหรือร้อยละ 20.46 ส่วนตำแหน่ง Check-in staff มีจำนวน 22 คนหรือร้อยละ 5.63 และ การรู้จัก หรือ เคยได้ยิน เกี่ยวกับ GDPR มีจำนวน 391 คนหรือร้อยละ 100

ด้านพฤติกรรมการรับรู้ข้อมูลด้านมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) โดยรวมพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยานรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับ GDPR จากอินเทอร์เน็ต อยู่ในระดับมากที่สุดมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.70 รองลงมารับรู้ข้อมูลด้านมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) ผ่านการอบรม สัมมนา และจากครอบครัว เพื่อนร่วมงาน หรือบุคคลใกล้ชิดเป็นผู้ให้ความรู้อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 4.26 และ 3.57 ตามลำดับ ความเห็นที่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ การรับรู้จากข้อมูลด้านมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) จากการศึกษาดูงานที่เกี่ยวข้อง การรับรู้ข้อมูลด้านมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.96 และ 3.17 ตามลำดับ การรับรู้ข้อมูลด้านมาตรการ

คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) ผ่านสื่อกลางแจ้ง นิติสาร วารสาร โทรทัศน์ และ โฆษณาทางวิทยุ อยู่ในระดับน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.29 1.20 1.05 และ 1.05 ตามลำดับ

ด้านการรับรู้ข้อมูลด้านมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) มีการทราบรายละเอียดข้อมูล คิดเป็นร้อยละ 36.42 และไม่ทราบรายละเอียดข้อมูล คิดเป็นร้อยละ 63.58 ด้านการรับรู้ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับความสนใจต่อมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) เรียงลำดับความต้องการในการรับรู้ข้อมูล คือ เรื่องผลกระทบต่อผู้ปฏิบัติงานและสายการบิน สนใจในระดับมาก รองลงมา เรื่องบทลงโทษ สนใจในระดับมาก เรื่องการทำความรู้จัก “Privacy” “Data Protection” และ GDPR สนใจในระดับมาก รองลงมา เรื่องแนวปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินของไทยต้องทำอะไรสนใจในระดับมาก เรื่อง การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายใต้มาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) สนใจในระดับปานกลาง เรื่อง มาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) จากประสบการณ์สนใจในระดับปานกลาง สุดท้ายเรื่องเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลที่ต้องเปิดเผยแก่เจ้าของข้อมูล มาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) สนใจในระดับปานกลาง

อภิปรายผลการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาสามารถนำมาอภิปรายได้ ดังนี้

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลลักษณะประชากรศาสตร์พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 26-35 ปี มีระดับการศึกษาปริญญาตรีมากที่สุดซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยที่ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างภาวะผู้นำแบบเปลี่ยนแปลงตามการรับรู้ของพนักงานกับการเสริมสร้างพลังอำนาจเชิงจิตวิทยาในงาน และความผูกพันในงานพนักงาน: กรณีศึกษาพนักงานสายการบินแห่งหนึ่งในประเทศไทยพบว่า ข้อมูลลักษณะประชากรศาสตร์พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุ 30-40 ปี สถานภาพโสด ซึ่งพนักงานส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี (เตชทัต ใจท่วม, 2551)

ด้านหน้าที่พนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ปฏิบัติงานในหน้าที่ Passenger Service Officer ตามนิยามศัพท์ของศิริวัฒน์ ไทยแท้ (2554) ว่าพนักงานบริการผู้โดยสารภาคพื้น (Customer service agent) หมายถึง พนักงานของสายการบินที่ปฏิบัติหน้าที่ให้บริการแก่ผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีหน้าที่ปฏิบัติงานในส่วนของการให้บริการตรวจบัตรโดยสาร ห้องรับรองพิเศษ ห้องพักผ่อนผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่อง และแผนกติดตามสัมภาระ

ผลการวิเคราะห์ความรู้เบื้องต้นว่ารู้จัก หรือเคยได้ยินเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรปหรือ General Data Protection Regulation (GDPR) ผู้ตอบแบบสอบถามรู้จัก General Data Protection Regulation (GDPR) ทุกคนอาจจะเนื่องจากลักษณะการทำงานที่ต้องเกี่ยวข้องโดยตรงกับการเก็บ

ข้อมูลของผู้ใช้บริการที่เป็นนักท่องเที่ยวจากกลุ่มประเทศ EU ขวพล จริยาวิโรจน์ (2561) ผู้จัดการประจำประเทศไทย บริษัท อะเมซอนเว็บ เซอร์วิส จำกัด อธิบายว่ากฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของชาวอียู GDPR นั้นจะกระทบกับทุกธุรกิจที่มีลูกค้าเป็นนักท่องเที่ยวชาวอียูที่เดินทางมาประเทศไทย ทั้งธุรกิจโทรคมนาคม สายการบิน และการจัดการเหตุการณ์พุดคุยแบบไม่เป็นทางการถึงแม้ทุกคนจะเคยได้ยินชื่อ GDPR แต่ส่วนมากก็ไม่ทราบถึงหลักเกณฑ์ที่แน่ชัด ว่าต้องปฏิบัติตามอย่างไรถึงจะถูกต้องไม่ละเมิดกฎ

พฤติกรรมกรรมการรับรู้การรับรู้มาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรปหรือ General Data Protection Regulation (GDPR) ข้อมูลกฎหมายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (GDPR) กลุ่มตัวอย่างรับรู้ข้อมูลรายละเอียดจากสื่อบุคคลมากที่สุดคือ จากการอบรม หรือสัมมนา (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.26) สอดคล้องกับ ฌีรดา เวชญาลักษณ์ (2561) กล่าวว่า การฝึกอบรม การสัมมนาหรือการประชุมสัมมนา เป็นรูปแบบหนึ่งหรือเทคนิคของการให้ได้มาซึ่งความรู้แนวคิดและประสบการณ์โดยอาศัยการประชุมพบปะพูดคุย บรรยาย ชักถาม อภิปราย ระดมความคิดเห็นทั้งผู้นำเสนอวิทยากรหรือผู้เชี่ยวชาญรวมทั้งผู้ฟังต่างมีโอกาสได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ซึ่งกันและกัน เพื่อเป็นหนทางของการหาข้อสรุปและนำข้อมูลที่ได้จากการสัมมนาไปปรับปรุงแก้ไขปัญหา หรือพัฒนาบุคลากรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นนำมาซึ่งความสำเร็จมาสู่เจ้าของกิจการสถานประกอบการและองค์กรต่าง ๆ สรุปได้ว่าการสัมมนามีความสำคัญต่อการพัฒนาองค์กร และการพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน โดยการจัดกระบวนการสัมมนาเป็นส่วนสำคัญที่จะเสริมสร้างประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการให้เกิดรูปแบบการพัฒนาอย่างสร้างสรรค์ ให้เกิดความรู้แนวคิดประสบการณ์โดยการพุดคุย บรรยาย ชักถาม อภิปราย ระดมความคิดเห็นภายในกลุ่ม และวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิทั้งประสบการณ์และความรู้ต่อองค์กรและบุคลากรต่อไป

กลุ่มตัวอย่างรับรู้ข้อมูลรายละเอียดจากสื่อมวลชน คือ สื่อทางอินเทอร์เน็ตมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.70) สแตนลีย์ (Stanley) อ้างถึงในดาวโรจน์ บุญยมาลิก (2549) ให้ทัศนะว่าการเกิดของสื่อดั้งเดิม อาทิ สื่อวิทยุหรือโทรทัศน์นั้น ใช้เวลามากในการสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่อรองรับต่างจากอินเทอร์เน็ตที่เกิดหลังการวางสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานไว้ดีแล้ว จึงมีการพัฒนาที่เร็ว เข้าถึงง่าย สะดวกสบายกว่าสื่อชนิดอื่น ๆ สอดคล้องกับสุชินทร์ พิทยานันท์ (2550) กล่าวว่า การรับรู้ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เป็นเรื่องที่สะดวกสบายมากขึ้นเมื่อมีอินเทอร์เน็ต (Internet) ซึ่งเป็นรูปแบบเทคโนโลยีการสื่อสารหลักในระบบสารสนเทศ ด้วยเครือข่ายคอมพิวเตอร์ที่เชื่อมโยงเครื่องคอมพิวเตอร์หลายล้านเครื่องทั่วโลกเข้าด้วยกันเป็นเครือข่ายเดียว (Global Network) เพื่อประกอบกิจกรรมหลากหลาย ทุกคนที่มีคอมพิวเตอร์ที่เชื่อมต่อ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความรู้เกี่ยวกับข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (GDPR) ค่อนข้างน้อย และเมื่อวัดระดับการรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น พบว่า ส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับข้อมูลรายละเอียด GDPR ในระดับต่ำ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 36.42) ฌกจ ชลายุทธ์ (2561) กล่าวว่า ในประเทศไทยเองไม่ค่อยตื่นตัวกันในเรื่องนี้เพราะคิดว่าเป็นเรื่องไกลตัวอย่างมากและคิดว่าจะทำอะไรก็ได้เพราะนี้เป็นข้อกำหนดของทาง

EU ที่ไม่ได้มีผลต่อคนไทย ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าด้วยข้อกำหนดไม่ได้ใช้กับอาณาเขตของ EU เท่านั้น แต่ยังติดตัวไปกับประชากร EU ทุกคน ทำให้บริษัทต่าง ๆ ในฝั่งอเมริกาเองก็ต้องออกมารับมือ และป้องกันไว้ก่อน เพื่อไม่ให้เกิดความผิดพลาดขึ้นในอนาคตอินเทอร์เน็ตได้จึงสามารถติดต่อส่งผ่านข้อมูลถึงกันได้โดยฉับไวทั่วโลก ความนิยมในการใช้อินเทอร์เน็ตในประเทศต่าง ๆ จึงเพิ่มสูงขึ้น กลายเป็นสังคมแบบใหม่ที่เรียกว่า “สังคมออนไลน์” ในที่สุด

ปัจจุบันยังขาดมาตรการในการเยียวยาความเสียหายแก่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลที่ถูกละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล พอไม่มีกฎหมายอย่างนี้ในประเทศไทย ก็เลยมีการเก็บและใช้ข้อมูลนี้กันอย่างผิดกฎหมายเคยมีเรื่องปรากฏให้เห็น เช่น กรณีที่พนักงานของบริษัท AIS เอาข้อมูลของลูกค้าลับรัยและมีการนำข้อมูลนั้นไปให้แก่บุคคลภายนอกอ้างถึงใน อาทิตติยา แสงจันทร์ และ ธงชัย จีระดิษฐ์ (2563)

ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

การวิจัยฉบับนี้เป็นงานวิจัยเชิงปริมาณด้วยเครื่องมือวิจัยคือ แบบสอบถาม ร่วมกับการศึกษาวิเคราะห์เนื้อหาจากเอกสาร ข้อกำหนด กฎ ระเบียบจากองค์กรที่กำกับดูแลการดำเนินงานของท่าอากาศยานและสายการบิน ได้แก่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) สภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (ACI) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) รวมถึงการศึกษาข้อมูลจากตำรา เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เปรียบเทียบควบคู่กับการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้แบบสอบถาม ทั้งนี้ จากผลการวิจัยมีข้อเสนอแนะตามประเด็นที่ศึกษาได้ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา เรื่อง การตระหนักรู้ถึงมาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากสหภาพยุโรป (GDPR) ของพนักงานปฏิบัติการท่าอากาศยานนั้นอ้างอิงจาก Information Commissioner's Office (ICO) แห่งสหราชอาณาจักร ที่ได้ให้แนวทางในการปรับตัวเพื่อเตรียมพร้อมรับความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น จากการใช้ GDPR ซึ่งมีผลบังคับใช้โดยมีข้อเสนอแนะในการสร้างความตระหนักและให้ความรู้เกี่ยวกับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องมากมาย ทำให้ผู้เกี่ยวข้องเกิดความตระหนักรู้ โดยเริ่มจากผู้มีอำนาจในการตัดสินใจและบุคคลสำคัญในองค์กร ต้องทราบถึงข้อกำหนดที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อรับมือประณามผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและทางออกหากเกิดปัญหาเรื่องการปฏิบัติตามข้อกำหนดใหม่ ข้อเสนอแนะจัดการให้ความรู้เบื้องต้น เช่น หลักการเบื้องต้นทางกฎหมายในการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลสำหรับกิจกรรมการประมวลผลใน GDPR ทั้งด้านเอกสารและปรับปรุงคำชี้แจงเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลให้เป็นปัจจุบัน โทษที่จะได้รับ เป็นต้น

2. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย คือ องค์กรจำเป็นต้องบ่มเพาะและส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรที่เคารพในสิทธิของลูกค้าที่จะรักษาความเป็นส่วนตัว โดยองค์กรจำเป็นต้องเปิดเผยลักษณะและประเภทข้อมูลของลูกค้าที่ทางองค์กรได้มีการจัดเก็บเพื่อสร้างความไว้วางใจ และน่าเชื่อถือให้กับองค์กร และจำเป็นต้องเข้าใจทุกกระบวนการปฏิสัมพันธ์ของลูกค้าที่มีกับองค์กร กำหนดให้การรักษาข้อมูลส่วนบุคคลเป็นปัจจัยสำคัญที่จะต้องมีการดำเนินการ

3. ข้อเสนอแนะการจัดการ คือ องค์กรควรเริ่มจากการวางนโยบายการกำกับดูแล การควบคุม ด้านการรักษาข้อมูลที่เข้มแข็ง โดยปรับกระบวนการต่าง ๆ ขององค์กรให้มีความกระชับและแบ่งบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจน เพื่อการทำงานที่มีระบบขั้นตอนสามารถตรวจสอบภายหลังได้ องค์กรควรพร้อมที่จะตอบคำถามสื่อและสังคมตลอดเวลา โดยมีการวางทีมงานรับผิดชอบด้านการสื่อสาร และวางโฆษกที่มีความอาวุโส น่าเชื่อถือและมีความรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยข้อมูลส่วนบุคคลไว้ล่วงหน้า เพื่อสร้างความมั่นใจและความน่าเชื่อถือ

โดยผู้วิจัยที่สนใจในเรื่องของการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการวิจัยในครั้งนี้ไปใช้ต่อยอดในการสร้างหลักสูตรหรือจัดการอบรมให้ความรู้ แก่บุคลากรในองค์กร หรือบุคคลที่สนใจต่อไปในอนาคตได้ ซึ่งการสร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องนี้ เป็นเรื่องที่มีความสำคัญต่อองค์กรในปัจจุบันเป็นอย่างมาก ที่จะสร้างความน่าเชื่อถือ และภาพลักษณ์ที่ดีต่อการจัดการข้อมูลส่วนบุคคลในองค์กรของตนเองต่อไปในอนาคต หรืออาจจะต่อยอดด้วยงานวิจัยที่ศึกษาปัจจัยเฉพาะด้านใดด้านหนึ่งของการดำเนินงานท่าอากาศยาน หรือการดำเนินงานของสายการบินจากปัญหาการบริหารจัดการการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับสายการบินโดยศึกษาเชิงลึกในประเด็นของปัญหาที่เกิดขึ้นจากกรณีศึกษาที่เกิดขึ้น

เอกสารอ้างอิง

ฉกาจ ชลายุทธ. (2561). 8 เหตุผลที่คุณควรสนใจข้อกำหนด GDPR จาก EU. สืบค้นเมื่อ 30 เมษายน 2562

จาก <https://www.marketingoops.com/exclusive/8-reason-to-know-about-gdpr/>

ชวพล จริยาวิโรจน์. (2561). AWS ปลุกธุรกิจไทยตื่นตัว. สืบค้นเมื่อ 10 เมษายน 2562 จาก

<https://mgronline.com/cyberbiz/detail/9610000061126>

ณิชาฉัฐ ปฏิสาลิปป. (2560). ข้อบังคับการคุ้มครองข้อมูลทั่วไปของสหภาพยุโรป. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.

ณิรดา เวชญาลักษณ์. (2561). เอกสารเผยแพร่เรื่อง การสัมมนา. สืบค้นเมื่อ 2 พฤษภาคม 2562 จาก

<http://elearning.psu.ac.th/courses/185/Lesson1.pdf>

ธารณี มณีรอด. (2559). ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

เบญญาภา ช่างประดิษฐ์. (2560). ระบบประมวลผลแบบคลาวด์ (Cloud Computing): ข้อเสนอแนะเพื่อการยกระดับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของไทย. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการค้ำระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

เดชทัต ใจท้วม. (2551). ความสัมพันธ์ระหว่างภาวะผู้นำแบบเปลี่ยนแปลง ตามการรับรู้ของพนักงานกับการเสริมสร้างพลังอำนาจเชิงจิตวิทยาในงาน และความผูกพันในงานของพนักงาน กรณีศึกษาพนักงานสายการบินแห่งหนึ่งในประเทศไทย. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

-
- ศิริวัฒน์ ไทยแท้. (2554). กลวิธีความสุภาพในการปฏิเสธการขอร้องของผู้โดยสารจากมุมมองของวัจนปฏิบัติศาสตร์. วารสารมนุษยศาสตร์, 18(2), 141-156.
- สิทธิชัย จันทรานนท์. (2561). Digital Thailand Forum: GDPR และผลกระทบต่อธุรกิจไทย. สืบค้นเมื่อ 10 เมษายน 2567 จาก <https://www.thebangkokinsight.com/19970/>
- รักไท เทพปัญญา. (2561). ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของสหภาพยุโรป (the General Data Protection Regulation (GDPR)). สืบค้นเมื่อ 2 เมษายน 2567 จาก <https://lawforasean.krisdika.go.th/>
- สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ สพธอ. (2561). การปรับตัวเพื่อเตรียมพร้อมรับความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น จากการเริ่มใช้ GDPR. สืบค้นเมื่อ 12 เมษายน 2562 จาก <https://ico.org.uk/media/1624219/preparing-for-the-gdpr-12-steps.pdf>
- อาทิตติยา แสงจันทร์ และ ธงชัย จีระดิษฐ์. (2563). การรับรู้ข้อมูลต่อการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล(GDPR) ของพนักงานบริการภาคพื้น ภูมิภาคศึกษาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. รายงานวิจัย มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต.
- International Civil Aviation Organization: ICAO. (2018). Annex 14, Aerodrome. ICAO, Canada
- Jeeradist, T. (2021). SERVQUAL and Kano's Model Integrated to Develop a Conceptual Model of Airport Terminal Service Implementation. E3S Web of Conferences 258, 02010.

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกอาชีพพนักงานสายการบิน ของนักศึกษาระดับมหาวิทยาลัยในเขตภาคเหนือ

นวพล ลอยล่อง*

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกอาชีพพนักงานสายการบินของนักศึกษาในระดับมหาวิทยาลัย เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ประชากรและกลุ่มตัวอย่างได้แก่ นักศึกษาในระดับอุดมศึกษาของมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในภาคเหนือ ด้วยวิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำนวน 283 คน เครื่องมือคือ แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาเกี่ยวกับอาชีพพนักงานสายการบินจากสื่อต่างๆ นโยบายการรับพนักงานของสายการบิน ผลการวิจัยพบว่ากลุ่มตัวอย่าง มีความเห็นเกี่ยวกับปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเลือกอาชีพพนักงานสายการบินในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ย 3.2791 การรับรู้ข้อมูล พบว่า การรับรู้ข้อมูลผ่านทางนโยบายการรับพนักงานของสายการบิน มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ค่าเฉลี่ย 4.0468 รองลงมาการรับรู้ข้อมูลผ่านทางสื่อต่างๆ มีค่าเฉลี่ย 3.4419 การรับรู้ข้อมูลผ่านทางเพื่อนร่วมชั้นเรียน มีค่าเฉลี่ย 3.3461 และการรับรู้ข้อมูลผ่านทางอาจารย์ที่ปรึกษา มีค่าเฉลี่ย 2.6364 โดยแบ่งปัจจัยในแต่ละด้าน ได้แก่ การรับรู้ข้อมูลผ่านทางนโยบายการรับพนักงานสายการบิน ปัจจัยที่มีผลต่อการสนใจอาชีพพนักงานสายการบินมากที่สุด คือ รายได้ รองลงมา คือ สวัสดิการ การรับรู้ข้อมูลผ่านทางสื่อต่างๆ มากที่สุด คือ ความมั่นคงของสายการบิน รองลงมา คือ ชื่อเสียงของสายการบิน การรับรู้ข้อมูลผ่านทางเพื่อนร่วมชั้นเรียนมากที่สุด คือ สวัสดิการ รองลงมา คือ ชื่อเสียงของสายการบิน การรับรู้ข้อมูลผ่านทางอาจารย์ที่ปรึกษามากที่สุด คือ อาจารย์ที่ปรึกษาที่ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเป็นพนักงานสายการบิน ทั้งข้อดีและข้อเสียเป็นอย่างดี รองลงมา คือ การเลื่อนตำแหน่ง

คำสำคัญ การเลือกอาชีพ, พนักงานสายการบิน, นักศึกษาในระดับอุดมศึกษา

*ผู้ประพันธ์บรรณกิจ: อีเมล: navapol.loy@gmail.com

Factors Affecting the Decision to Choose a Career as an Airlines Staff of Northern University Students

Navapol Loylong*

Nok Airlines Public Company Limited

Abstract

This study aims to study the factors affecting the decision to choose a career as an airlines staff of undergraduate students. It is quantitative research. The population and samples used for the study include undergraduate students of a university in the northern region by selecting a specific sample (Purposive Sampling) of 283 people. The tool is a questionnaire to analyze data with descriptive statistics about airlines staff career from various media. Including the airline's staffing policy. The results of the research found that the sample group opinions regarding external factors that affect the overall career choice of airline employees were at a moderate level. which has an average of 3.2791 when considering information perception, it was found that the perception of information through the airline's staffing policy. The highest mean was an average of 4.0468, followed by perception of information through various media with an average of 3.4419, perception of information through classmates had an average of 3.3461 and knowing information through advisors had an average of 2.6364, divided into factors in each area, including knowing information through airline staffing policies. The factor that has the greatest effect on being interested in a career as an airline employee is income, followed by welfare, and perception of information through various media. The most important thing is the stability of the airline, followed by the reputation of the airline. Perception of information through classmates, the most important thing is welfare, followed by the reputation of the airline. Acknowledging information through advisors, the most is the advisor who provides information about being an airline employee, both advantages and disadvantages are good, second is promotion.

Keywords: Student career selection, Airline staff, Undergraduate Students

*Corresponding Author: Email: navapol.loy@gmail.com

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เมื่อสถานการณ์แพร่ระบาดของโควิด 19 ผ่อนคลายลงและสถานการณ์เริ่มดีขึ้น ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินกลับมาฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง เกิดการพัฒนาอย่างรวดเร็วเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของประเทศต่างๆ รวมถึงองค์การที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินก็ให้ความสำคัญและส่งเสริมธุรกิจด้านอุตสาหกรรมการบินที่สอดคล้องกัน ด้วยมาตรฐานสากล เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจ และการแข่งขันทางธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระดับสากล ดังนั้นสายการบินจึงเร่งสร้างรูปแบบการให้บริการเพื่อรองรับการขยายตัวที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องของอุตสาหกรรมการบิน รวมถึงแนวโน้มการเกิดขึ้นใหม่ของสายการบิน ซึ่งนับเป็นหนึ่งในกิจการของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งมุ่งเน้นให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารและสินค้า โดยใช้เครื่องบินโดยสารหรือเครื่องบินขนส่งสินค้า เป็นยานพาหนะในการขนส่งซึ่งเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูง

เนื่องจากอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมดังกล่าว จึงเกิดความต้องการใช้บริการด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจและด้านอื่นๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก ส่งผลให้ธุรกิจการคมนาคมขนส่งโดยเฉพาะสายการบินมีการขยายตัวตามไปด้วย เนื่องจากการเดินทางโดยเครื่องบินโดยสารมีความปลอดภัยสูง รวดเร็ว และสะดวกสบาย จึงเป็นปัจจัยเสริมให้ธุรกิจการบินมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องตามความต้องการใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงธุรกิจการบินในประเทศไทยก็มีแนวโน้มการเติบโตและการแข่งขันที่สูง ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกโดยเฉพาะในภูมิภาคอาเซียน ดังกล่าว

ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยซึ่งตั้งอยู่กึ่งกลางผืนแผ่นดินใหญ่ มีอาณาเขตติดกับประเทศจีน และประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกัน จึงส่งผลให้มีศักยภาพและความสะดวกได้เปรียบในการเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค อีกทั้งรัฐบาลไทยยังให้การสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวในหลายรูปแบบ เช่น มาตรการลดหย่อนภาษี การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวใหม่ สนับสนุน กระตุ้นการแข่งขันทางด้านราคาและสิทธิประโยชน์อื่น ของธุรกิจขนส่งและที่พัก สิ่งเหล่านี้ส่งผลให้ธุรกิจทางการคมนาคมขนส่งในประเทศไทยมีการแข่งขันและขยายตัวมากขึ้น โดยเฉพาะธุรกิจสายการบินซึ่งมีอัตราการเติบโตทั้งในด้านปริมาณของสายการบินและคุณภาพการให้บริการ

การดำเนินงานและการให้บริการของสายการบินต้องใช้ทรัพยากรบุคคลหลากหลายหน้าที่ในการสนับสนุนการปฏิบัติการบินแต่ละเที่ยวบิน ประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก คือ พนักงานภาคพื้นดิน และพนักงานภาคอากาศ สำหรับพนักงานภาคพื้นดินเป็นพนักงานที่ปฏิบัติงานที่ภาคพื้นดินเป็นหลัก ได้แก่พนักงานต้อนรับภาคพื้น พนักงานฝ่ายปฏิบัติการ วิศวกรซ่อมบำรุงอากาศยาน พนักงานงานจัดระวางบรรทุก พนักงานฝ่ายครัวการบิน สำหรับพนักงานภาคอากาศเป็นพนักงานที่ปฏิบัติงานบนเครื่องบินขณะทำการบินเป็นหลัก ประกอบด้วย นักบิน และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ซึ่งทุกตำแหน่งหน้าที่ล้วนมีความสำคัญในการทำงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายให้สำเร็จในการทำการบินในแต่ละเที่ยวบิน โดยจะต้องให้บริการต่อผู้โดยสารให้ถึงจุดหมายของการเดินทางได้อย่าง

ปลอดภัย และตามเวลาที่กำหนดไว้ในแต่ละเที่ยวบิน ทั้งนี้ บุคลากรผู้ให้บริการของสายการบินทั้งพนักงานภาคพื้นดิน และ พนักงานภาคอากาศ นับได้ว่าเป็นบุคลากรที่มีบทบาทหน้าที่ปฏิสัมพันธ์กับผู้โดยสารในฐานะที่เป็นบุคคลที่ให้บริการผู้โดยสารทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม พนักงานสายการบินเป็นผู้ที่ใกล้ชิดกับผู้โดยสารมากที่สุด ซึ่งทำหน้าที่ดูแลด้านความปลอดภัย และความสะอาด รวบรวม รวบรวมข้อมูลในการให้บริการจากสายการบิน นอกจากนี้ พนักงานสายการบินยังเป็นตัวแทนสายการบินเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีด้านการให้บริการ ดังนั้น บุคลิกลักษณะของพนักงานสายการบิน ต้องเป็นบุคคลที่มีความมั่นใจ กล้าแสดงออก คล่องแคล่ว รวดเร็ว ช่างสังเกต รักการเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ และการมีใจในเรื่องราวการบริการโดยมีหน้าที่ในการให้บริการผู้โดยสารเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยจนถึงจุดหมายปลายทาง พนักงานสายการบินเปรียบเสมือนตัวแทนขององค์กรในการนำเสนอภาพลักษณ์ที่ดีทางการบริการ เพื่อสร้างทัศนคติที่ดีและความพึงพอใจให้กับผู้โดยสารอันเป็นเหตุผลสำคัญในการกลับมาใช้บริการอีก

นอกจากนี้อาชีพพนักงานสายการบินยังมีจุดเด่นด้านการได้รับค่าตอบแทน และสวัสดิการที่ดีรวมทั้งมีโอกาสเดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ ทำให้ได้รับประสบการณ์ และเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ อยู่เสมอ จึงเป็นอาชีพที่อยู่ในความสนใจของนักศึกษาในระดับอุดมศึกษาหลายคน จากสภาวะการแข่งขันอย่างเข้มข้นทางการตลาดของธุรกิจการบินในปัจจุบัน การให้บริการของพนักงานสายการบินจึงเป็นส่วนหนึ่งในการประชาสัมพันธ์การให้บริการจากสายการบิน ทั้งนี้เพราะพนักงานสายการบินเป็นบุคลากรที่ปฏิบัติงานให้บริการใกล้ชิดกับผู้โดยสารมากที่สุด ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของสายการบินในการสร้างความประทับใจและเป็นจุดดึงดูดที่ดีที่ทำให้ผู้โดยสารกลับมาใช้บริการกับสายการบินอีก ด้วยคุณลักษณะความสำคัญของอาชีพพนักงานสายการบินที่กล่าวมาข้างต้น จึงได้ตระหนักและเห็นถึงความสำคัญของทัศนคติในการประกอบอาชีพพนักงานสายการบิน เป็นเหตุให้ผู้วิจัยต้องการทราบถึงทัศนคติและปัจจัยที่นักศึกษาในระดับอุดมศึกษาตัดสินใจเลือกทำงานในอาชีพพนักงานสายการบิน และคาดว่าผลของการวิจัยจะมีประโยชน์ ต่อองค์กรสายการบินในการรับรู้ถึงทัศนคติของนักศึกษาในระดับอุดมศึกษาที่สนใจต้องการประกอบอาชีพของพนักงานสายการบิน เพื่อนำผลที่ได้ไปปรับปรุงและพัฒนาบุคลากรในสายการบินให้มีประสิทธิภาพในการทำงานมากยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาถึงทัศนคติของนักศึกษาในระดับอุดมศึกษาที่มีต่อปัจจัยในการเลือกอาชีพพนักงานสายการบิน

แนวคิด ทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ศึกษาปัจจัยในการดำรงชีพที่สอดคล้องกับทฤษฎีลำดับความต้องการ ของ Maslow (1980) ที่กล่าวว่า มนุษย์มีความต้องการดำรงชีวิต 5 ประการได้แก่ 1) ความต้องการทางร่างกาย 2) ความต้องการความ

ปลอดภัยและมั่นคง 3) ความต้องการความผูกพันหรือการยอมรับ 4) ความต้องการการยกย่อง 5) ความต้องการความสำเร็จในชีวิต ธนพร เรืองพนิชกุล (2555) ได้วิจัยเกี่ยวกับเรื่อง ความคิดเห็นของผู้โดยสารคนไทยที่มีต่อคุณภาพการบริการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ผลการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ที่มีลักษณะส่วนบุคคลด้านเพศ ภูมิลำเนาในปัจจุบัน และจุดหมายปลายทางของการเดินทางแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อระดับคุณภาพการบริการที่ได้รับจาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่แตกต่างกัน และผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ที่มีลักษณะส่วนบุคคลด้านจำนวนครั้งที่ใช้บริการ อาชีพ รายได้ครอบครัวต่อเดือน อายุ ระดับการศึกษา และสถานภาพสมรสแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อระดับคุณภาพการบริการที่ได้รับจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แตกต่างกัน ระดับคุณภาพการบริการที่ผู้โดยสารคนไทยได้รับจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ด้านความเชื่อถือได้ ด้านการตอบสนอง ด้านความมั่นใจ ด้านความเข้าถึงจิตใจ ด้านบริการที่สัมผัสได้อยู่ในระดับมาก จุดเด่นในการบริการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีจุดเด่นในด้านพนักงานมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านอาหาร ตารางเที่ยวบิน เครื่องบิน และส่วนภาคพื้น

ด้านทัศนคติของผู้โดยสารชาวไทยต่อพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน วิไลภรณ์ พรวิจิตรตระกูล (2562) ได้ผลการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารชาวไทยมีทัศนคติต่อพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในเชิงบวก ตามกรอบแนวคิดของ Ajzen and Fishbein (1980) ซึ่งประกอบด้วย 1) มิติด้านการรับรู้ ความเชื่อ 2) มิติด้านอารมณ์ ความรู้สึก และ 3) มิติด้านพฤติกรรม โดยมิติด้านการรับรู้ ความเชื่อ ประกอบด้วยทัศนคติ 7 ประการ ได้แก่ เป็นผู้มีความพึงพอใจที่เป็นผู้มีบุคลิกภาพที่ดีโดดเด่น เป็นผู้ที่มีความสำคัญในธุรกิจการบิน เป็นผู้มีความตั้งใจรักงานบริการ เป็นผู้มีความทักษะทางภาษา เป็นผู้มีความสามารถเผชิญและแก้ไขสถานการณ์ที่ยากลำบากได้ดี เป็นอาชีพที่มีโอกาสมากกว่าอาชีพอื่น และเป็นอาชีพที่ใช้ทักษะ ความรู้ น้อย มิติด้านอารมณ์ ความรู้สึก พบว่า ผู้โดยสารมีความรู้สึกที่หลากหลาย ทั้งความรู้สึกชอบ ชื่นชม ความรู้สึกเฉยๆ และความรู้สึกสงสาร เห็นใจ และท้ายที่สุดในมิติด้านพฤติกรรม ผู้ให้ข้อมูลระบุถึงความรู้สึกประทับใจและกลับมาใช้บริการอีกในอนาคต และกล่าวคำขอบคุณพร้อมรอยยิ้ม

ด้านทัศนคติต่อการประกอบอาชีพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ณัฐริพรรณ ดำรงรัตน์เกษม (2562) ได้ผลการวิจัยว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีทัศนคติต่อการประกอบอาชีพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทั้ง 3 มิติ ได้แก่ 1) ทัศนคติในมิติด้านความคิดและความเชื่อ โดยอาชีพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินถูกมองว่าเป็นอาชีพในฝันของผู้หญิงส่วนใหญ่ มีโอกาสได้ท่องเที่ยวต่างประเทศ เป็นอาชีพที่มีรายได้ดี และมีหน้าที่รับผิดชอบหลักในการให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม 2) สำหรับทัศนคติในมิติด้านความอารมณ์ และความรู้สึก พบว่า ผู้ให้ข้อมูลมีความรู้สึกในด้านบวกกับอาชีพนี้ เช่น รู้สึกตื่นเต้น รู้สึกกระตือรือร้น และรู้สึกหลงใหลในอาชีพนี้ และ 3) ในทัศนคติในมิติด้านพฤติกรรม ซึ่งเป็นผลที่เกิดจากทัศนคติด้านความคิดและความเชื่อและด้านอารมณ์และความรู้สึก พบว่า จากการที่ผู้ให้ข้อมูลมีความคิด ความเชื่อและความรู้สึกในด้านบวกต่ออาชีพ จึงพยายามทุกวิธีในการเตรียมตัวให้มี

ความพร้อมที่สุด ที่จะสามารถได้รับโอกาสในการประกอบอาชีพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เช่น เข้ารับการอบรมภาษาอังกฤษ ฝึกปฏิบัติงานให้บริการ และเข้ารับการอบรมเกี่ยวกับการเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน

แรงจูงใจเป็นแรงผลักดันทั้งจากภายนอกและภายในตัวบุคคลที่ถูกกระตุ้นเป็นแรงผลักดันให้บุคคลดำเนินการหรือกระทำสิ่งต่างๆ ออกมาทางพฤติกรรมในด้านการทำงานทิศทางในการกระทำ ความสามารถ ความคิดริเริ่ม โดยมีทิศทางเพื่อบรรลุจุดมุ่งหมาย ให้เป็นผลสำเร็จออกมาตามเป้าหมายที่ต้องการด้วยความเต็มใจของบุคคล ปิยวรรณ งามสง่า (2564) มีความเห็นว่าแรงจูงใจในการทำงาน คือ แรงผลักดันหรือเงื่อนไขต่างๆ ที่มีอยู่ภายในและภายนอกตัวบุคคลที่กระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมการทำงาน ทิศทางในการกระทำ ความเข้มข้นและระยะเวลาในการกระทำตามแนวคิดของ Pinder C. (1998) ดังนั้นแรงจูงใจจึงเป็นกระบวนการทางจิตใจที่เกิดจากการปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลและสภาพแวดล้อม แรงจูงใจ คือ สภาวะที่บุคคลถูกกระตุ้นจากสิ่งเร้าทำให้เกิดเป็นการกระทำ หรือพฤติกรรมบางสิ่ง เพื่อตอบสนองต่อสิ่งเร้าและเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมายที่ต้องการ

Abraham Maslow (1943) ได้เขียนรายงานเรื่อง “A theory of human motivation” เชื่อว่ามนุษย์เป็น “สัตว์ที่มีความต้องการ” (Wanting animal) และเป็นการยากที่มนุษย์จะไปถึงขั้นของความพึงพอใจได้อย่างสมบูรณ์เนื่องจากเมื่อความต้องการของมนุษย์ในระดับหนึ่งได้รับการตอบสนองแล้ว มนุษย์ก็มีความต้องการอื่นในระดับที่สูงขึ้นไป และ ความปรารถนาของมนุษย์นั้นติดตัวมาแต่กำเนิด ซึ่งความปรารถนาเหล่านี้จะเรียงลำดับขึ้นตั้งแต่ ขั้นแรกไปสู่ความปรารถนาขั้นสูงขึ้นไปเป็นลำดับ โดยแบ่งออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่ ระดับที่ 1 คือ ระดับความต้องการทางร่างกาย (Physiological needs) เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานของมนุษย์เพื่อความอยู่รอด เช่น อาหาร เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย ยารักษาโรค อากาศ น้ำดื่ม การพักผ่อน เป็นต้น ระดับที่ 2 คือ ระดับความต้องการความปลอดภัยและมั่นคง (Safety needs) เมื่อมนุษย์สามารถตอบสนองความต้องการทางร่างกายได้แล้ว มนุษย์ก็จะเพิ่มความต้องการในระดับที่สูงขึ้น ซึ่งความต้องการด้านความปลอดภัยเป็นเรื่องเกี่ยวกับการป้องกันเพื่อให้เกิดความปลอดภัยจากอันตรายต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นกับร่างกาย เช่น ความต้องการความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ส่วนความมั่นคง คือความต้องการความมั่นคงในชีวิตและหน้าที่การงาน ระดับที่ 3 คือ ระดับความต้องการความผูกพันหรือการยอมรับ หรือความต้องการทางสังคม (Love and belonging) เป็นความต้องการเกี่ยวกับการอยู่ร่วมกัน เช่น ความต้องการความรัก ความต้องการเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ความต้องการได้รับการยอมรับ และ ความต้องการได้รับคำชื่นชมจากผู้อื่น ระดับที่ 4 คือ ระดับความต้องการการยกย่อง (Esteem) หรือความภาคภูมิใจในตนเอง เป็นความต้องการการได้รับการยกย่องสรรเสริญ โดยมีความมั่นใจในความรู้ความสามารถในหน้าที่ที่รับผิดชอบ การงาน และการดำรงตำแหน่งที่สำคัญของตน มีความต้องการการเคารพนับถือจากบุคคลอื่น ความต้องการมีเกียรติมีชื่อเสียงและมีฐานะ และ ระดับที่ 5 คือ ระดับความต้องการความสำเร็จในชีวิต (Self-actualization) เป็นลำดับความต้องการที่สูงที่สุดของมนุษย์ ซึ่งต้องการจะทำทุกสิ่งทุกอย่างให้สำเร็จตามความนึกคิด หรือความคาดหวังเพื่อตอบสนองความต้องการของตนเอง

ทฤษฎีของ Maslow นำมาประยุกต์ใช้ในการสร้างความคิดและแรงจูงใจให้กับนักศึกษาที่มีความสนใจในอาชีพพนักงานสายการบิน ตั้งแต่ระดับพื้นฐาน (Basic) จนถึงระดับซับซ้อน (Complex) ได้ดังนี้

- ความต้องการทางด้านร่างกายในองค์กร (Physiological needs in organization) ได้แก่ เงินเดือนพื้นฐานที่เพียงพอแก่การดำรงชีวิต คุณค่าของงาน ความรู้ ความสามารถและสภาพการทำงานที่เอื้อต่อการทำงานให้สำเร็จตามหน้าที่ความรับผิดชอบ

- ความต้องการความปลอดภัยในองค์กร (Safety needs in organization) ได้แก่ สภาพการทำงานที่เหมาะสม ปลอดภัยต่ออาชีวอนามัย สุสวัสดิการการขึ้นเงินเดือนทั่วไป และงานที่มั่นคง

- ความต้องการความรักและความเป็นเจ้าของในองค์กร (Belongingness and love needs in organization) ได้แก่ คุณภาพของการกำกับดูแลความเข้ากันได้กับกลุ่มผู้ร่วมงาน และ มิตรภาพแบบมีอาชีพ

- ความต้องการได้รับความนับถือยกย่องในองค์กร (Esteem needs in organization) ได้แก่ ชื่อตำแหน่ง การจ่ายเพิ่มขึ้นตามระบบคุณธรรม ไม่ใช่ระบบอุปถัมภ์ การได้รับการยกย่องชมเชยจากหัวหน้าและเพื่อนร่วมงาน การทำงานได้ด้วยตนเองอย่างอิสระ และหน้าที่ความรับผิดชอบที่มีคุณค่า

- ความต้องการที่จะเข้าใจตนเองอย่างแท้จริงในองค์กร (Self-actualization needs in organization) ได้แก่ งานที่ท้าทาย การใช้ความคิดสร้างสรรค์ความสำเร็จในการทำงาน และความก้าวหน้าในองค์กร

จากทฤษฎีของ Maslow ที่ได้กล่าวถึงความสนใจของมนุษย์อันมีเหตุจากความต้องการที่ไม่มีสิ้นสุด โดยแบ่งตามลำดับขั้นได้ 5 ระดับดังกล่าว จากหลักการนี้สามารถนำมาปรับใช้กับความต้องการของนักศึกษาในระดับอุดมศึกษาที่มีความสนใจในอาชีพพนักงานสายการบิน โดยเริ่มจากความต้องการพื้นฐานของการทำงาน คือ เงินเดือนหรือผลตอบแทน และพัฒนามีความต้องการเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนถึงความสำเร็จและความก้าวหน้าสูงสุดในหน้าที่การงาน

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ได้ดำเนินการวิจัย โดยศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและการวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งบทความที่เกี่ยวข้องกับทัศนคติในอาชีพพนักงานสายการบิน โดยกำหนดประชากรจำนวน 283 คน และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ นักศึกษาในระดับอุดมศึกษาของมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งใน 48 จังหวัด ด้วยการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

เครื่องมือวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม จากกรอบแนวคิดการวิจัย โดยนำเครื่องมือตรวจสอบความถูกต้องจากผู้เชี่ยวชาญ ก่อนนำไปสำรวจและรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างโดยดำเนินการเก็บข้อมูลจากทางออนไลน์ด้วย

การเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) โดยมีที่มาจากข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ดังนี้

ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) เป็นการศึกษาข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็น นักศึกษาระดับอุดมศึกษาจากมหาวิทยาลัย ผ่านช่องทางออนไลน์ โดยส่งลิงค์แบบสอบถามออนไลน์ผ่านทาง Line application รวมจำนวน 283 คน

ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) เป็นข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล เอกสาร งานวิจัย บทความ ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมากำหนดกรอบแนวคิด ทฤษฎี กำหนดขอบเขตข้อมูล และจัดทำแบบสอบถาม

ทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ ได้แก่ค่าความถี่ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทำการสรุปผลการวิจัย และรายงานผลการวิจัย จากข้อมูลที่ได้

ผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม จำนวน 283 ชุด ด้วยแบบสอบถามทางออนไลน์ และวิเคราะห์ ข้อมูล ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป ประกอบด้วยข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นข้อมูลทั่วไปแสดงจำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ สาขาที่ทำการศึกษาระดับชั้นที่ทำการศึกษาระดับ ภาษาอังกฤษ (TOEIC) และความสนใจในอาชีพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ซึ่งผู้วิจัยสรุปข้อมูลทั่วไปของกลุ่ม ตัวอย่าง จากการตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างได้ดังนี้

ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 1 จำนวนร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล เรื่องเพศ

(n=283)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน		ร้อยละ
เพศ			
ชาย	28		9.9
หญิง	165		58.3
LGBTQ	90		31.8
รวม	283		100.0

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามเรื่องเพศ จำนวน 283 คน จากตารางที่ 1 สรุปผลได้ดังนี้ คือ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา ของมหาวิทยาลัยในภาคเหนือ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 58.3 รองลงมาเป็นเพศ LGBTQ จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 31.8 และเป็นเพศชาย จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 9.9 ตามลำดับ

ตารางที่ 2 จำนวนร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล เรื่องอายุ (n=283)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
อายุ		
น้อยกว่า 18 ปี	20	7.1
18 ปี	115	40.6
19 ปี	47	16.6
20 ปี	46	16.3
21 ปี	40	14.1
มากกว่า 22 ปี	15	5.3
รวม	283	100.0

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามเรื่องอายุ จำนวน 283 คน จากตารางที่ 2 สรุปผลได้ดังนี้ คือ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักศึกษาในระดับอุดมศึกษาของมหาวิทยาลัยในภาคเหนือ ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 18ปี จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 40.6 รองลงมามีอายุระหว่าง 19 ปี จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 16.6 มีอายุระหว่าง 20 ปี จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 16.3 มีอายุระหว่าง 21 ปี จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 14.1 มีอายุน้อยกว่า 18 ปี จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 7.1 และมีอายุมากกว่า 22 ปี จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 5.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 3 จำนวนร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล เรื่องสาขาที่ทำการศึกษา (n=283)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
สาขาที่ทำการศึกษา		
การจัดการธุรกิจการบิน	110	38.9
การจัดการธุรกิจนานาชาติ	57	20.1
ภาษาไทยเพื่อการสื่อสารทางธุรกิจ	27	9.5
ภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสารระหว่างประเทศ	49	17.3
ภาษาจีนธุรกิจ	40	14.1
รวม	283	99.9

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามเรื่องสาขาที่ทำการศึกษา จำนวน 283 คน จากตารางที่ 3 สรุปผลได้ดังนี้ คือ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา ของมหาวิทยาลัยในภาคเหนือ แบ่งเป็นสาขาการจัดการธุรกิจการบิน จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 38.9 รองลงมาศึกษาในสาขาการจัดการธุรกิจนานาชาติ จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 20.1 ศึกษาสาขาภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสารระหว่างประเทศ จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 17.3 ศึกษาในสาขาภาษาจีนธุรกิจ จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 14.1 และศึกษาในสาขาภาษาไทยเพื่อการสื่อสารทางธุรกิจ จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 9.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4 จำนวนร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล เรื่องระดับชั้นที่ทำการศึกษา (n=283)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
ระดับชั้นที่ทำการศึกษา		
ระดับชั้นปีที่ 1	103	36.4
ระดับชั้นปีที่ 2	59	20.8
ระดับชั้นปีที่ 3	61	21.6

ระดับชั้นปีที่ 4 หรือมากกว่า	60	21.2
รวม	283	100.0

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามเรื่องระดับชั้นที่ทำการศึกษา จำนวน 283 คน จากตารางที่ 4 สรุปผลได้ดังนี้ คือ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักศึกษาในระดับอุดมศึกษาของมหาวิทยาลัยในภาคเหนือ ส่วนใหญ่อยู่ระดับชั้นปีที่ 1 จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 36.4 รองลงมาอยู่ระดับชั้นปีที่ 3 จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 21.6 อยู่ระดับชั้นปีที่ 4 หรือมากกว่า จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 21.2 และอยู่ระดับชั้นปีที่ 2 จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 20.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 5 จำนวนร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล เรื่องระดับภาษาอังกฤษ (TOEIC) (n=283)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
ระดับภาษาอังกฤษ (TOEIC)		
มากกว่า 701	53	18.7
601-700	157	55.5
501-600	67	23.7
ต่ำกว่า 500	6	2.1
รวม	283	100.0

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามเรื่องระดับภาษาอังกฤษ (TOEIC) จำนวน 283 คน จากตารางที่ 5 สรุปผลได้ดังนี้ คือ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา ของมหาวิทยาลัยในภาคเหนือ ส่วนใหญ่มีระดับคะแนน 700 จำนวน 157 คน คิดเป็นร้อยละ 55.5 รองลงมา มีระดับคะแนน 501-600 จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 23.7 มีระดับคะแนนมากกว่า 701 จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 18.7 และมีระดับคะแนนต่ำกว่า 500 จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 6 จำนวนร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล เรื่องความสนใจในอาชีพพนักงานสายการบิน (n=283)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
ความสนใจในอาชีพพนักงานสายการบิน		
สนใจ	106	37.5
ไม่สนใจ	97	34.3
ไม่แน่ใจ	80	28.3
รวม	283	100.0

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามเรื่องความสนใจในอาชีพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จำนวน 283 คน จากตารางที่ 6 สรุปผลได้ดังนี้ คือ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักศึกษาในระดับอุดมศึกษาในภาคเหนือ ส่วนใหญ่สนใจ จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 รองลงมาไม่สนใจ จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 34.3 และไม่แน่ใจ จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 28.3 ตามลำดับ

ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเลือกอาชีพพนักงานสายการบิน

ผลการวิเคราะห์ด้านปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเลือกอาชีพพนักงานสายการบิน ประกอบด้วย ปัจจัยการรับรู้ข้อมูลผ่านทางสื่อต่างๆ และปัจจัยการรับรู้ข้อมูลผ่านทางนโยบายการรับพนักงานต้อนรับของสายการบิน ซึ่งผู้วิจัยได้สรุปข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างได้ดังนี้

ตารางที่ 7 จำนวนร้อยละของปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเลือกอาชีพพนักงานสายการบิน เรื่องการรับรู้ข้อมูลผ่านทางสื่อต่างๆ (n=283)

ปัจจัยภายนอก	จำนวน	ร้อยละ
1. การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับหน้าที่ของพนักงานสายการบินผ่านทางสื่อต่างๆ		
Website	91	32.2
Facebook	29	10.2

Instagram	29	10.2
Line	0	0
TikTok	21	7.4
วารสารด้านการบิน	93	32.9
อื่นๆ	20	7.1
รวม	283	100.0

จากตารางที่ 7 ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเลือกอาชีพพนักงานสายการบิน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา ของมหาวิทยาลัยในภาคเหนือ ส่วนใหญ่เลือกการรับรู้ข้อมูลผ่านทางสื่อต่างๆ ส่วนใหญ่ผ่านทางวารสารด้านการบิน จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 32.9 รองลงมาผ่านทาง Website จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 32.2 ทาง Facebook จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 10.2 ซึ่งเท่ากับผ่านทาง Instagram จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 10.2 ผ่านทางTikTok จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 7.4 ผ่านทางอื่นๆ จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 7.1 และผ่านทาง Line จำนวน 0 คน คิดเป็นร้อยละ 0 ตามลำดับ

การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเลือกอาชีพพนักงานสายการบินของกลุ่มตัวอย่าง

ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเลือกอาชีพพนักงานสายการบินของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา ของมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในภาคเหนือ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเลือกอาชีพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ย 3.2791 การรับรู้ข้อมูล พบว่า การรับรู้ข้อมูลผ่านทางนโยบายการรับพนักงานต้อนรับของสายการบิน มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ค่าเฉลี่ย 4.0468 รองลงมาการรับรู้ข้อมูลผ่านทางสื่อต่างๆ มีค่าเฉลี่ย 3.4419 การรับรู้ข้อมูลผ่านทางเพื่อนร่วมชั้นเรียน มีค่าเฉลี่ย 3.3461 และการรับรู้ข้อมูลผ่านทางอาจารย์ที่ปรึกษา มีค่าเฉลี่ย 2.6364 โดยพิจารณาเป็นรายการรับรู้ข้อมูลต่างๆ ได้ดังนี้

การรับรู้ข้อมูลผ่านทางนโยบายการรับพนักงานของสายการบิน มีค่าเฉลี่ยสูงสุดใน 2 ลำดับแรก ได้แก่ รายได้ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 4.2438 รองลงมา ได้แก่ สวัสดิการ มีค่าเฉลี่ย 4.0989

การรับรู้ข้อมูลผ่านทางสื่อต่างๆ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดใน 2 อันดับแรก ได้แก่ ความมั่นคงของสายการบิน มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3.6184 รองลงมา ได้แก่ ชื่อเสียงของสายการบิน มีค่าเฉลี่ย 3.6007

การรับรู้ข้อมูลผ่านทางเพื่อนร่วมชั้นเรียน มีค่าเฉลี่ยสูงสุดใน 2 ลำดับแรก ได้แก่ สวัสดิการ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3.4523 รองลงมา ได้แก่ ชื่อเสียงของสายการบิน มีค่าเฉลี่ย 3.4382

การรับรู้ข้อมูลผ่านทางอาจารย์ที่ปรึกษา มีค่าเฉลี่ยสูงสุดใน 2 อันดับแรก ได้แก่ อาจารย์ที่ปรึกษา ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ทั้งข้อดีและข้อเสียเป็นอย่างดี มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 2.7420 รองลงมา ได้แก่ การเลื่อนตำแหน่ง มีค่าเฉลี่ย 2.7067

ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)

1. ค่าเฉลี่ยในแต่ละข้อสรุปเอาสิ่งใดเป็นเกณฑ์วัดว่า ค่าเฉลี่ยใดมากที่สุด หรือสูงสุด คืออาจจะสูงสุดในหัวข้อนั้นๆ ตามข้อมูล แต่ถ้ามีการคำนวณเกณฑ์ค่าเฉลี่ยแล้วอาจไม่ใช่ (อ้างอิงข้อ 3)
2. ควรมีการทำเป็นตารางค่าเฉลี่ย การรับรู้ฯ จะได้เข้าใจง่ายขึ้นและทำให้งานมีความน่าสนใจ
3. **(ตัวอย่าง)** ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ที่คำนวณได้ส่วนใหญ่จะมีทศนิยม 2 ตำแหน่ง ต้องกำหนดเกณฑ์การแปลความหมายเพื่อจัดระดับค่าเฉลี่ยออกเป็นช่วงดังต่อไปนี้ (ธานินทร์ ศิลป์จารุ, 2548)
เกณฑ์การแปลความหมายเพื่อจัดระดับค่าเฉลี่ยออกเป็นช่วงดังต่อไปนี้

ค่าเฉลี่ย	กำหนดเกณฑ์ (ความสำคัญ / ความคิดเห็น)
4.21-5.00	มากที่สุด / เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3.41-4.20	มาก / เห็นด้วย
2.61-3.40	ปานกลาง / ไม่แน่ใจ
1.81-2.60	น้อย / ไม่เห็นด้วย
1.00-1.80	น้อยที่สุด / ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

อภิปรายผลการวิจัย

จากการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกอาชีพพนักงานสายการบินของนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา ของมหาวิทยาลัยในภาคเหนือ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ที่มีอายุระหว่าง 18 ปี กำลังศึกษาอยู่ในสาขาการจัดการธุรกิจการบิน ระดับชั้นปีที่ 1 โดยมีระดับภาษาอังกฤษ

(TOEIC) ระหว่าง 601-700 และส่วนใหญ่ยังคงมีความสนใจในอาชีพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าหลังผ่านพ้นสถานการณ์โควิด-19 ไปแล้ว และธุรกิจการบินก้าวไปในทิศทางที่ดีขึ้น นักศึกษาระดับชั้นปีที่ 1 ส่วนใหญ่ยังคงให้ความสนใจกับอาชีพพนักงานสายการบิน โดยยังคงศึกษาสาขาการจัดการธุรกิจการบิน เพื่อให้เข้าใจในบทบาทของธุรกิจการบิน และคะแนนระดับภาษาอังกฤษ (TOEIC) ยังอยู่ตามเกณฑ์ที่สายการบินต้องการ เมื่อดูจากผลการวิจัยที่เกี่ยวกับปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเลือกอาชีพพนักงานสายการบินในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 3.2791 ค่อนไปทางด้านสูง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ให้ความสำคัญมากที่สุดกับการรับรู้ข้อมูลผ่านทางนโยบายการรับสมัครพนักงานสายการบิน โดยมีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ค่าเฉลี่ย 4.0468 รองลงมาการรับรู้ข้อมูลผ่านทางสื่อต่างๆ มีค่าเฉลี่ย 3.4419 การรับรู้ข้อมูลผ่านทางเพื่อนร่วมชั้นเรียน มีค่าเฉลี่ย 3.3461 และการรับรู้ข้อมูลผ่านทางอาจารย์ที่ปรึกษา มีค่าเฉลี่ย 2.6364 ดังนี้

- การรับรู้ข้อมูลผ่านทางนโยบายการรับพนักงานของสายการบิน กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าปัจจัยที่มีผลต่อการสนใจอาชีพพนักงานสายการบินมากที่สุด คือ รายได้ และรองลงมา คือ สวัสดิการ สอดคล้องกับแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวกับแรงจูงใจ ในเรื่องทฤษฎีลำดับความต้องการของ Maslow ที่กล่าวว่า เมื่อมนุษย์ได้รับการตอบสนองความต้องการในระดับหนึ่งแล้ว ก็จะมีความต้องการอื่นในระดับที่สูงขึ้น ซึ่งมีการนำมาประยุกต์ใช้ในการสร้างแรงจูงใจ ในการสรรหาพนักงานของสายการบิน คือ ความต้องการทางด้านร่างกายในสายการบิน ได้แก่ เงินเดือนพื้นฐานที่เพียงพอต่อการดำรงชีวิต และความต้องการความปลอดภัยในสายการบิน ได้แก่ สวัสดิการการขึ้นเงินเดือนทั่วไปที่ช่วยสร้างแรงจูงใจในการทำงานตลอดเวลาซึ่งได้แก่ เงินเดือนหรือสิ่งตอบแทนการปฏิบัติงานในรูปของเงิน รวมถึงการเลื่อนขั้นเงินเดือนเพื่อให้เป็นที่พอใจของพนักงาน รวมถึงสวัสดิการต่างๆ นอกจากนี้ อิทธิพลของการพัฒนาอาชีพและแรงจูงใจต่อผลการปฏิบัติงานของพนักงานเป็น แรงจูงใจที่มีผลต่อผลการปฏิบัติงานของพนักงาน ซึ่งจะนำไปสู่ความก้าวหน้าต่อไปได้ สรุปได้ว่าการที่พนักงานได้รับเงินเดือน และสวัสดิการที่ดีเป็นผลตอบแทนที่จูงใจให้เข้าไปสู่การพัฒนาความก้าวหน้าในสายงานได้

- การรับรู้ข้อมูลผ่านทางสื่อต่างๆ กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการสนใจอาชีพพนักงานสายการบินมากที่สุด คือ ความมั่นคงของสายการบิน และรองลงมา คือ ชื่อเสียงของสายการบิน โดยกลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักศึกษาส่วนใหญ่เลือกที่จะดูนโยบายของสายการบินว่า มีนโยบายในการบริหารของสายการบินอย่างไร อธิบายได้ว่า ผู้บริหารของสายการบินแต่ละสายการบิน ได้มีการวางนโยบายการบริหารของสายการบินโดยยึด ด้านความปลอดภัย ด้านภาพลักษณ์ของสายการบิน เมื่อมีข่าวเกี่ยวกับเครื่องบินเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่สะท้อนถึงความมั่นคง ความปลอดภัยจากสายการบิน รวมถึงชื่อเสียงของสายการบิน ซึ่งเป็นหลักขั้นพื้นฐานของทฤษฎี Maslow ในเรื่องของความต้องการความมั่นคงปลอดภัย (Safety Needs) กล่าวคือ เมื่อความต้องการทางด้านกายภาพได้รับการตอบสนองที่เพียงพอแล้ว มนุษย์ก็จะเริ่มต้องการความปลอดภัยของชีวิตหรือความมั่นคงในชีวิตนั่นเอง ด้านสายการบิน ขนาดขององค์กร และผลประกอบการขององค์กร อธิบายได้ในหลายด้านและแต่ละสายการบินก็มีขนาด

แตกต่างกัน ในแต่ละด้าน โดยจากข้อมูล ได้มีการแบ่งขนาดโดยใช้เกณฑ์การวัดจาก รายได้ (Revenue) หรือผลประกอบการ จากจำนวนผู้โดยสาร (Passenger) และจำนวนเครื่องบิน (Fleet size) โดยความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ในอาชีพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เกี่ยวกับขนาดขององค์กรนั้น การทำงานในองค์กรไหนดีกว่ากัน โดยศึกษาในด้านความชัดเจนของโครงสร้างองค์กรพบว่า องค์กรที่มีขนาดใหญ่จะมีโครงสร้างองค์กรที่แน่นอน และในแต่ละตำแหน่งก็จะมีหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างชัดเจน

- การรับรู้ข้อมูลผ่านทางเพื่อนร่วมชั้นเรียน กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการสนใจอาชีพพนักงานสายการบินมากที่สุด คือ สวัสดิการ และรองลงมา คือ ชื่อเสียงของสายการบิน สอดคล้องกับแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับแรงจูงใจ ในเรื่องทฤษฎีลำดับความต้องการของ Maslow กล่าวไว้ว่า เมื่อมนุษย์ได้รับการตอบสนองความต้องการในระดับหนึ่งแล้ว ก็จะมีความต้องการอื่นในระดับที่สูงขึ้น ซึ่งมีการนำมาประยุกต์ใช้ในการสร้างแรงจูงใจ คือ ความต้องการความปลอดภัยในสายการบินได้แก่ สวัสดิการการขึ้นเงินเดือนทั่วไป ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดแรงจูงใจ ในการทำงานตลอดเวลาซึ่งได้แก่ เงินเดือนหรือสิ่งตอบแทนการปฏิบัติงานในรูปของเงิน รวมถึงการเลื่อนขึ้นเงินเดือนเพื่อให้เป็นที่พอใจของพนักงาน รวมถึงสวัสดิการต่างๆ รวมถึงเรื่องของความต้องการความมั่นคงปลอดภัย และมีความคิดที่สอดคล้องกับกลุ่มตัวอย่างที่มีการรับรู้ผ่านทางสื่อต่างๆ

- การรับรู้ข้อมูลผ่านทางอาจารย์ที่ปรึกษา กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการสนใจอาชีพพนักงานสายการบินมากที่สุด คือ อาจารย์ที่ปรึกษา ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเป็นพนักงานสายการบิน ทั้งข้อดีและข้อเสียเป็นอย่างดี และรองลงมา คือ การเลื่อนตำแหน่ง ซึ่งพนักงานที่ต้องการความมั่นคงและต้องการวางแผนเส้นทางอาชีพที่เห็นได้ชัดเจน องค์กรขนาดใหญ่ก็อาจเป็นทางเลือกที่เหมาะสมกว่าองค์กรขนาดเล็ก และในด้านโอกาสในการเปลี่ยนย้ายงานภายในองค์กร ได้กล่าวว่า เมื่อพนักงานต้องการจะเปลี่ยนสายงาน การทำงานในองค์กรขนาดใหญ่อาจช่วยให้เปลี่ยนงานได้ โดยที่ไม่ต้องลาออกจากที่เดิม เนื่องจากในองค์กรขนาดใหญ่มีแผนกและพนักงานจำนวนมาก ซึ่งหากพนักงานมีความสามารถเพียงพอกับสายงานนั้นๆ และแผนกที่ต้องการย้ายไปนั้นกำลังต้องการพนักงาน อีกทั้งการย้ายตำแหน่งงานไม่ส่งผลกระทบต่อบริษัท ก็มีโอกาสในการย้ายงานในองค์กรได้มากกว่าองค์กรขนาดเล็ก

ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

งานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกอาชีพพนักงานสายการบินของนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา ในครั้งนี้ มีข้อจำกัดในเรื่องของ กลุ่มตัวอย่างที่ค่อนข้างแคบเกินไป เลือกเพียงสถาบันเดียว เป็นกลุ่มตัวอย่าง ทำให้แนวคิดหรือทัศนคติที่ได้ค่อนข้างจำกัด ซึ่งทำให้ไม่สามารถนำข้อมูลที่ได้ไปเชื่อมโยงกับกลุ่มนักศึกษาในสถาบันอื่นได้ อีกทั้งปัจจัยภายนอกที่นำมาใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ก็ยังไม่กว้างพอที่จะกำหนดทัศนคติของนักศึกษาที่มีต่อพนักงานสายการบินในตำแหน่งหน้าที่งานอื่นๆ ได้เพียงพอ

ข้อเสนอแนะจากงานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกอาชีพพนักงานสายการบินของนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา ทำให้ทราบถึงความคิดเห็นของนักศึกษาในกลุ่มตัวอย่าง ถึงแนวคิดและทัศนคติที่มีต่อปัจจัยภายนอกในการตัดสินใจในอาชีพพนักงานสายการบิน องค์กรสามารถนำไปเป็นแนวทางในการสร้าง และพัฒนาการรับรู้ในปัจจัยภายนอกด้านต่างๆ ถึงความต้องการในการรับรู้ข่าวสาร ข้อมูลเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการก้าวเข้าสู่อาชีพพนักงานสายการบินในตำแหน่งหน้าที่ต่างๆ เพื่อแก้ไข ปรับปรุง และพัฒนารูปแบบการรับรู้ข่าวสาร เพื่อให้สายการบินที่สามารถนำไปใช้ปรับให้เหมาะสมกับความต้องการบุคลากรทางด้านการบินของสายการบินในอนาคต

เอกสารอ้างอิง

- ธนพร เรืองพนิชกุล. (2555). *ความคิดเห็นของผู้โดยสารคนไทยที่มีต่อคุณภาพการบริการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)*. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทที่ไม่มีการตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- ปิยวรรณ งามสง่า. (2564). *การใช้อำนาจของผู้บริหารกับแรงจูงใจของครูในโรงเรียนสังกัดสำนักงานการศึกษา กรุงเทพมหานคร*. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทที่ไม่มีการตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- วิไลภรณ์ พรวิจิตรตระกูล. (2562). *ทัศนคติของผู้โดยสารชาวไทยต่อพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน*. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทที่ไม่มีการตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- Abraham H. Maslow. (1980). *Theory of human motivation*. Harper and Rows Publisher.
- Ade Dharma. (2018). *Influence of career development and motivation to employee performance through organizational commitment in institutional development section of educational*. [Unpublished doctoral dissertation]. Krisnadwipayana University Jakarta.
- Ajzen, I. (2005). *Attitudes, personality and behavior* (2nd ed.). Open University Press.
- Alderfer, P. C. (1972). *Existence Relatedness and Growth: Human need in Organization Settings*. Free Press.
- Maslow, Abraham H. (1970). *Motivation and personality* (2nd ed.). Harper & Row.
- Pinder, C. (1998). *Work Motivation in Organizational Behavior*. Prentice-Hall.

Airside Capacity Enhancement using Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) method

Dussadee Sungthong¹, Thongchai Jeeradist^{2*}

Aeronautical Radio of Thailand¹

Aviation Personnel Development Institute, Kasem Bundit University²

.....

Abstract

Airside capacity improvement is a critical challenge for airports worldwide, especially in the face of increasing air traffic demand. This paper explores the application of Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) as a method to enhance airside capacity. A-CDM facilitates collaborative planning and real-time information sharing among airport stakeholders, including airlines, air traffic control, and ground handlers. This paper aimed to discussed, how A-CDM can optimize aircraft turnaround processes, improve aircraft sequencing and scheduling, enhance situational awareness, and enable more efficient use of airside resources. The benefits of A-CDM for airside capacity improvement are discussed, including reduced delays, improved punctuality, increased throughput, and enhanced safety. Case studies and examples are presented to illustrate successful implementation of A-CDM in improving airside capacity at airports. The paper concludes with recommendations for implementing A-CDM to enhance airside capacity and improve overall airport operations efficiency.

Keywords: Airside, Capacity, Airport Collaborative Decision Making.

*Corresponding Author: Email: thongchai.jee@kbu.ac.th

Introduction

Airport operations are typically divided into airside and landside operations, effective coordination between airside and landside operations is essential to ensure smooth and efficient airport operations. Airlines, airport authorities, ground handlers, and other stakeholders work together to provide a seamless travel experience for passengers while maintaining safety and security standards. The combination of infrastructure development, technological innovation, environmental stewardship, and collaborative planning to maximize airport capacity while ensuring sustainable growth in the aviation industry.

Investing in airport infrastructure to accommodate increasing passenger numbers and larger aircraft is crucial. This includes runway and taxiway, aircraft parking area accommodation together with terminal upgrades, and improved ground transportation access. Efficient management of airspace is essential to accommodate more flights without compromising safety. This includes optimizing flight paths, improving air traffic control systems, and implementing new technologies like ADS-B (Automatic Dependent Surveillance-Broadcast). Implementing advanced technologies for terminal operations such as automated check-in systems, biometric security screening, and smart baggage handling can enhance airport efficiency and capacity. On the other hand, the regulatory framework plays a crucial role in balancing airport capacity and growth. Regulations should support infrastructure development while ensuring safety, security, and environmental protection. Balancing growth with environmental sustainability is critical. This involves minimizing the environmental impact of aviation operations through measures like carbon offsetting, sustainable fuel use, and noise reduction initiatives.

The modernizing infrastructure and optimizing air traffic management systems are key strategies for maximizing airport capacity and accommodating future growth in the aviation industry. By focusing on modernizing infrastructure and optimizing airport and air traffic management systems, the aviation industry can improve efficiency, increase capacity utilization, and accommodate future growth in a sustainable manner. Implementing strategies to optimize the use of existing capacity, such as slot management, dynamic pricing, and demand management, can help airports accommodate more flights and passengers without the need for

significant infrastructure expansion. Implementing collaborative decision-making processes involving airlines, airports, air traffic control, and other stakeholders can improve the overall efficiency of airport operations. This can include coordinating schedules, sharing data, and implementing common performance metrics to improve the predictability and reliability of airport operations.

Objective

By investigating the integration of Airport – Collaborative Decision Making (A-CDM) with airside capacity management, this paper can contribute valuable insights to the aviation industry and help airports enhance their operational efficiency and capacity.

These efforts can contribute to increased efficiency and capacity utilization:

Airside capacity management is a crucial aspect of airport operations, involving the efficient management of aircraft movements, ground handling services, and other activities on the airside of the airport. Airside Operations includes,

Runways and Taxiways: Airside operations involve the management of runways, taxiways, and apron areas where aircraft are parked, loaded, and unloaded.

Air Traffic Control (ATC): ATC is responsible for managing the movement of aircraft on the ground and in the airspace around the airport to ensure safe and efficient operations (Doc 4444, 2016)

Aircraft Servicing: This includes refueling, catering, and maintenance services provided to aircraft while they are on the ground.

Ground Handling: Ground handling services involve activities such as baggage handling, aircraft marshaling, and passenger boarding.

Safety and Security: Airside operations also include safety and security measures to protect aircraft, passengers, and airport personnel.

Here are some ways these efforts can contribute to increased efficiency and capacity utilization of airside capacity:

Runway Capacity: The primary factor influencing airside capacity is the number of aircraft movements that can be accommodated on the airport's runways. Factors such as runway configuration, aircraft mix, and separation requirements between aircraft influence runway capacity.

Taxiway Capacity: Taxiways are essential for aircraft movement between runways, terminals, and parking areas. Efficient taxiway design and management are critical for optimizing airside capacity.

Apron Capacity: The apron area, where aircraft are parked, loaded, and unloaded, also plays a significant role in airside capacity. Efficient use of apron space and ground handling services is essential for minimizing turnaround times and maximizing capacity.

Gate Capacity: Gate availability and utilization are important for managing aircraft arrivals and departures. Efficient gate allocation and turnaround processes are essential for maximizing airside capacity.

Aircraft Stand Management: Efficient management of aircraft stands, including allocation, scheduling, and maintenance, is crucial for optimizing airside capacity and minimizing congestion.

Air Traffic Control: Air traffic control plays a key role in managing aircraft movements on the airside. Coordination between air traffic control and airport operations is essential for maximizing capacity and ensuring safety.

Integrated Planning: Integrated planning involving airlines, airport operators, air traffic control, and other stakeholders is essential for optimizing airside capacity. Collaboration and data sharing are key elements of integrated planning for efficient airside operations.

Technology and Automation: The use of technology and automation, such as automated aircraft docking systems, remote stand management, and digital twin technology, can help optimize airside capacity and improve operational efficiency.

Environmental Considerations: Airside capacity management should also consider environmental factors, such as noise and emissions, and implement measures to minimize the environmental impact of airport operations.

By focusing on these key aspects of airside capacity management, airports can improve efficiency, enhance safety, and accommodate future growth in air traffic demand. The airport

congestion brings the need to manage airport capacity more efficiently in order to increasing airside capacity. Regulatory frameworks, Airport – Collaborative Decision Making (A-CDM) can be used to encourage airside operations to support the increasing of air traffic management also the investing in fuel-efficient aircraft can be reduced alternative fuels. The improved of maximizing capacity of airport potentials for future growth with the accompanying negative impacts of airport operations by modernizing infrastructure, improving technology and optimizing air traffic management systems which can contribute to increased efficiency and capacity utilization using Airport – Collaborative Decision Making (A-CDM) Method (Jeeradist, 2023). The challenges associated with airport capacity and air traffic growth requires a multifaceted approach that involves collaboration among governments, regulatory bodies, airports, airlines, and the broader aviation industry.

Maximizing airport capacity plan

The modernize airport infrastructure and optimizing air traffic management systems are key strategies for maximizing airport capacity and accommodating future growth in the aviation industry by,

Upgrading airport infrastructure, including runways, taxiways, terminals, and air traffic control facilities, can increase operational efficiency and accommodate larger aircraft. This can be achieved through expansion projects, technology upgrades, and improved facilities for passengers and aircraft (Shafabakhsh G, Kashi E, and Tahani M., 2018).

Air Traffic Management Optimization: Optimizing air traffic management systems can reduce delays, improve airspace utilization, and enhance safety. This can be done through the implementation of advanced technologies such as ADS-B, which allows for more precise tracking of aircraft, and the use of data analytics to optimize flight paths and improve traffic flow (Annex 11, 2018).

Airport - Collaborative Decision Making (A-CDM): Implementing collaborative decision-making processes involving airlines, airports, air traffic control, and other stakeholders can improve the overall efficiency of airport operations. This can include coordinating schedules, sharing data,

and implementing common performance metrics to improve the predictability and reliability of airport operations.

Airport - Collaborative Decision Making (A-CDM) Overview:

Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) is a holistic approach to airport operations that aims to optimize efficiency, improve performance, and enhance the overall passenger experience through collaboration and data sharing among airport stakeholders. Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) is a collaborative approach to airport operations that aims to improve efficiency, predictability, and overall performance by enhancing the flow of information and coordination among airport stakeholders. Here's an overview of A-CDM:

The primary objectives of A-CDM are to improve the overall efficiency of airport operations, reduce delays, and enhance the passenger experience. By improving the predictability of events and optimizing the use of airport resources, A-CDM aims to make airport operations more efficient and cost-effective.

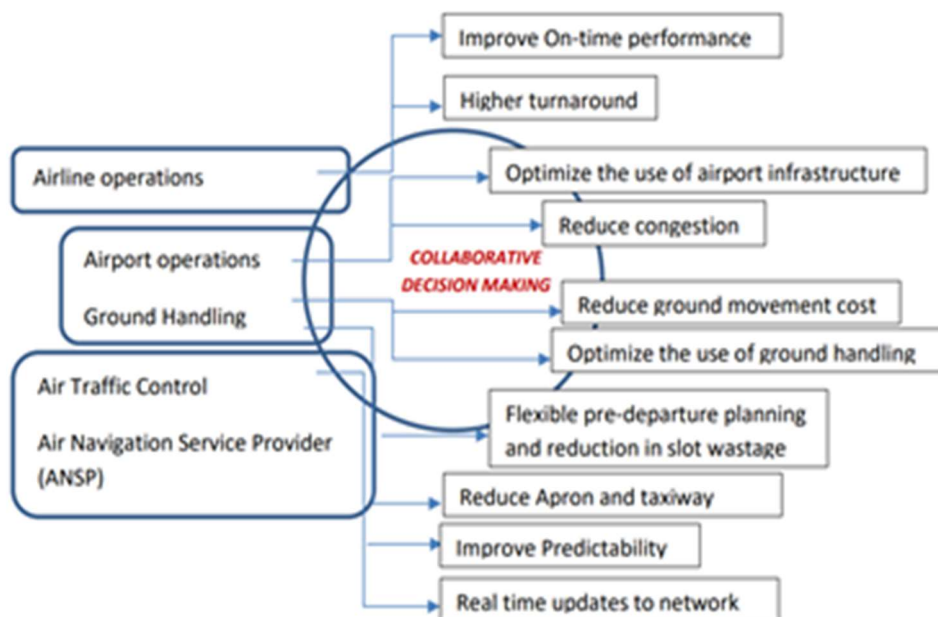


Figure 1. Airport Collaborative Decision Making enables the network to share information and work together (Distribution Lab Analysis, Eurocontrol referred in Jeeradist, 2023).

A-CDM is based on several key principles, including collaborative decision making, data sharing, and real-time information exchange. It involves all airport stakeholders, including airlines, ground handlers, air traffic control, and airport operators, working together to optimize airport operations.

A-CDM consists of several key components, including:

Common Situational Awareness: All stakeholders share a common view of the airport's operational status, including aircraft movements, gate availability, and ground handling activities.

Target Times: A-CDM defines target times for key airport processes, such as aircraft arrival, turnaround, and departure. These target times are agreed upon by all stakeholders and used to measure performance.

Collaborative Decision Making: A-CDM encourages collaborative decision making among stakeholders to optimize airport operations. This includes sharing information, coordinating activities, and making joint decisions to improve efficiency.

Real-time Information Exchange: A-CDM relies on real-time information exchange between stakeholders to ensure that everyone has access to the most up-to-date information on airport operations.

Implementing A-CDM requires collaboration and coordination among airport stakeholders. It often involves the deployment of technology solutions, such as collaborative decision-making tools and real-time data sharing platforms, to support information exchange and decision making.

The implementation of A-CDM can lead to several benefits

The benefits of Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) are significant and can positively impact various aspects of airport operations. Some key benefits include (Doc 9971, 2018):

Reduced Delays: A-CDM helps reduce delays by improving the predictability of airport operations. By sharing real-time information and coordinating activities, stakeholders can better manage resources and mitigate potential delays.

Improved Punctuality: By setting and adhering to target times for key processes such as aircraft arrival, turnaround, and departure, A-CDM helps improve punctuality and on-time performance.

Increased Capacity: A-CDM can help increase airport capacity by optimizing the use of airport resources, reducing turnaround times, and improving the flow of aircraft and passengers through the airport.

Better Resource Utilization: A-CDM enables better utilization of airport resources, such as gates, stands, and ground handling services, by coordinating activities and avoiding conflicts.

Enhanced Safety and Security: By improving situational awareness and coordination among stakeholders, A-CDM can enhance safety and security at the airport.

Improved Passenger Experience: A-CDM can lead to a more seamless and efficient passenger experience by reducing wait times, minimizing delays, and ensuring smoother operations.

Cost Savings: A-CDM can help reduce operational costs by optimizing resource utilization, minimizing delays, and improving overall efficiency.

Overall, A-CDM offers a range of benefits that can improve the efficiency, performance, and overall effectiveness of airport operations, leading to a better experience for both airlines and passengers CANSO (2016).

Discussion and Conclusion

Airside capacity enhancement using Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) is a fascinating topic with significant implications for airport operations. A-CDM is a concept that aims to improve the overall efficiency of airport operations by optimizing the use of resources and sharing timely information among all stakeholders, including airlines, airport operators, air traffic control, and ground handlers.

A-CDM is the integration of real-time data and collaborative decision-making processes. By sharing information about flight schedules, resource availability, and other relevant factors, stakeholders can work together to anticipate and mitigate potential disruptions, such as delays or congestion on the airside (Capgemini, 2020).

A-CDM can enhance airside capacity as follow:

Improved Predictability: By sharing accurate and timely information, stakeholders can better anticipate demand and allocate resources more efficiently, reducing the likelihood of congestion and delays.

Optimized Resource Management: A-CDM enables stakeholders to better coordinate the use of airside resources, such as runways, taxiways, and gates, leading to more efficient use of capacity (B Griefahn et al., 2004).

Enhanced Situational Awareness: By providing stakeholders with a comprehensive view of the airside operations, A-CDM helps them identify potential bottlenecks and proactively address them, minimizing disruptions.

Streamlined Turnaround Processes: A-CDM can facilitate smoother aircraft turnaround processes by ensuring that all stakeholders are aware of the status of each flight and can coordinate their activities accordingly.

Reduced Environmental Impact: By optimizing operations and reducing delays, A-CDM can help minimize the environmental impact of air travel, such as emissions from aircraft waiting on the ground.

In Conclusion, A-CDM offers a promising approach to enhancing airside capacity and improving the efficiency of airport operations. However, successful implementation requires close collaboration among all stakeholders and the use of advanced technologies to support real-time data sharing and decision-making.

Suggestion

Improving airside capacity using Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) involves implementing strategies that enhance the efficiency of aircraft movements, reduce delays, and optimize the use of resources. Here are some suggestions:

Real-time Data Sharing: Implement a robust data-sharing system that provides stakeholders with real-time information on flight schedules, resource availability, and operational constraints. This will enable stakeholders to make informed decisions and better coordinate their activities.

Predictive Analytics: Use predictive analytics to forecast demand, identify potential bottlenecks, and optimize resource allocation. This can help airlines and airport operators anticipate issues and take proactive measures to avoid delays.

Collaborative Decision-Making Processes: Establish collaborative decision-making processes that involve all stakeholders in the planning and execution of airside operations. This can help streamline processes, improve communication, and reduce conflicts.

Optimized Turnaround Processes: Implement measures to streamline aircraft turnaround processes, such as improved ground handling procedures, optimized gate assignments, and efficient use of ground support equipment. This can reduce turnaround times and increase aircraft throughput (Simon et al., 2017).

Dynamic Resource Allocation: Use A-CDM to dynamically allocate resources, such as runways, taxiways, and gates, based on real-time demand and operational constraints. This can help maximize the use of available capacity and reduce delays.

Performance Monitoring and Optimization: Continuously monitor the performance of airside operations and use the data to identify areas for improvement. Implement measures to optimize operations based on performance metrics, such as on-time performance and throughput.

Integration with Air Traffic Management: Coordinate airside operations with air traffic management to optimize aircraft sequencing and reduce airborne holding. This can help minimize delays and improve overall efficiency.

Stakeholder Training and Awareness: Provide training and raise awareness among stakeholders about the benefits of A-CDM and the importance of collaboration in improving airside capacity. This can help ensure that all parties are committed to the success of A-CDM initiatives.

Implementing these suggestions can help airports and airlines enhance airside capacity, improve operational efficiency, and provide a better experience for passengers.

References

- Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation Organization. (2018),
International Standards and Recommended Practices adopted by International Civil Aviation Organization (ICAO) Vol.II Air Traffic Services. 15th ed. International Civil Aviation Organization.
- B Griefahn et al (2004)., “**Protection goals for residents in the vicinity of civil airports**”, (Jul 2004)
- Capgemini (2020), Collaborative Decision Making in Aviation. Capgemini’s CDM Implementation. Center of Excellence Aviation.
- Civil Air Navigation Services Organization (CANSO 2016)
- EUROCONTROL Annual Report 2012
- International Civil Aviation Organization. (2016). **Doc 4444 Air Traffic Management.** 16th ed. International Civil Aviation Organization.
- International Civil Aviation Organization. (2018). **Doc 9971 Manual on Collaborative Air Traffic Flow Management (ATFM).** 3rd ed. International Civil Aviation Organization.
- Jeeradist, T. (2023). **Using Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) Network to Improved Aviation Industry Service Quality.** International Journal of Computer Science & Information Technology (IJCSIT) Vol 15, No 1, February 2023.
- Shafabakhsh G, Kashi E, and Tahani M. (2018) **Analysis of runway pavement response under aircraft moving** <https://doi.org/10.1108/JEDT-09-2017-0093>
- Simon Okwir, Pernilla Ulfvengren, Jannis Angelis, Felipe Ruiz, Yilsy Maria Núñez Guerrero. **Managing turnaround performance through Collaborative Decision Making,** Journal of Air Transport Management 58, 183-196 (2017)

บทวิจารณ์หนังสือ

ชื่อหนังสืองานทรัพยากรมนุษย์ในยุค 5.0 (HR. 5.0: Digital HR System)

ผู้ประพันธ์ จิรประภา อัครบวร. (2565).

สำนักพิมพ์กรนกการพิมพ์.

เรวัต กล้าโชติชัย

สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

E-mail: rewat.gar@kbu.ac.th

งานบริหารทรัพยากรมนุษย์ เกิดขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการขององค์กรที่จะใช้บุคลากรให้เหมาะสมกับงานและหน้าที่มากที่สุด ผ่านกระบวนการบริหารทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งองค์การให้คุณค่ากับ ‘มนุษย์’ ที่เป็นทรัพยากรที่มีค่าในการสร้างสรรค์ผลงาน ผลผลิต หรืองานบริการต่าง ๆ เพื่อให้องค์การมีความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ ตั้งแต่ยุคอดีตถึงปัจจุบัน ผู้บริหารสายงานด้านทรัพยากรมนุษย์ ได้ปรับ ประยุกต์ และพัฒนา การจัดการทรัพยากรมนุษย์ ให้สอดคล้อง เหมาะสม กับบริบทและสภาพแวดล้อมขององค์กร เพื่อรักษาทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณภาพให้อยู่กับองค์กรได้อย่างยาวนาน และเพื่อขับเคลื่อนองค์การให้ก้าวหน้า ผ่านรูปแบบการจัดการทรัพยากรมนุษย์ที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละยุคสมัย

“งานทรัพยากรมนุษย์ยุค 5.0 มิใช่เป้าหมายของทุกองค์การ งานทรัพยากรมนุษย์ยุคที่ดีที่สุด คือ งานทรัพยากรมนุษย์ที่ถูกออกแบบให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ กลยุทธ์ และวัฒนธรรมองค์การ” นี่เป็นข้อความหนึ่งจากบทสรุปส่ท้ายของหนังสือ งานทรัพยากรมนุษย์ในยุค 5.0 - HR 5.0: Digital HR System เขียนโดย ศ.ดร.จิรประภา อัครบวร นักวิชาการด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และองค์การ ในบทท้ายเล่มที่นำมาอ้างอิงนี้เปรียบเสมือนเป็นข้อแนะนำที่ผู้เขียนได้กลั่นกรองแล้วว่า แม้โลกก้าวเข้าสู่เทคโนโลยี 5 G องค์การต่างๆ ขับเคลื่อนด้วยดิจิทัลเพื่อช่วงชิงความได้เปรียบ บางองค์การไม่จำเป็นต้องก้าวเข้าสู่ยุค 5.0 ซึ่งการบริหารงานทรัพยากรมนุษย์ในยุค 1.0 อาจมีความเหมาะสมกับขนาดขององค์การที่ไม่ใหญ่ และไม่มี ความซับซ้อน ดังนั้นการเห็นภาพการเปลี่ยนแปลงด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ จากยุค ‘Wave1’ ถึงยุค ‘Digital’ จะเป็นแนวทางในการพัฒนามุมมอง ความคิด สามารถนำไปประยุกต์เพื่อให้เกิดประโยชน์ และขับเคลื่อนองค์การให้ประสบผลสำเร็จและเติบโตในอนาคต ผู้เขียนอธิบาย

ให้เห็นถึงพัฒนาการ การเปลี่ยนแปลง แนวทางการบริหาร ด้านงานทรัพยากรมนุษย์ที่ปรับเปลี่ยนของแต่ละยุค โดยผู้เขียนแบ่งออกเป็น 5 ยุค จากยุค HR 1.0 ถึงยุค HR 5.0 ซึ่งการแบ่งยุคสมัยเช่นนี้ช่วยทำให้เห็นภาพ เข้าใจ หลักแนวคิด ถึงความเปลี่ยนแปลงในแต่ละยุคสมัยได้ชัดเจน นับได้ว่าผู้แต่งเป็นผู้เชี่ยวชาญทางด้านงานทรัพยากรมนุษย์เป็นอย่างดี

II

หนังสือ งานทรัพยากรมนุษย์ในยุค 5.0 - HR 5.0: Digital HR System เรียบเรียงโดย จิรประภา อัครบวร สารในหนังสือแบ่งออกเป็น 10 บทดังนี้

บทที่ 1 : วิวัฒนาการและบทบาทของผู้ปฏิบัติงานทรัพยากรมนุษย์จากยุคงานบริหารงานบุคคลสู่ยุคดิจิทัลเอเออาร์

บทที่ 2 : การวางแผนอัตรากำลังจากการวางแผนทดแทนอัตรากำลังสู่การวางแผนอัตรากำลังแบบยืดหยุ่น

บทที่ 3 : การสรรหาและคัดเลือกบุคลากรจากการพิจารณาคุณสมบัติส่วนบุคคลสู่การใช้ Digital Technology

บทที่ 4 : พนักงานสัมพันธ์ จากแรงงานสัมพันธ์สู่การดูแลบุคลากรในโลกเสมือนจริง

บทที่ 5 : การพัฒนาบุคลากร จากการฝึกอบรมสู่การสร้างวัฒนธรรมการเรียนรู้ด้วยตนเอง

บทที่ 6 : การบริการและพัฒนาสายอาชีพ จากคุณค่าของประสบการณ์งาน สู่การส่งเสริมแนะแนวเพื่อความก้าวหน้าในอาชีพ

บทที่ 7 : การบริหารผลการปฏิบัติงาน จากการประเมินผลงานสู่การใช้ข้อมูลเพื่อการประเมิน

บทที่ 8 : การจ่ายค่าตอบแทน จากคุณค่าใบปริญญา สู่การวิเคราะห์ค่าตอบแทน

บทที่ 9 : การพัฒนาองค์กร จากการพัฒนาสัมพันธภาพ สู่การพัฒนาความร่วมมือหลายองค์การสู่เป้าหมายเดียวกัน

บทที่ 10 : การรับผิดชอบต่อสังคม การรับผิดชอบต่อสังคม สู่การสร้างคุณค่าแก่สังคมในงานทรัพยากรมนุษย์

III

รายละเอียดในแต่ละบทสรุปได้ดังนี้

บทที่ 1 แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของบทบาทของผู้ปฏิบัติงานทรัพยากรมนุษย์ ในยุคแรก HR 1.0 นักทรัพยากรมนุษย์ เปรียบได้กับตำรวจในองค์กรที่คอยควบคุม กฎระเบียบของบุคลากร ขณะที่ยุค HR 2.0 นักทรัพยากรมนุษย์ มีบทบาทในการบริหารทรัพยากรมนุษย์ คือ จัดหา จัดการ รักษา พัฒนา และสร้างแรงจูงใจ ยุค HR 3.0 เป็นยุคที่ให้ความสำคัญกับ การบริหารทุนมนุษย์ เพราะทรัพยากรมนุษย์ สามารถเป็นได้ทั้งต้นทุนและค่าใช้จ่ายขององค์กร ยุค HR 4.0 เป็นยุคที่นักทรัพยากรมนุษย์ต้องปรับตามความต้องการขององค์กรหรือผู้เกี่ยวข้อง เพื่อตอบรับ สนับสนุนงานเชิงนวัตกรรมเพิ่มมากขึ้น มีบทบาทเป็นคู่คิดเชิงธุรกิจในงานทรัพยากรมนุษย์ และยุคปัจจุบัน HR 5.0 เป็นยุคที่ดิจิทัลเข้ามามีส่วนสำคัญที่ทำให้นักทรัพยากรมนุษย์ ต้องมีพื้นฐานความรู้หลายด้าน มีความคิดที่สามารถปรับเปลี่ยนได้ตลอดเวลา เป็นผู้กำหนดรูปแบบการทำงานให้ทันต่อปัจจุบันและอนาคตที่จะเปลี่ยนแปลง

บทที่ 2 บรรยายให้เห็นถึงเป้าหมายในการวางแผนอัตรากำลังจากยุค HR 1.0 ที่ผู้บริหารงานทรัพยากรมนุษย์ จะหาคนมาทดแทนตามตำแหน่งงานที่ขาดหรือเกษียณ เมื่อเข้าสู่ยุค HR 2.0 เริ่มมีการวางแผนอัตรากำลังจากการเตรียมการของแผนธุรกิจภายในองค์กร หรือการคาดการณ์จำนวนอัตรากำลังที่ต้องมีการทดแทนสำหรับยุค HR 3.0 นักทรัพยากรมนุษย์ ใช้การบริหารอัตรากำลังเชิงกลยุทธ์มาช่วยด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์ เพื่อขับเคลื่อนธุรกิจให้สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กร ยุค HR 4.0 เป็นยุคที่มีความผันผวนทางเศรษฐกิจ และการใช้ชีวิตของบุคลากรใน Generation Y และ Z ที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้ผู้บริหารงานทรัพยากรมนุษย์ ออกแบบรูปแบบการจ้างงาน เพื่อเป็นกลยุทธ์ในการจูงใจในการจ้างงาน ให้สอดคล้องกับความต้องการของบุคลากร และได้บุคลากรมาปฏิบัติงานได้พอกับความต้องการ และยุค HR 5.0 ที่การบริหารอัตรากำลังต้องยืดหยุ่น พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ต้องคิดค้นรูปแบบการจ้างงานที่หลากหลาย เช่น การจ้างงานแบบอิสระ การต่ออายุหรือการจ้างงานหลังเกษียณ การจ้างงานแบบหนึ่งงานจ้างสองคน โดยการบริหารเวลาทำงานมีการจัดการทำงานที่ยืดหยุ่น เช่น ยืดหยุ่นเวลาการเข้าออกงาน ยืดหยุ่นชั่วโมงการทำงาน ยืดหยุ่นวันทำงาน หรือยืดหยุ่นสถานที่ทำงาน และในยุคที่เทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทสำคัญ การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการวางแผน การวิเคราะห์อัตรากำลัง ก่อให้เกิดประโยชน์ เกิดการพัฒนาต่อการทำงานอย่างมาก

บทที่ 3 อธิบายถึงการสรรหาและการคัดเลือกบุคลากรในยุค HR 1.0 นิยมการสอบแข่งขันโดยคัดเลือกบุคลากรจากคุณสมบัติ ประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถ เมื่อเข้าสู่ยุค HR 2.0 เป็นยุคที่องค์กรมีระบบสรรหา

และคัดเลือกบุคลากรตามหลักสมรรถนะ มีการกำหนดการทำคำบรรยายลักษณะงาน กำหนดบทบาทตามหน้าที่ มีการกำหนดคุณสมบัติงาน และมีการออกแบบงาน ยุค HR 3.0 เป็นยุคที่องค์การจำเป็นต้องมีคนที่มีความสามารถสูง หรือคนเก่ง ผู้บริหารทรัพยากรต้องหาวิธีดึงดูดคนเก่งให้มาร่วมงาน เพื่อช่วยขับเคลื่อนองค์การ ในยุค HR 4.0 ผู้บริหารทรัพยากรมนุษย์ต้องปรับกลยุทธ์ในการสรรหาและคัดเลือกบุคลากร ให้สอดคล้องกับแรงจูงใจ ความคาดหวัง และหาช่องทางการประสัมพันธ์ผู้สมัครให้เหมาะในในช่วงวัย เพื่อดึงดูด คนเก่ง คนมีความสามารถ และ ยุค 5.0 การสรรหาและการคัดเลือกมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ตั้งแต่ขั้นตอนการรับสมัคร ถึงการเสนองานและ สัญญา ผ่านดิจิทัล เทคโนโลยี เช่น สื่อสังคมออนไลน์ โปรแกรมจำลองบทสนทนาด้วยเสียงหรือข้อความ ปัญญาประดิษฐ์ หรือกระดานรายงาน เป็นต้น

บทที่ 4 อธิบายให้เห็นถึงการสร้างความสัมพันธ์ในยุคต้นของ HR 1.0 มีการรวมตัวจัดตั้งสหภาพแรงงาน เพื่อเป็นคนกลางแทนลูกจ้างต่อรองเจรจากับนายจ้าง ความสัมพันธ์ในยุค HR 2.0 มีการสื่อสารสร้างความเข้าใจ ภายใน ส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพกับองค์การมากขึ้น ในยุค HR 3.0 เป็นยุคที่อัตราการลาออกของบุคคลที่มีความสามารถเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดการพัฒนาเครื่องมือ จัดทำข้อมูล เพื่อการสำรวจการสร้างความผูกพันของบุคลากร ต่อองค์การ ยุค HR 4.0 ยุคที่การสร้างความสัมพันธ์เพื่อรักษาคคนเก่ง คนมีความสามารถสูง ผู้บริหารทรัพยากร มนุษย์ได้คิดแนวทาง การสร้างประสบการณ์ให้พนักงาน มีการจัดทำข้อมูลเพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีในการทำงาน เพื่อให้พนักงานได้เกิดความพอใจ สร้างความผูกพัน สำหรับบริบทการสร้างความสัมพันธ์ในยุค HR 5.0 ที่โลกได้ผล กระทบจากโควิด-19 การสร้างความสัมพันธ์กับบุคลากรเปลี่ยนแปลงไปภายใต้การดูแลบุคลากร ในยุคที่ต้องทำงาน ที่บ้าน ทำให้มีการดูแล มีการพบกันบุคลากรบนโลกจริงกับโลกดิจิทัล ผ่านเครื่องมือและ Application ต่าง ๆ

บทที่ 5 บรรยายพัฒนาการเริ่มต้นในยุค HR 1.0 เน้นการพัฒนาบุคลากรผ่านการฝึกอบรมพัฒนาเพื่อการ ปฏิบัติงานได้ เน้นไปที่พนักงานที่เพิ่งเข้ามาทำงานมากกว่ากลุ่มอื่น ในยุค HR 2.0 เป็นแนวคิดการจัดการฝึกอบรม และพัฒนาตามสมรรถนะ มีการจัดทำเส้นทางการฝึกอบรมอย่างเป็นระบบ การพัฒนาบุคลากรในยุค HR 3.0 เป็น การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์แบบองค์รวม มีการจัดทำแผนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เป็นแนวทางการพัฒนา บุคลากรที่เป็นระบบและมีความต่อเนื่อง คลอบคลุมบุคลากรทุกคน ในยุค HR 4.0 การพัฒนาบุคลากรเน้นการ พัฒนาส่วนบุคคลมากขึ้น มีการจัดทำแผนพัฒนาส่วนบุคคล เป็นแนวทางในการพัฒนา ยุค HR 5.0 เป็นยุคที่ทุกคน สามารถเรียนรู้และพัฒนาเข้าถึงองค์ความรู้ได้ง่าย หน้าที่การพัฒนาบุคลากรจึงเปลี่ยนเป็นการผลักดันเรียนรู้ดิจิทัล นวัตกรรมและกระตุ้นให้พนักงานพัฒนาตนเอง สร้างการเรียนรู้แบบร่วมมือกัน

บทที่ 6 แสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าในสายอาชีพในยุค HR 1.0 องค์การพิจารณาการโยกย้ายหรือเลื่อนตำแหน่งจากระบบอาวุโส ขณะที่ยุค HR 2.0 พัฒนาเป็นการวางแผนเส้นทางก้าวหน้าในอาชีพในระยะสั้นและระยะยาวของบุคลากร การเติบโตในสายงานพิจารณาจากผลปฏิบัติงานที่ผ่านมากกว่าศักยภาพ ทำให้สูญเสียคนเก่งในงานเดิม คนได้เลื่อนระดับขาดความสามารถในการทำงานในตำแหน่งใหม่ ทำให้ยุค HR 3.0 เกิดการพิจารณา ผลการปฏิบัติงาน และศักยภาพ ที่สร้างคนมีความสามารถไปพร้อมกัน ยุค HR 4.0 เป็นยุคการบริหารทรัพยากรเชิงกลยุทธ์ เพื่อเตรียมธุรกิจที่มีการเติบโตเป็นการวางแผนเตรียมผู้สืบทอดตำแหน่ง ยุค HR 5.0 ความก้าวหน้าในงานเป็นเรื่องสำคัญในการสร้างความผูกพันและพัฒนาสายงานอาชีพ ของกลุ่มแรงงานยุค Millennials ซึ่งต้องการความท้าทาย ความยืดหยุ่น การเติบโตก้าวหน้า และการให้ข้อมูลป้อนกลับ

บทที่ 7 สาระสำคัญเกี่ยวกับระบบการประเมินผลในยุค HR 1.0 เป็นการประเมินโดยตัวบุคคล ซึ่งเป็นหัวหน้า ประเมินโดยใช้ดุลยพินิจตนเองเป็นหลัก ทำให้ยุค HR 2.0 เป็นยุคของการวัดผลการปฏิบัติงาน ที่ผู้บริหารใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ในการประเมินผลงาน ยุค HR 3.0 นี้การประเมินเชื่อมโยงกับระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน โดยมีกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจน เพื่อให้กลยุทธ์ที่วางไว้ได้ขับเคลื่อน ในยุค HR 4.0 ใช้ระบบการบริหารผลการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับเป้าหมาย และกลยุทธ์ขององค์กร การประเมินวัดผลมีความสอดคล้อง เทียบตรง ยุค HR 5.0 อาศัยเครื่องมือทางเทคโนโลยีเป็นกลไกในการบริหารผลการปฏิบัติด้วยดิจิทัลเทคโนโลยี

บทที่ 8 อธิบายให้เห็นถึงพัฒนาการบริหารค่าตอบแทน ตั้งแต่ยุค HR 1.0 ที่องค์การจ่ายค่าตอบแทนเป็นตามระดับการศึกษาและประสบการณ์ในงาน ยุค HR 2.0 มีการนำค่างานมาจัดทำค่าตอบแทนค่างาน เพื่อจ่ายค่าตอบแทน ยุค HR 3.0 ผู้บริหารงานทรัพยากรบุคคลคิดวิธีทำให้บุคลากรเกิดแรงจูงใจในการผลิตผลงานมากขึ้น จึงคิดระบบการจ่ายค่าตอบแทนตามผลงาน โดยองค์การหวังจะดึงดูด หรือรักษา ให้บุคลากรปฏิบัติงานอย่างเต็มความสามารถ ยุค HR 4.0 การจ่ายค่าตอบแทนยุคนี้ผู้บริหารงานทรัพยากรบุคคลจำเป็นต้องรู้ข้อมูลคู่แข่งเพื่อจัดทำค่าตอบแทนคู่แข่ง เพื่อมิให้องค์การเกิดความเสี่ยงในการเสียบุคลากรให้กับคู่แข่ง ยุค HR 5.0 เป็นยุคที่การวิเคราะห์จ่ายค่าตอบแทน มีความโปร่งใสในการบริหารจัดการ บุคลากรได้รับรู้ถึงการจ่ายที่ความยุติธรรม สามารถทำให้บุคลากรมั่นใจที่จะอยู่กับองค์กรและพร้อมทุ่มเทในการทำงาน

บทที่ 9 อธิบายให้เห็นถึงการพัฒนาองค์การเริ่มแรก ยุค HR 1.0 นี้ให้ความสำคัญกับกิจกรรมในการพัฒนาความสัมพันธ์ของคนภายในองค์กร โดยการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ยุค HR 2.0 เน้นกิจกรรมที่มีเป้าหมาย สร้างความสัมพันธ์เป็นทีม เพื่อสร้างบรรยากาศ ความร่วมมือ ในการทำงานและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ยุค HR 3.0 เป็นยุคที่การบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล มุ่งผลระดับองค์กร ทำให้การพัฒนา

องค์การเป็นการพัฒนาองค์การเพื่อเป็นองค์การแห่งการเรียนรู้ ยุค HR 4.0 เน้นการสร้างค่านิยม สร้างคุณค่า มาตรฐาน ความเชื่อ อันเป็นตัวกำหนดลักษณะขององค์การ ด้วยการพัฒนาองค์การให้เกิดวัฒนธรรมองค์การขึ้น การพัฒนาองค์การในยุค HR 5.0 มีแนวคิดที่ว่าเป้าหมายขององค์การสำเร็จได้นั้นต้องมีเครือข่าย จึงจำเป็นต้องมีการ พัฒนาความร่วมมือหลายองค์การทำงานร่วมกันเพื่อเป้าหมายในแนวทางเดียวกัน

บทที่ 10 บรรยายการพัฒนาของการร่วมรับผิดชอบต่อสังคมแบบเป็น 3 ประเภท โดย HR 1.0 – HR 2.0 เป็นประเภท CSR – after – process ในยุค HR 1.0 กิจกรรมขององค์การ จัดเพื่อสร้างคุณประโยชน์ให้แก่ สังคม ด้านการบริจาค ด้านการกุศล หรือการทำบุญ ยุค HR 2.0 นี้เปลี่ยนเป็นกิจกรรมที่องค์การมีส่วนร่วมกับ ชุมชน เพื่อสร้างความสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ภาพลักษณ์ที่ดีให้บุคลากรในองค์ สำหรับ HR 3.0 – HR 4.0 เป็น ประเภท CSR - in - process ในยุค HR 3.0 การร่วมรับผิดชอบต่อสังคมด้วยกระบวนการทำงานภายในองค์การ ในการ ปฏิบัติงานบุคลากรภายในองค์การทุกภาคส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม ยุค HR 4.0 เป็นการใช้ความรับผิดชอบต่อ สังคมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน การพัฒนารับรับผิดชอบต่อสังคม ในองค์การที่ต้องการ การเติบโตอย่างยั่งยืน จำเป็น ต้องดูแล คน สังคม สิ่งแวดล้อม และโลกในส่วนที่องค์การต้องเข้ามาเกี่ยวข้อง ในยุค HR 5.0 เป็นประเภท CSR – as – process ยุค 5.0 นี้เป็นการรับผิดชอบต่อสังคม เน้นการเป็นองค์การเพื่อสังคม ไม่คำนึง ไม่แสวงหาผลกำไร ให้แก่องค์การ ดำเนินธุรกิจเพื่อมีส่วนร่วมแก้ไขปัญหาสังคมและสิ่งแวดล้อม

IV

กล่าวโดยสรุป หนังสืองานทรัพยากรมนุษย์ในยุค 5.0 – HR 5.0: Digital HR System เล่มนี้เป็นความทุ่มเท ของผู้เขียนในการนำเสนองานทรัพยากรในแต่ละยุค ที่รอบด้าน มีการทบทวนวรรณกรรมของวิวัฒนาการของงาน ทรัพยากรมนุษย์ในแง่มุมต่าง ๆ ตั้งแต่ยุคแรก HR 1.0 ถึงปัจจุบัน HR 5.0 อย่างเป็นขั้นตอน และเป็นระบบ ทำให้ ผู้อ่านเห็นภาพการเปลี่ยนแปลง พัฒนาการ ของบทบาท หน้าที่และความสำคัญของงานบริหารทรัพยากรมนุษย์ และบริบทขององค์การ ในแต่ละยุคได้ชัดเจน ในทุกบท ผู้เขียนได้ยกตัวอย่าง ที่เป็นกรณีศึกษาขององค์การ หรือ หน่วยงานต่าง ๆ ที่สามารถเป็นต้นแบบ ให้ผู้อ่าน ผู้ศึกษา ได้เข้าใจ สามารถนำไปประยุกต์ใช้เป็นแนวทางการ ดำเนินงานบริหารทรัพยากรมนุษย์ ผู้เขียนได้เสนอแนวทางที่ประโยชน์ ในฐานะนักวิชาการด้านการพัฒนา ทรัพยากรมนุษย์และองค์การ ที่นักบริหารและทรัพยากรมนุษย์ในยุคปัจจุบัน ควรปรับ และควรพัฒนา ไปตามยุคที่ ระบบการบริหารงานถูกสั่นคลอนด้วยเทคโนโลยี อย่างไรก็ตามทรัพยากรมนุษย์ยุค 5.0 นี้อาจมีใช้เป้าหมายของ ทุกองค์การ แต่อาจนำไปออกแบบให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ กลยุทธ์ และวัฒนธรรมองค์การ ตามที่ผู้เขียนได้กล่าว ไว้ได้

เอกสารอ้างอิง

จิระประภา อัครบวร. (2565). งานทรัพยากรมนุษย์ในยุค 5.0 – HR. 5.0 : Digital HR System.

กรรณการพิมพ์.

คำแนะนำการเตรียมต้นฉบับ

วารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน

กองบรรณาธิการวารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต มีความยินดีที่จะรับบทความจากนักวิจัย นักวิชาการ คณาจารย์ รวมถึงนิสิต นักศึกษา และ ผู้เชี่ยวชาญ ที่มีผลงานทางวิชาการด้านการดำเนินงานและบริหารจัดการอุตสาหกรรมการบิน การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน รวมถึงวิชาการด้านสังคมศาสตร์ มนุษย์ศาสตร์ บริหารธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศและอุตสาหกรรมการบริการ เพื่อการตีพิมพ์เผยแพร่ในวารสาร นำเสนอต่อผู้สนใจ โดยมีแนวทางการเตรียมการเพื่อส่งต้นฉบับ ดังนี้

ประเภทของบทความ

1. บทความวิจัย (Research Article) ได้แก่ บทความที่ผู้เขียนนำเสนอผลการวิจัยอย่างเป็นระบบ ประกอบด้วย ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการวิจัย วิธีดำเนินการวิจัย ผลการวิจัย รวมถึงมีการสรุป อภิปรายผล และมีข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อผู้สนใจ

2. บทความวิชาการ (Academic Article) ได้แก่ บทความที่ผู้เขียนนำเสนอเรื่องที่เป็นที่สนใจในแวดวงวิชาการ โดยมีองค์ความรู้ใหม่ กระบวนการ หรือแนวคิดใหม่ พร้อมแสดงถึงความเป็นมา วัตถุประสงค์ รวมถึงศึกษาทฤษฎี แนวคิด และผลงานวิจัยจากแหล่งข้อมูลที่หลากหลายเพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์ วิพากษ์วิจารณ์ พร้อมกับให้ข้อเสนอแนะที่น่าสนใจและเป็นประโยชน์ต่อผู้อ่าน

3. บทความปริทัศน์ (Review Article) ได้แก่ ผลงานทางวิชาการที่ผู้เขียนทำการประเมินแนวคิดและสถานการณ์ เหตุการณ์ที่เป็นปัจจุบันหรือเหตุการณ์ล่าสุดทางวิชาการ อาจเป็นงานเขียนทางวิชาการเฉพาะทางที่ศึกษาค้นคว้า ตลอดจนดำเนินการวิเคราะห์และสังเคราะห์องค์ความรู้ที่กล่าวถึงในบทความอย่างทันสมัย โดยบทความที่เขียนให้ข้อคิดและมีการวิพากษ์ที่ชี้ให้เห็นถึงประเด็นที่ได้ทำการศึกษาและพัฒนาทั้งในเชิงลึกและเชิงกว้าง

4. บทวิจารณ์หนังสือ (Book Review) ได้แก่ ผลงานทางวิชาการที่ผู้เขียนวิพากษ์ วิจารณ์โดยใช้หลักวิชาและดุลพินิจที่เหมาะสมของเนื้อหาสาระ คุณค่า และ คุณูปการ ของหนังสือ บทความ หรือผลงานสิ่งประดิษฐ์ที่ผู้เขียนสนใจและต้องการนำเสนอต่อผู้อ่านบทวิจารณ์

เนื้อหาและองค์ประกอบของบทความ

1. บทความวิจัย (Research Article)

เนื้อหาในบทความวิจัยประกอบด้วยชื่อเรื่องภาษาไทย ชื่อเรื่องภาษาอังกฤษ บทคัดย่อ คำสำคัญ Abstract และ Keywords ส่วนเนื้อหาของบทความมีข้อมูลเรียงตามลำดับ ได้แก่ ชื่อเรื่อง ชื่อผู้เขียน สังกัด (คณะ สถาบัน) และอีเมล ของผู้เขียน บทคัดย่อระบุถึง ระเบียบวิธีวิจัย วัตถุประสงค์ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือวิจัย วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล และผลการวิจัย ความยาวไม่ควรเกิน 250 คำ โดยเขียนบทคัดย่อทั้งภาษาไทย และ ภาษาอังกฤษ (Abstract) โดยระบุคำสำคัญของเรื่อง (Keywords) จำนวนไม่เกิน 5 คำ เนื้อหาของบทความวิจัยเริ่มต้นจาก ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา วัตถุประสงค์ในการวิจัย กรอบแนวคิดในการวิจัย (ถ้ามี) สมมติฐานการวิจัย (ถ้ามี) วิธีดำเนินการวิจัย ผลการวิจัย อภิปรายผล ข้อเสนอแนะ และ กิตติกรรมประกาศ (ถ้ามี)

2. บทความวิชาการ (Academic Article)

เนื้อหาในบทความวิชาการประกอบด้วย ชื่อเรื่อง บทคัดย่อ คำสำคัญ Abstract และ Keywords และ เนื้อหาของบทความ โดยเรียงตามลำดับ ได้แก่ ชื่อเรื่อง ชื่อผู้เขียน สังกัด (คณะ สถาบัน) และอีเมลของผู้เขียน บทคัดย่อที่ระบุ วัตถุประสงค์ สารสำคัญของบทความ สรุปเนื้อหา ความยาวไม่ควรเกิน 250 คำ โดยเขียนบทคัดย่อทั้งภาษาไทย และ ภาษาอังกฤษ (Abstract) โดยระบุคำสำคัญของเรื่อง (Keywords) จำนวนไม่เกิน 5 คำ ส่วนเนื้อหาของบทความ เริ่มต้นจากบทนำที่เขียนถึงที่มาและเหตุผลของประเด็นที่วิเคราะห์และอธิบายเนื้อหาสาระตามหลักและเชิงวิชาการ โดยผู้เขียนได้สำรวจข้อมูล เอกสาร หรืองานวิจัยเพื่อสนับสนุนบทความที่เขียน โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ในประเด็นนั้นได้ ทั้งนี้ ผู้เขียนอาจศึกษาวิจัยเพื่อนำความรู้จากแหล่งต่างๆ มาประมวลผลเพื่อวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ โดยแสดงทัศนะทางวิชาการของผู้เขียนไว้ด้วยอย่างชัดเจน รวมถึงส่วนที่ผู้เขียนสรุปและมีข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อผู้อ่าน พร้อมกับการแสดงบรรณานุกรมของเอกสารอ้างอิงที่ถูกต้องตามกระบวนการ

3. บทความปริทัศน์ (Review Article)

เนื้อหาในบทความปริทัศน์ประกอบด้วย ชื่อเรื่อง ชื่อผู้เขียน สังกัด (คณะ สถาบัน) และอีเมลของผู้เขียน บทความปริทัศน์เป็นบทความที่ผู้เขียนต้องการนำเสนอเรื่องที่สนใจโดยอาจจะนำเสนอในลักษณะของภาพรวม เนื้อหาของบทความปริทัศน์ประกอบด้วย บทนำที่อาจจะกล่าวถึงประเด็นความน่าสนใจของเรื่องที่ผู้เขียนนำเสนอ

เป็นการนำแนวทางให้กับผู้อ่านที่สนใจก่อนเข้าสู่เนื้อหาในแต่ละกรณีหรือแต่ละประเด็นที่ผู้เขียนต้องการนำเสนอ และมีบทสรุปเรื่องที่คุณเขียนได้เพิ่มข้อเสนอแนะและแสดงข้อคิดเพื่อเป็นแนวทางให้ผู้อ่านได้พิจารณาในประเด็นที่น่าสนใจของบทความ ทั้งนี้ ผู้เขียนต้องตรวจสอบเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับบทความที่นำเสนออย่างละเอียด และเป็นเนื้อหาที่มีความถูกต้อง สมบูรณ์ครบถ้วนและทันสมัย เป็นข้อมูลที่ผู้อ่านในสาขาวิชาอื่นที่สนใจอ่านก็สามารถศึกษาและทำความเข้าใจได้เช่นกัน

4. บทวิจารณ์หนังสือ (Book Review)

เนื้อหาในบทวิจารณ์หนังสือประกอบด้วย ชื่อเรื่อง ชื่อผู้เขียน สังกัด (คณะ สถาบัน) และอีเมลของผู้เขียน ผู้เขียนควรตั้งชื่อเรื่องของบทวิจารณ์หนังสือที่น่าสนใจ สื่อความหมายได้อย่างชัดเจน อาจจะตั้งชื่อตามชื่อหนังสือที่ต้องการวิจารณ์ หรือตั้งชื่อตามจุดมุ่งหมายของเรื่อง หรือตั้งชื่อด้วยการให้มุมมองที่ชวนคิด ชวนศึกษา โดยมีบทนำที่เขียนแนะนำหนังสือที่คุณจะวิจารณ์ ส่วนของเนื้อหาในบทความเป็นการแสดงความคิดเห็นและเสนอแนะรายละเอียด ในการวิจารณ์ โดยกล่าวถึงจุดเด่น และจุดบกพร่องของหนังสืออย่างมีหลักเกณฑ์และมีเหตุผล ในบทสรุป ผู้เขียนบทวิจารณ์หนังสือควรสรุปความคิดทั้งหมดที่วิจารณ์ โดยนำเสนอมุมมองและแง่คิดหรือข้อสังเกตที่เป็นประโยชน์ต่อผู้อ่าน ช่วยให้ผู้อ่านสามารถทราบเนื้อหาเรื่องของหนังสือที่นำมาวิจารณ์จากมุมมองและความคิดเห็นของผู้วิจารณ์ที่มีต่อหนังสือเรื่องนั้น อีกทั้งบทสรุปยังช่วยให้ผู้อ่านได้ทบทวนประเด็นสำคัญของเรื่องและความคิดสำคัญของผู้วิจารณ์จากหนังสือเรื่องนั้น

การเตรียมต้นฉบับ

1. จัดพิมพ์บทความด้วยโปรแกรม Microsoft Word บนกระดาษขนาด A4 หน้าเดียว ประมาณ 26 บรรทัด ต่อ 1 หน้า แบบแนวตั้ง (Portrait) ใช้รูปแบบตัวอักษร (Font) TH Sarabun PSK ขนาดของตัวอักษรเท่ากับ Font size 16 โดยใส่เลขหน้าตั้งแต่เริ่มต้นจนจบบทความ ที่ด้านบนขวาของกระดาษ (ยกเว้น หน้าแรก) ความยาวของบทความไม่ควรเกิน 15 หน้า

โดยกำหนดการตั้งค่าหน้ากระดาษ (Page setup) และส่วนระยะขอบ (Margins) ดังนี้

ด้านบน (Top) 2.54 ซม. ด้านล่าง (Bottom) 2.54 ซม.

ด้านซ้าย (Left) 2.54 ซม. ด้านขวา (Right) 2.54 ซม.

หัวกระดาษ (Header) 1.25 ซม. ท้ายกระดาษ (Footer) 1.25 ซม

2. ส่วนของหัวข้อ ชื่อเรื่อง ชื่อผู้เขียน และสังกัดองค์กร หน่วยงาน (Title, Author's name, Author's affiliation) ทั้งชื่อเรื่องภาษาไทยและ ภาษาอังกฤษ จัดให้อยู่กึ่งกลาง ด้วยตัวอักษร TH Sarabun PSK ขนาดตัวอักษร 18 พิมพ์ด้วยตัวหนา

ส่วนชื่อ และนามสกุลของผู้เขียน และสังกัดองค์กร หน่วยงาน ให้เขียนทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ใช้ตัวอักษร TH Sarabun PSK ขนาดของ ตัวอักษร 16 ตัวหนา โดยไม่ต้องระบุค่านำหน้าชื่อ เช่น นาย นาง นางสาว ดร. ผศ. รศ. ศ. เป็นต้น ส่วนสังกัดองค์กร หน่วยงาน ให้ใช้ ตัวอักษร TH Sarabun PSK ขนาดของตัวอักษร 16 ตัวหนา โดยระบุคณะ สถาบัน หรือหน่วยงาน ที่สังกัด พร้อมอีเมลในการติดต่อ ทั้งนี้ กรณีมีผู้เขียนมากกว่า 1 คน ให้ระบุชื่อผู้ประสานงานหลัก* หรือ Corresponding Author*

3. บทคัดย่อ (Abstract) หัวข้อบทคัดย่อใช้ตัวอักษร TH Sarabun PSK ขนาดตัวอักษร 18 แบบตัวหนา และขีดซ้าย ส่วนเนื้อความในบทคัดย่อและคำสำคัญให้ใช้ตัวอักษร TH Sarabun PSK ขนาดตัวอักษร 16 ตัวธรรมดา สำหรับบทความภาษาไทยให้เขียนบทคัดย่อทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ถ้าเป็นบทความภาษาอังกฤษให้เขียนบทคัดย่อเป็นภาษาอังกฤษ และอาจมีบทคัดย่อภาษาไทยด้วยหรือไม่ก็ได้ ทั้งนี้ บทคัดย่อ ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เมื่อจัดพิมพ์แต่ละบทคัดย่อแล้วไม่ควรเกิน 1 หน้ากระดาษ A4 โดยจัดพิมพ์เป็น 1 คอลัมน์ มีความยาวประมาณ 250 คำ จะต้องมีคำสำคัญในบทคัดย่อภาษาไทย และ Keywords ในบทคัดย่อภาษาอังกฤษของบทความจำนวนไม่เกิน 5 คำ

4. ส่วนของเนื้อหา (Content) ส่วนของหัวข้อใช้ตัวอักษร TH Sarabun PSK ขนาดของตัวอักษร 18 แบบตัวหนา โดยให้ชิดซ้าย ส่วนเนื้อความในแต่ละหัวข้อให้ใช้ตัวอักษร TH Sarabun PSK ขนาดของตัวอักษร 16 ตัวธรรมดา

5. ถ้ามีรูปภาพและตารางประกอบ ต้องเป็นภาพที่ชัดเจน ถ้าเป็นภาพที่คัดลอกมาจากแหล่งอื่น ต้องเขียนแหล่งอ้างอิงนั้นด้วยตามหลักวิชาการ กรณีที่มีรูปภาพให้ใช้คำว่า “ภาพที่” กรณีที่เป็นตารางให้ใช้คำว่า “ตารางที่”

6. เอกสารอ้างอิง (References) ให้ใช้ระบบ APA โดยมีเงื่อนไขดังนี้

6.1 เอกสารที่นำมาอ้างอิงควรมีความทันสมัย สอดคล้องกับหัวข้อและเนื้อหาการวิจัย ไม่ควรมีอายุเกิน 10 ปี ยกเว้นแนวคิดหรือทฤษฎี ที่เกิดมาก่อน 10 ปี และในปัจจุบันยังมีผู้นำมาใช้ อนุโลมให้นำมาใช้อ้างอิงได้

6.2 ให้จัดพิมพ์เป็น 1 คอลัมน์ และเรียงตามลำดับตัวอักษร

6.3 การอ้างอิงในเนื้อหา ใช้ระบบนามปี [นามสกุล, ปี หรือ นามสกุล (ปี)] และอ้างอิงโดยใช้นามสกุลภาษาอังกฤษเท่านั้น เช่น Abcdeghi (2021) หรือ (Abcdeghi, 2021) เป็นต้น ทั้งนี้ หากมีผู้เขียน 2 คน ให้ใส่นามสกุล ทั้งสองคน เช่น Abcdeghi and Bghivcdem (2022) หรือ (Abcdeghi and Bghivcdem, 2022) หากมีผู้แต่ง มากกว่า 2 คน ให้ใส่นามสกุลของผู้แต่งคนแรก และตามด้วย “et al.” เช่น Abcdeghi et al. (2022) หรือ (Abcdeghi et al., 2022) เป็นต้น

6.4 เอกสารอ้างอิงฉบับภาษาไทยต้องแปลเป็นภาษาอังกฤษทั้งหมด โดยมีแนวทางดังนี้

(1) ต้องแปลเอกสารอ้างอิงภาษาไทยเป็นภาษาอังกฤษทุกรายการ โดยยังคงเอกสารอ้างอิงภาษาไทยเดิมไว้ด้วย เขียนจัดเรียงคู่กัน โดยให้เอกสารอ้างอิงภาษาอังกฤษที่แปลขึ้นก่อนและตามด้วยเอกสารอ้างอิง ภาษาไทย และเติมคำว่า “(in Thai)” ต่อท้ายเอกสารอ้างอิงภาษาอังกฤษที่แปลจากภาษาไทย

(2) การเรียงลำดับเอกสารอ้างอิง กรณีเอกสารอ้างอิงที่แปลจากภาษาไทยเป็นภาษาอังกฤษให้เรียงลำดับตามตัวอักษรภาษาอังกฤษ และรายการเอกสารอ้างอิงทุกรายการ หากมีผู้เขียนไม่เกิน 6 คน ให้ใส่ชื่อให้ครบทุกคน แต่หากมีมากกว่า 6 คน ให้ใส่ชื่อทั้ง 6 คน หลังจากคนที่ 6 ให้ตามด้วย “และคณะ” หรือ “et al.”

รูปแบบของบทความวิจัย หรือ บทความวิชาการ

วารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน (KBU Journal of Aviation Management: KBUJAM)

ชื่อบทความภาษาไทย.....
 เว้น 1 บรรทัด
 ชื่อผู้เขียนบทความ (ไม่ใส่คำนำหน้าชื่อ).....
 สังกัด หน่วยงาน คณะ มหาวิทยาลัย.....
 เว้น 1 บรรทัด

(TH SarabunPSK 18 ตัวหนา)

เว้น 1 บรรทัด

บทคัดย่อ (TH SarabunPSK 16 Point ตัวหนา)

เว้น 1 บรรทัด

(TH SarabunPSK 16 Point ตัวปกติ)

เว้น 1 บรรทัด

คำสำคัญ,,,

*ผู้ประพันธ์บรรณกิจ: อีเมล: xxxxxxxx.xxxx@xxxx.xx

สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

ชื่อบทความ (ภาษาอังกฤษ.....)

ชื่อผู้เขียนบทความ (ภาษาอังกฤษ)

(TH SarabunPSK 18
ตัวหนา)

(TH SarabunPSK 16 Point ตัวปกติ)

Keywords ,

สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

...(TH SarabunPSK 16 Point ตัวปกติ).

เว้น 1 บรรทัด

วัตถุประสงค์ (TH SarabunPSK 18 Point ตัวหนา)

..(TH SarabunPSK 16 Point ตัวปกติ)..

วารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน (KBU Journal of Aviation Management: KBUJAM)

เว้น 1 บรรทัด

แนวคิด ทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (TH SarabunPSK 18 Point ตัวหนา)

.....(TH SarabunPSK 16 Point ตัวปกติ).....

เว้น 1 บรรทัด

ระเบียบวิธีวิจัย (TH SarabunPSK 18 Point ตัวหนา)

(ประกอบด้วย แบบแผนของการวิจัย ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง กระบวนการเลือกกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล)

.....(TH SarabunPSK 16 Point ตัวปกติ).....

วารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน (KBU Journal of Aviation Management: KBUJAM)

เว้น 1 บรรทัด

ผลการวิจัย (TH SarabunPSK 18 Point ตัวหนา)

.....(TH SarabunPSK 16 Point ตัวปกติ).....

เว้น 1 บรรทัด

อภิปรายผลการวิจัย (TH SarabunPSK 18 Point ตัวหนา)

.....(TH SarabunPSK 16 Point ตัวปกติ).....

เว้น 1 บรรทัด

ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย (TH SarabunPSK 18 Point ตัวหนา)

.....(TH SarabunPSK 16 Point ตัวปกติ).....

สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

[illegible]

เอกสารอ้างอิง (TH SarabunPSK 18 Point ตัวหนา)

.....(TH SarabunPSK 16 Point ตัวปกติ).....

(TH SarabunPSK 16 Point ตัวปกติ)

การเขียนเอกสารอ้างอิงภาษาไทยและเอกสารอ้างอิงภาษาอังกฤษ

ตัวอย่างที่ 1 หนังสือ

ชื่อผู้แต่ง. (ปีพิมพ์). ชื่อหนังสือ. พิมพ์ครั้งที่ (ถ้ามี). สถานที่พิมพ์ (เมือง): สำนักพิมพ์หรือโรงพิมพ์.

Chantavanich, S. (2014). *Qualitative Research Methods*. 22nd ed. Bangkok: Chulalongkorn University Press. (in Thai)

สุภางค์ จันทวานิช. (2557). *วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ*. พิมพ์ครั้งที่ 22. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ตัวอย่างที่ 2 วารสาร

ชื่อผู้แต่ง. (ปีพิมพ์). ชื่อบทความ. ชื่อวารสาร, ปีที่ (ฉบับที่), หน้าแรก-หน้าสุดท้าย.

Siriprakob, P. (2010). Autonomous Public Organization and Its Autonomy: A Preliminary Finding. *Sripatum Review of Humanities and Social Sciences*, 10(2), 63-77. (in Thai)

ปกรณ ศิริประกอบ. (2553). องค์การมหาชนกับความเป็นอิสระ: ข้อค้นพบเบื้องต้น. *วารสารศรีปทุมปริทัศน์ ฉบับมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 10(2), 63-77.

ตัวอย่างที่ 3 เว็บไซต์

ชื่อผู้แต่ง. (ปีพิมพ์). ชื่อเรื่อง. [ออนไลน์]. ค้นเมื่อ วัน เดือน ปี, จาก: URL.

Wikipedia free encyclopedia. (2018). *Globalization*. [Online]. Retrieved May 23, 2018, from: <http://th.wikipedia.org/wiki/Globalization>. (in Thai)

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2561). *โลกาภิวัตน์* [ออนไลน์]. ค้นเมื่อ 23 พฤษภาคม 2561, จาก: <http://th.wikipedia.org/wiki/Globalization>.

ตัวอย่างที่ 4 รายงานสืบเนื่องการประชุมวิชาการ

ชื่อผู้แต่ง. (ปีพิมพ์). ชื่อบทความ. รายงานสืบเนื่องการประชุมวิชาการ (ชื่อเอกสาร), วัน เดือน ปี สถานที่จัด, หน้าแรก-หน้าสุดท้าย.

Sorntanong, M. (2018). Guidelines for Tourism Management by Identity and Community in the Cultural Tourism of Elephant's Village Pa-Nied Luang at Pranakorn Sri Ayutthaya Province. *The Proceedings of the 13th National and International Sripatum University Conference (SPUCON2018)*, 20 December 2018 at Sripatum University (Bangkhen Campus), 2112-2122. (in Thai)

มานะศิลป์ ศรีทงศ์. (2561). “แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวตามอัตลักษณ์และวิถีชุมชนในเขตพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในหมู่บ้านช้างเพนียดหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา.” รายงานสืบเนื่องการประชุมวิชาการระดับชาติและนานาชาติ มหาวิทยาลัยศรีปทุม ครั้งที่ 13 ประจำปี 2561, วันที่ 20 ธันวาคม 2561 ณ มหาวิทยาลัยศรีปทุม, 2112-2122.

ตัวอย่างที่ 5 วิทยานิพนธ์/สารนิพนธ์

ชื่อผู้แต่ง. (ปีพิมพ์). ชื่อวิทยานิพนธ์. ระดับปริญญาของวิทยานิพนธ์, ชื่อมหาวิทยาลัย.

Boonlom, P. (2017). *A Survey of the Attitudes of Local Residents toward Phase 1 of the Proposed Special Economic Zone Development Plan for Klong Yai District, Trat Province*. Independent Study of the Degree of Master of Public Administration Program in Local Government. Chanthaburi: Rambhai Barni Rajabhat University. (in Thai)

ปกรณ์ บุญล้อม. (2560). *การขานรับนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประชาชน อำเภอกลองใหญ่ จังหวัดตราด*. ภาคนิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาการปกครองท้องถิ่น. มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี.

7. บทความที่ส่งเพื่อการพิจารณากับวารสารฯ ต้องไม่อยู่ระหว่างการพิจารณาเผยแพร่กับวารสารอื่น หรือเคยเผยแพร่กับวารสารอื่น มาก่อน

8. แนวทางการส่งต้นฉบับบทความ

8.1 ส่งต้นฉบับบทความหรือ Manuscript ที่จัดเตรียมตามคำแนะนำในการเตรียมต้นฉบับและตามรูปแบบการอ้างอิงที่วารสารกำหนด (นามสกุล .docx และ .pdf) และส่งผ่านระบบ ThaiJo โดยให้ผู้เขียนเข้าไปลงทะเบียนและทำตามขั้นตอนของระบบโดยสามารถเข้าไปดำเนินการได้ที่ <https://so19.tci-thaijo.org/index.php/KBUJAM> หรือที่เว็บไซต์ KBU Journal of Aviation Management

8.2 กรณีที่บทความไม่ผ่านการพิจารณาเบื้องต้นจากกองบรรณาธิการ ผู้เขียนไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าดำเนินการใดๆ แต่กรณีที่กองบรรณาธิการพิจารณาเบื้องต้นแล้วเห็นว่า ควรส่งผู้ทรงคุณวุฒิ (Peer reviewers) จำนวน 3 ท่าน ตรวจสอบและประเมินคุณภาพของบทความ ผู้เขียนจะต้องจ่ายค่าดำเนินการในอัตรา 4,000 บาท ต่อ 1 บทความ โดยใช้วิธีการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคารและส่งสลิปเงินโอนมาที่กองบรรณาธิการ วารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต ทางอีเมล aviationjournal@kbu.ac.th หรือทางไปรษณีย์

(1) ชื่อบัญชีธนาคาร

ธนาคาร..... สาขา.....

ชื่อบัญชี วารสารการจัดการการบิน สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน

มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

ประเภทบัญชี ออมทรัพย์ เลขที่บัญชี XXX-X-XXXXXX

(2) กองบรรณาธิการ วารสารการจัดการการบิน

สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

เลขที่ XXX/X ถนน XXXXXX แขวง XXXXXXXX เขตXXXXXXXX กรุงเทพฯ 10XX00

โทรศัพท์ XXXXXXXXXXXXXXX

จริยธรรมของการเผยแพร่ผลงาน

จริยธรรมและบทบาทหน้าที่ของบรรณาธิการวารสาร (Editor Ethic)

1. พิจารณาและตรวจสอบเนื้อหาความครบถ้วนสมบูรณ์และคุณภาพของบทความที่ส่งมาเพื่อเข้ารับการพิจารณาเผยแพร่ลงในวารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบินทุกบทความ โดยพิจารณาเนื้อหาบทความที่สอดคล้องกับเป้าหมายและขอบเขตของวารสารก่อนเริ่มกระบวนการประเมินโดยผู้ทรงคุณวุฒิ
2. พิจารณาและส่งเสริมการร่วมอภิปรายการตลอดจนการแสดงความคิดเห็น ระหว่าง ผู้ประเมินบทความ ผู้เขียนให้เป็นไปตามหลักการวิจัย และหลักวิชาการ
3. ในระหว่างช่วงเวลาการประเมินบทความและการตีพิมพ์วารสารฉบับนั้นๆ บรรณาธิการวารสารต้องไม่นำข้อมูลใดๆ ทั้งข้อมูลของผู้เขียนและผู้ทรงคุณวุฒิไปเปิดเผยแก่บุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้อง
4. บรรณาธิการต้องไม่ทำการเปลี่ยนแปลงเนื้อหา และไม่แก้ไขบทความหรือผลการประเมินของผู้ทรงคุณวุฒิ
5. บรรณาธิการต้องกำกับดูแลและปฏิบัติตามกระบวนการและขั้นตอนต่างๆ ของวารสารให้ถูกต้อง ครบถ้วน
6. บรรณาธิการจะประเมินบทความเบื้องต้นร่วมกับกองบรรณาธิการ เพื่อตัดสินใจคัดเลือกบทความเข้าสู่กระบวนการรับเพื่อเตรียมการตีพิมพ์ รวมทั้งพิจารณาเพื่อดำเนินการตีพิมพ์บทความที่ผ่านกระบวนการประเมินบทความแล้ว ด้วยผลการพิจารณาจากผู้ทรงคุณวุฒิ
7. บรรณาธิการจะไม่รับตีพิมพ์บทความที่เคยตีพิมพ์เผยแพร่จากที่อื่นมาแล้ว ทั้งในรูปแบบของวารสาร หรือบทความที่ผ่านการนำเสนอในที่ประชุมวิชาการ (Proceeding)
8. ป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อน ระหว่างบรรณาธิการ กองบรรณาธิการฯ กับผู้เขียน และ ผู้ทรงคุณวุฒิ
9. ระหว่างกระบวนการประเมินผลการพิจารณาบทความ หากตรวจพบการคัดลอกผลงานของผู้อื่น บรรณาธิการจะพิจารณาหยุดกระบวนการประเมิน และติดต่อผู้เขียนหลัก เพื่อขอคำชี้แจงประกอบการ “ตอบรับ” หรือ “ปฏิเสธ” การตีพิมพ์บทความนั้น ทั้งนี้ หากตรวจพบการคัดลอกผลงานของผู้อื่นจากบทความที่พิจารณาด้วยการตรวจสอบจากโปรแกรมการคัดลอกผลงานที่เป็นที่ยอมรับ บรรณาธิการจะพิจารณาปฏิเสธการตีพิมพ์บทความดังกล่าว

10. บรรณาธิการจะแจ้งให้ผู้นิพนธ์ทราบเป็นลายลักษณ์อักษรเมื่อบทความไม่ผ่านการพิจารณา โดยจะไม่ส่งคืนต้นฉบับและค่าธรรมเนียม ทั้งนี้ ผลการพิจารณาจากกองบรรณาธิการ ถือเป็นอันสิ้นสุด ผู้เขียนไม่มีสิทธิ์เรียกร้องหรืออุทธรณ์ใดๆ ทั้งสิ้น

11. บรรณาธิการจะต้องดำเนินการตามมาตรฐานของทรัพย์สินทางปัญญา รวมถึงการป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อน

12. บรรณาธิการยินดีแก้ไขข้อผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้น พร้อมทั้งพัฒนาวารสารให้มีคุณภาพ และรักษามาตรฐานของวารสาร ตลอดจนสะท้อนองค์ความรู้ใหม่ๆ ที่มีความทันสมัยต่อเหตุการณ์ปัจจุบันและอนาคต

จริยธรรมและบทบาทหน้าที่ของผู้เขียนบทความ (Author Ethic)

1. บทความที่เสนอตีพิมพ์ต้องไม่เคยตีพิมพ์เผยแพร่ที่ไหนมาก่อน และต้องไม่อยู่ระหว่างการเสนอ เพื่อพิจารณาตีพิมพ์ในวารสารฉบับอื่น หากกองบรรณาธิการตรวจพบ หรือผู้เขียนประสงค์ขอยกเลิกตีพิมพ์บทความ ผู้เขียนบทความจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการกับวารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบินแต่เพียงผู้เดียว

2. ผู้เขียนจะต้องอ้างอิงผลงานของผู้อื่นที่นำมาใช้ในผลงานของผู้นิพนธ์ให้ปรากฏอยู่ในรายการอ้างอิงท้ายบทความอย่างครบถ้วน

3. ผู้เขียนจะต้องระบุแหล่งทุนที่สนับสนุนในการทำผลงานทางวิชาการ ในกิตติกรรมประกาศ

4. ชื่อผู้เขียนที่ปรากฏในบทความต้องเป็นผู้ที่มีส่วนในผลงานวิชาการนี้จริง

5. ผู้เขียนจะตรวจสอบการคัดลอกผลงานของผู้อื่น โดยใช้โปรแกรมตรวจสอบที่เชื่อถือได้ พร้อมแสดงหลักฐานมายังกองบรรณาธิการ เพื่อเสนอตีพิมพ์บทความ

6. บทความที่ส่งตีพิมพ์จะต้องเป็นไปตามรูปแบบที่กำหนด ในคำแนะนำของการส่งนิพนธ์ต้นฉบับของวารสาร มิฉะนั้นทางบรรณาธิการจะไม่รับพิจารณาบทความนั้นๆ

7. ผู้เขียนต้องมีความรู้ และเข้าใจเกี่ยวกับมาตรฐานของบทความวิจัย และผลงานวิจัยที่มีคุณภาพ

จริยธรรมและบทบาทและหน้าที่ของผู้ประเมินบทความ (Reviewers Ethic)

1. ผู้ประเมินบทความจะต้องรักษาระยะเวลาประเมินตามกรอบเวลาประเมินที่กำหนด และไม่เปิดเผยข้อมูลต่างๆ ของบทความและผู้นิพนธ์แก่บุคคลอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้อง ตลอดระยะเวลาของการประเมิน
2. ผู้ประเมินบทความจะต้องไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อนกับผู้นิพนธ์ เช่น เป็นผู้นิพนธ์ร่วมๆ ที่จะทำให้ผู้ประเมินไม่สามารถประเมินและให้ข้อเสนอแนะได้อย่างอิสระได้
3. ผู้ประเมินบทความ จะต้องมีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญ โดยพิจารณาจากเนื้อหาของบทความ และประเมินบทความโดยพิจารณาจากความสำคัญ ความใหม่ ความชัดเจนและความสอดคล้องของเนื้อหา โดยไม่ใช้ความคิดเห็นส่วนตัวที่ไม่มีข้อมูลทางวิชาการรองรับมาเป็นเกณฑ์ในการตัดสินบทความ
4. ผู้ประเมินบทความสามารถเสนอแนะผลงานวิจัยที่สำคัญและสอดคล้องกับบทความในกรณีที่ผู้นิพนธ์ไม่ได้อ้างถึง เข้าไปในการประเมินบทความด้วย
5. หากผู้ประเมินบทความพบว่า บทความมีความเหมือน หรือซ้ำซ้อนกับผลงานของผู้อื่นโดยมีหลักฐานชัดเจน ผู้ประเมินสามารถปฏิเสธการตีพิมพ์และแจ้งแก่บรรณาธิการ

นโยบายและเงื่อนไขในการพิจารณาบทความ (Editorial Policy)

1. บทความที่ส่งมาเพื่อพิจารณาตีพิมพ์ต้องเป็นผลงานที่อยู่ในสาขาวิชาใดวิชาหนึ่งตามวัตถุประสงค์ของวารสาร ได้แก่ 1) การดำเนินงาน การบริหารจัดการในอุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมบริการ (Aviation Industry and Service Industry Operations Management) 2) การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (Logistics and Supply Chain Management) 3) การจัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Management) 4) การบริหารธุรกิจ สังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการอุตสาหกรรมบริการ (Service Industry Management)
2. บทความที่ส่งเพื่อพิจารณาการตีพิมพ์ในวารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน ต้องไม่เคยได้รับการตีพิมพ์เผยแพร่ หรืออยู่ระหว่างการเสนอเพื่อพิจารณาตีพิมพ์กับวารสารใดมาก่อน

3. บทความที่ส่งเพื่อพิจารณาการตีพิมพ์จะประเมินคุณภาพเบื้องต้นจากกองบรรณาธิการก่อนโดยจะพิจารณาถึงความเหมาะสมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของวารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบินตามกระบวนการ ได้แก่

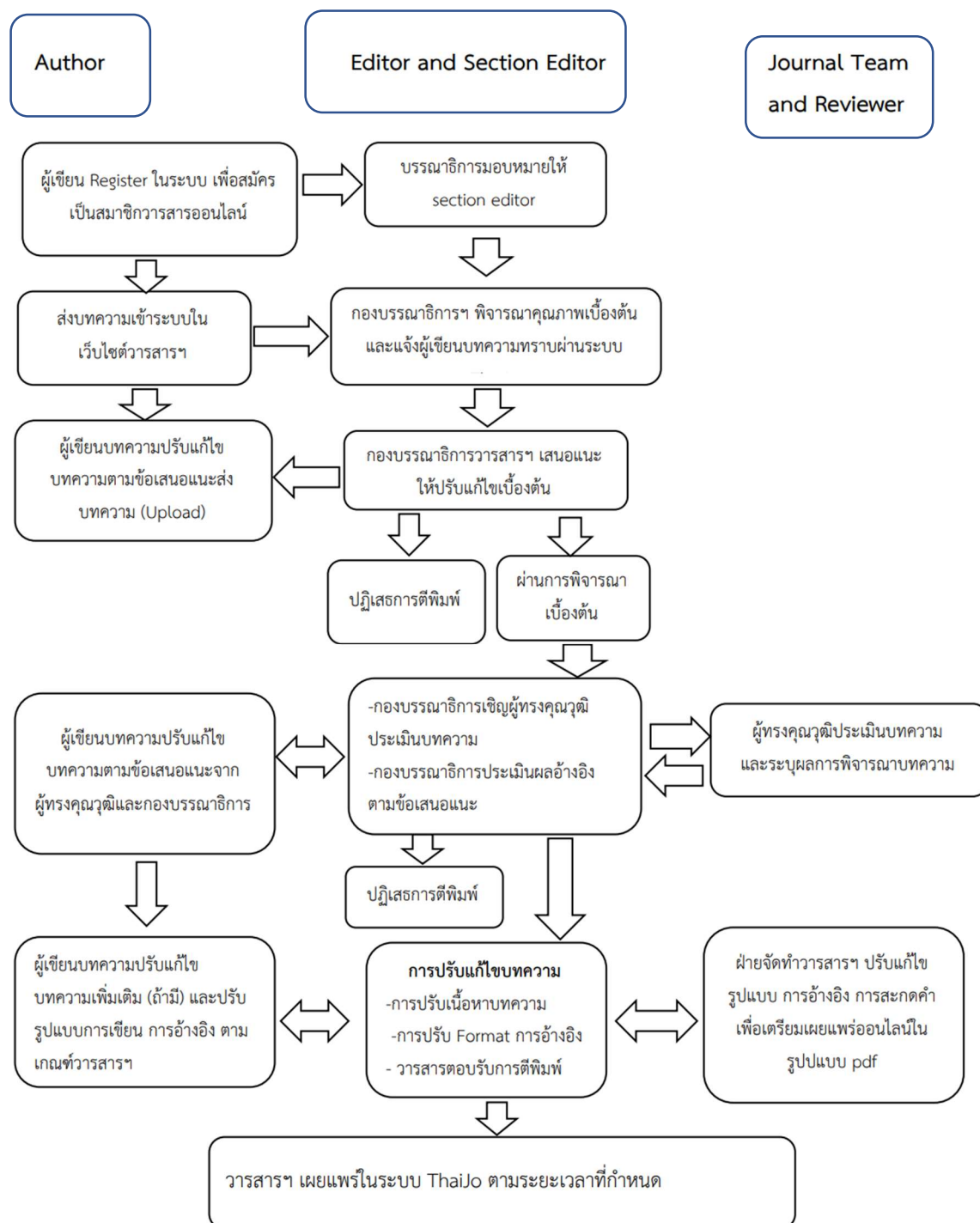
3.1 ในกรณีที่บทความไม่ผ่านการพิจารณาเบื้องต้นจากกองบรรณาธิการ บรรณาธิการจะแจ้งปฏิเสธการรับตีพิมพ์บทความ (Reject) พร้อมเหตุผล ข้อเสนอแนะ หรือข้อสังเกตสั้นๆ ให้ผู้ส่งบทความได้รับทราบ ทั้งนี้ ผู้เขียนไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าดำเนินการใดๆ

3.2 ในกรณีที่บทความผ่านการพิจารณาเบื้องต้นจากกองบรรณาธิการ ผู้เขียนจะต้องจ่ายค่าดำเนินการในอัตรา 4,000 บาท ต่อ 1 บทความ และบรรณาธิการจะส่งบทความให้ผู้ทรงคุณวุฒิ (Peer reviewers) ในสาขาที่เกี่ยวข้องจำนวน 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบคุณภาพของบทความก่อนลงตีพิมพ์ โดยผู้ประเมินไม่ทราบชื่อผู้แต่งและผู้แต่งไม่ทราบชื่อผู้ประเมินบทความ (Double-blind peer review) ทั้งนี้ การจ่ายเงินค่าดำเนินการ ให้จ่ายผ่านระบบการโอนเข้าบัญชีธนาคารที่กำหนดไว้เท่านั้น

4. เมื่อผู้ทรงคุณวุฒิได้พิจารณากลับกรองบทความเรียบร้อยแล้ว กองบรรณาธิการจะพิจารณาว่าบทความนั้นๆ ควรได้ลงตีพิมพ์ (Accept) หรือควรส่งคืนให้ผู้เขียนแก้ไขเพื่อพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง (Major/Minor Revision) หรือควรแจ้งปฏิเสธการลงตีพิมพ์ (Reject)

5. กองบรรณาธิการขอสงวนสิทธิ์ในการพิจารณาและตัดสินใจการตีพิมพ์บทความในวารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน และจะไม่คืนเงินไม่ว่าในกรณีใด

ขั้นตอนการประเมินบทความ วารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน



แนวทางการประเมินบทความวิจัย บทความวิชาการ เพื่อตีพิมพ์ลงใน

วารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน

(KBU Journal of Aviation Management: KBUJAM)

มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

ประเภทของบทความ

☐ บทความวิจัย ☐ บทความวิชาการ ☐ บทความปริทัศน์ ☐ บทวิจารณ์หนังสือ

ประเด็นการพิจารณาประกอบด้วย

- 1) ความสอดคล้องของชื่อเรื่องภาษาไทย และ ชื่อเรื่องภาษาอังกฤษกับสาระสำคัญของการวิจัย
- 2) ความครอบคลุมสาระสำคัญของบทคัดย่อ และ Abstract เกี่ยวกับวัตถุประสงค์การวิจัย ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง วิธีดำเนินการวิจัย ผลการวิจัย
- 3) การกำหนดคำสำคัญ และ Keywords สอดคล้องกับประเด็นการวิจัย
- 4) ความชัดเจนของปัญหาการวิจัย หรือ สมมติฐาน (ถ้ามี)
- 5) วัตถุประสงค์การวิจัยมีความชัดเจน สอดคล้องกับปัญหาวิจัย และนำไปสู่การกำหนดระเบียบวิธีวิจัย
- 6) ความชัดเจนและความถูกต้องของแนวคิดทฤษฎีที่ใช้ในการวิจัยและการเขียนเอกสารวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 7) ความชัดเจนของการกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 8) ความเหมาะสมและถูกต้องของเครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย
- 9) คุณภาพของเครื่องมือที่เลือกใช้มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัยและกระบวนการวิจัย
- 10) ความชัดเจนของวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
- 11) ความชัดเจนของการวิเคราะห์ข้อมูล
- 12) การใช้คำศัพท์ทางวิชาการได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมตามศัพท์บัญญัติของการวิจัยในแต่ละสาขาวิชา
- 13) ความสามารถในการสื่อสารได้อย่างชัดเจนในแวดวงวิชาการและวิชาชีพที่ทำการศึกษาวิจัย
- 14) ความสอดคล้องกันระหว่างผลการวิจัยกับวัตถุประสงค์การวิจัย
- 15) ความเป็นระบบและความชัดเจนของการนำเสนอผลการวิจัย
- 16) ความครบถ้วน ถูกต้องของรายการอ้างอิง และ บรรณานุกรมท้ายบทความ
- 17) คำนึงถึงจริยธรรมในการวิจัย ไม่ละเมิดสิทธิของกลุ่มตัวอย่าง

การสรุปความเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิที่ประเมิน

- ☐ ผ่าน โดยไม่ต้องแก้ไข (ยกเว้นการแก้คำผิดเล็กน้อย ถ้ามี)
- ☐ ผ่าน อย่างมีเงื่อนไขโดยปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิแล้วเท่านั้น โดยที่
- ☐ ก. ผู้ประเมินขอพิจารณาใหม่ ☐ ข. ผู้ประเมินไม่ขอพิจารณาใหม่
- ☐ ไม่ผ่าน

ทั้งนี้ ผู้ทรงคุณวุฒิผู้ประเมินบทความสามารถเขียนข้อความ หรือข้อเสนอแนะลงในเนื้อหาขอบทความได้เพื่อเป็นข้อมูลป้อนกลับ สำหรับผู้เขียนทำการแก้ไขปรับปรุง

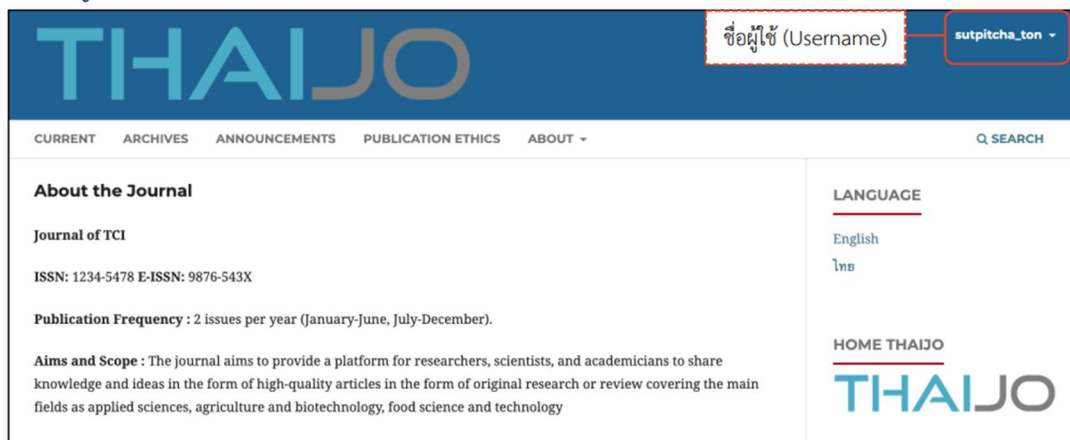
ขั้นตอนสำหรับผู้แต่ง | Author

หน้าเว็บไซต์วารสาร | Website

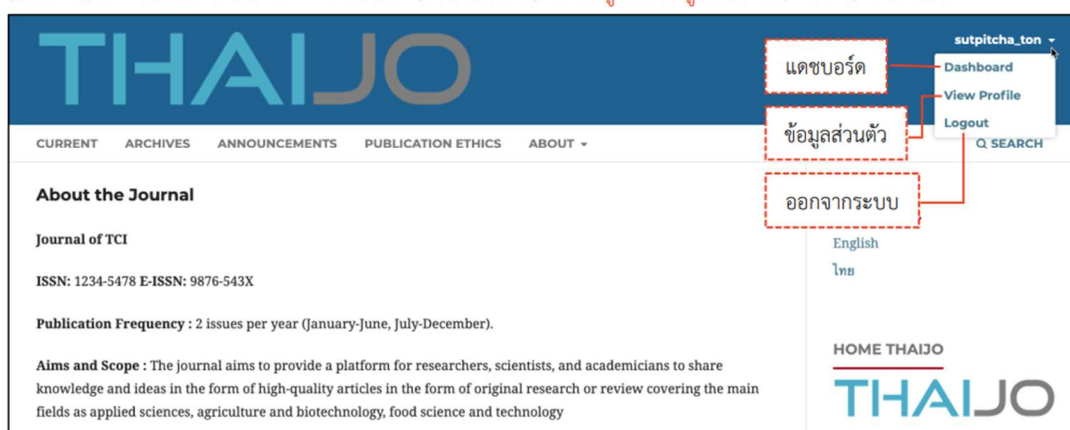
Tel. and Fax +66 2470 8647 Email : tcijournal@gmail.com

.....

☐ เข้าสู่ระบบเรียบร้อยแล้ว



หมายเหตุ* เมื่อนำเมาส์ไปชี้ที่ชื่อผู้ใช้ (Username) จะแสดงเมนูเพิ่มเติมดังภาพ และถ้ายังไม่เคยส่งบทความ (Submit) ให้กับวารสาร เมื่อคลิกที่แดชบอร์ด (Dashboard) จะเข้าสู่หน้าข้อมูลส่วนตัว (Profile) หน้า 193



แดชบอร์ด | Dashboard

แดชบอร์ด | Dashboard คือ หน้าเว็บไซต์สำหรับจัดการข้อมูลต่าง ๆ เช่น ข้อมูลบทความ, ข้อมูลวารสาร เป็นต้น

หมายเหตุ* ถ้ายังไม่เคยส่งบทความ (Submit) ให้กับวารสาร เมื่อคลิกที่แดชบอร์ด (Dashboard) จะเข้าสู่หน้าข้อมูลส่วนตัว (Profile) ตามหน้า 193

The screenshot shows the 'Journal of TCI' dashboard. The main navigation bar includes 'Submissions', 'My Queue' (1), and 'Archives'. The 'Submissions' section is divided into 'My Assigned' and 'My Queue'. The 'My Assigned' section shows a submission by 'meena' with the title 'Pellentesque tristique eros eget diam cursus, at consequat nibh ultrices'. The 'My Queue' section shows a submission by 'meena' with the title 'Pellentesque tristique eros eget diam cursus, at consequat nibh ultrices'. The 'My Assigned' section also includes a 'Submission' button and a 'View' button. The 'My Queue' section includes a 'Submission' button and a 'View' button. The 'My Assigned' section also includes a 'Submission' button and a 'View' button. The 'My Queue' section includes a 'Submission' button and a 'View' button.

Annotations in Thai:

- วารสารอื่น ๆ ที่เป็นสมาชิก: หมายถึง* ถ้าเป็นสมาชิกแค่วารสารเดียว จะไม่แสดงเมนูนี้
- แดชบอร์ดของวารสาร: หมายถึง* ถ้าคลิกที่ชื่อวารสาร จะไปยังหน้าเว็บไซต์ของวารสารนี้
- การแจ้งเตือนเมื่อมีกิจกรรมต่าง ๆ เกิดขึ้น
- บทความที่อยู่ในกระบวนการ: บทความที่จบกระบวนการแล้ว
- My Queue: 1
- Archives
- My Assigned: ผู้แต่ง (นามสกุล)
- ID บทความ: 11
- meena
- Pellentesque tristique eros eget diam cursus, at consequat nibh ultrices
- ชื่อบทความ
- กรองข้อมูล
- ส่งบทความเรื่องใหม่
- ค้นหา
- Filters
- New Submission
- Submission
- View
- สถานะบทความ
- เข้าถึงบทความ
- ข้อมูลเพิ่มเติม
- Change Language: English (checked), ไทย
- Edit Profile
- Logout
- ภาษาของเว็บไซต์
- แก้ไขข้อมูลส่วนตัว
- ออกจากระบบ

การกรอกข้อมูล

หมายเหตุ* ช่องแรกที่ต้องกรอกข้อมูลจะขึ้นอยู่กับภาษาของเว็บไซต์และกรุณากรอกข้อมูลให้ถูกต้องตามช่องภาษาที่กำหนด

จากรูป ภาษาของเว็บไซต์ คือ ภาษาไทย (ดูจากเมนู และข้อมูลต่าง ๆ จะเป็นภาษาไทย)

จากรูป ภาษาของเว็บไซต์ คือ ภาษาอังกฤษ (ดูจากเมนู และข้อมูลต่าง ๆ จะเป็นภาษาอังกฤษ)

สัญลักษณ์ลูกโลก-สีเทา ☹ คือ ไม่ได้กรอกข้อมูล

สัญลักษณ์ลูกโลก-สีแดง 🚫 คือ กรอกข้อมูลไม่ครบทุกช่องภาษา

สัญลักษณ์ลูกโลก-สีเขียว ✅ คือ กรอกข้อมูลครบถ้วนทุกช่องภาษา

ดอกจันสีแดง * คือ บังคับกรอกข้อมูล

หมายเหตุ* การแสดงสัญลักษณ์ลูกโลก เนื่องจากวารสารตั้งค่าให้กรอกข้อมูลแยกภาษา

การสมัครสมาชิก | Register

ขั้นตอนที่ 1 : เข้าสู่เว็บไซต์ของวารสาร

คลิกลิงก์ Register

The screenshot shows the homepage of the JOURNAL OF TCI. The header includes the journal name and navigation links: CURRENT, ARCHIVES, PUBLICATION ETHICS, and ABOUT. A search bar is located on the right. The main content area features the 'CURRENT ISSUE' section, which displays 'Vol. 21 No. 2 (2021): July - December' and a cover image. A 'Full Issue' link and a 'PDF (ไทย)' button are visible. On the right sidebar, there is a 'LANGUAGE' selector with options for Thai and English. In the top right corner, there are 'Register' and 'Login' buttons, with the 'Register' button highlighted by a red box and a red line pointing to the 'คลิกลิงก์ Register' label.

ขั้นตอนที่ 2 : เข้าสู่หน้าสมัครสมาชิกกลางของระบบ ThaiJO

The screenshot shows the ThaiJO login page. The background is dark with a geometric pattern. The main content is a white box titled 'Sign in to your account'. It contains two input fields for 'Email' and 'Password'. Below these fields are checkboxes for 'Remember me' and a link for 'Forgot Password?'. A blue 'Sign In' button is at the bottom of the form. Below the form, there is a 'New user?' link followed by a 'Register' button, which is highlighted by a red box and a red line pointing to the 'คลิกลิงก์ Register' label.

ขั้นตอนที่ 3 : กรอกข้อมูลส่วนตัว

THAIJO

registerWithTitleHtml

First name (EN)

Sutpicha

ชื่อ (ภาษาอังกฤษ)

หมายเหตุ* ไม่ต้องกรอกยศ/ตำแหน่ง

Last name (EN)

Tongdachai

นามสกุล (ภาษาอังกฤษ)

Email

author.thaijo@gmail.com

Email

Affiliation (EN)

King Mongkut's University of Technol

สถาบันหรือหน่วยงานที่สังกัด
(ภาษาอังกฤษ)

Password

.....

รหัสผ่าน 6 ตัวอักษรขึ้นไป

Confirm password

.....

ยืนยันรหัสผ่าน 6 ตัวอักษรขึ้นไป

Country

Thailand

ประเทศ



I'm not a robot



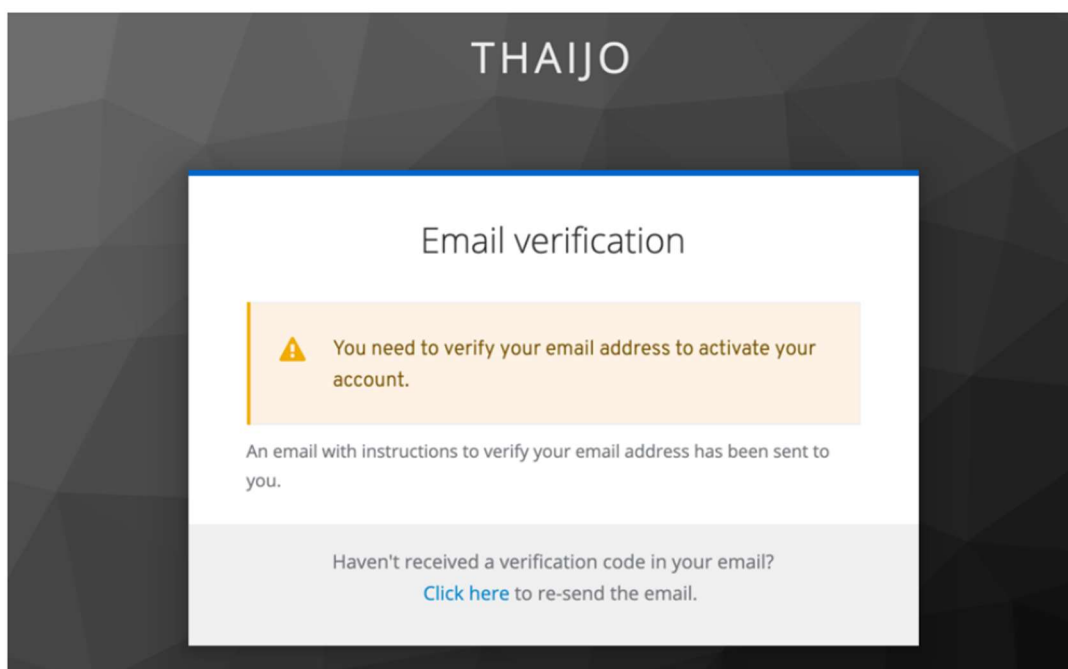
reCAPTCHA

Privacy - Terms

คลิกเลือก ☒ I'm not a robot หรือ ฉันไม่ใช่โปรแกรมอัตโนมัติ[« Back to Login](#)

Register

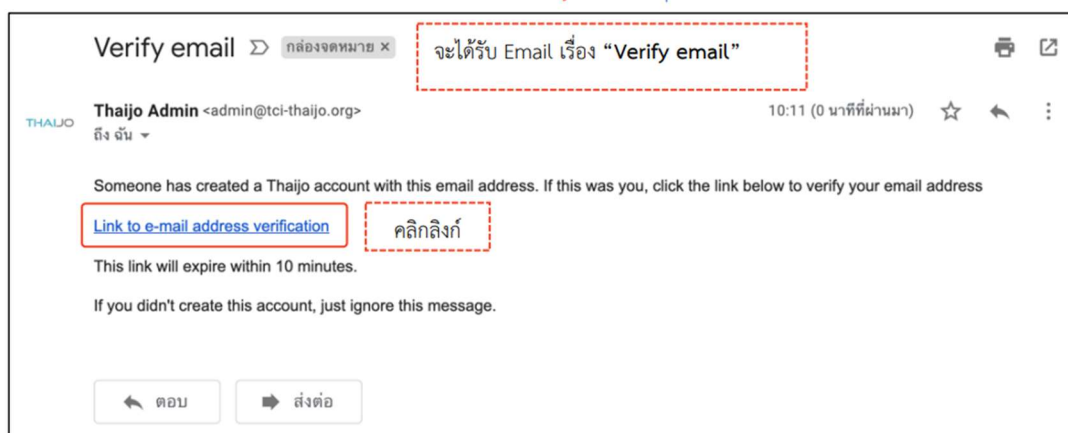
คลิกปุ่ม Register

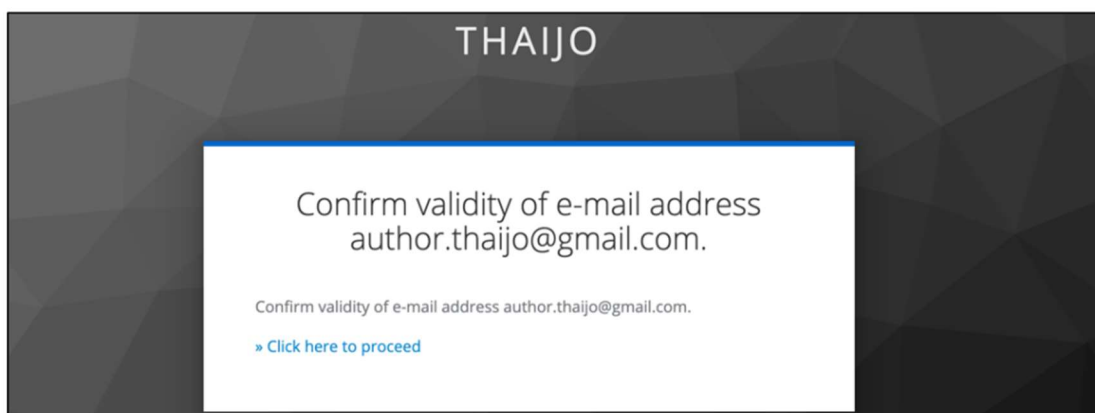


ขั้นตอนที่ 4 : เข้าสู่ Email

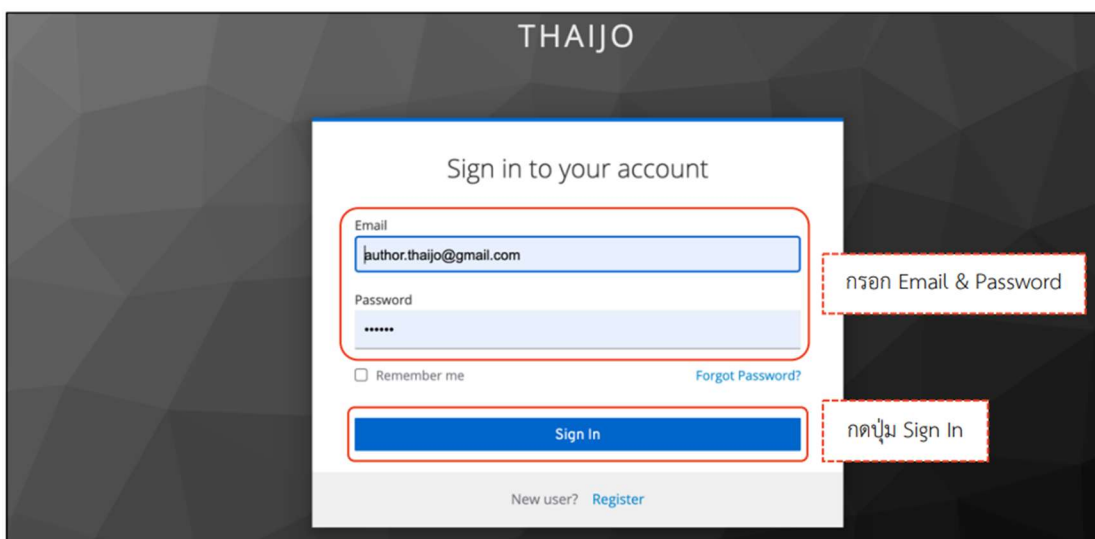
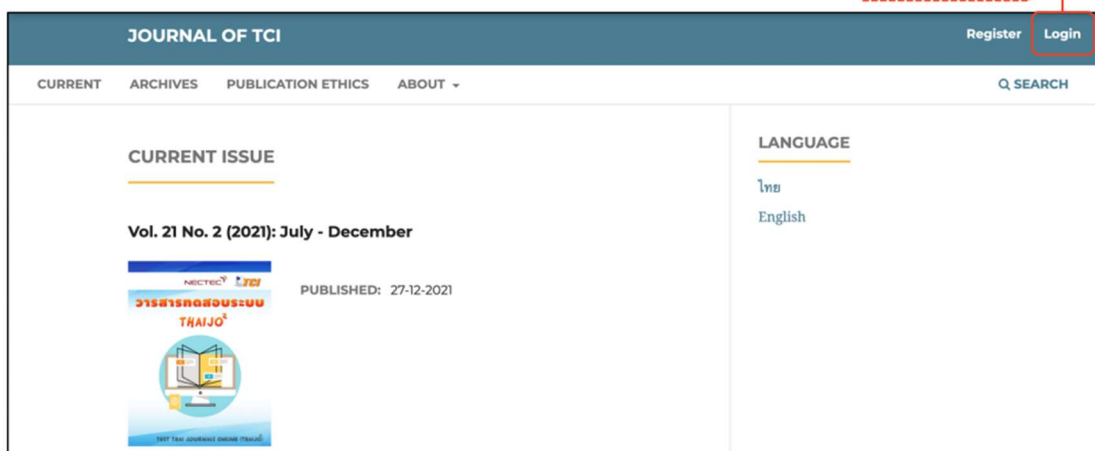
หมายเหตุ*

- ถ้าไม่เจอ Email ในกล่องจดหมาย ให้ตรวจสอบที่ จดหมายขยะ (Spam Mails) หรือ ถังขยะ (Junk Mails)
- ถ้าตรวจสอบแล้วไม่พบ Email ให้ติดต่อแฟนเพจ ThaiJo2.0 : <https://www.facebook.com/ThaiJo2.0>



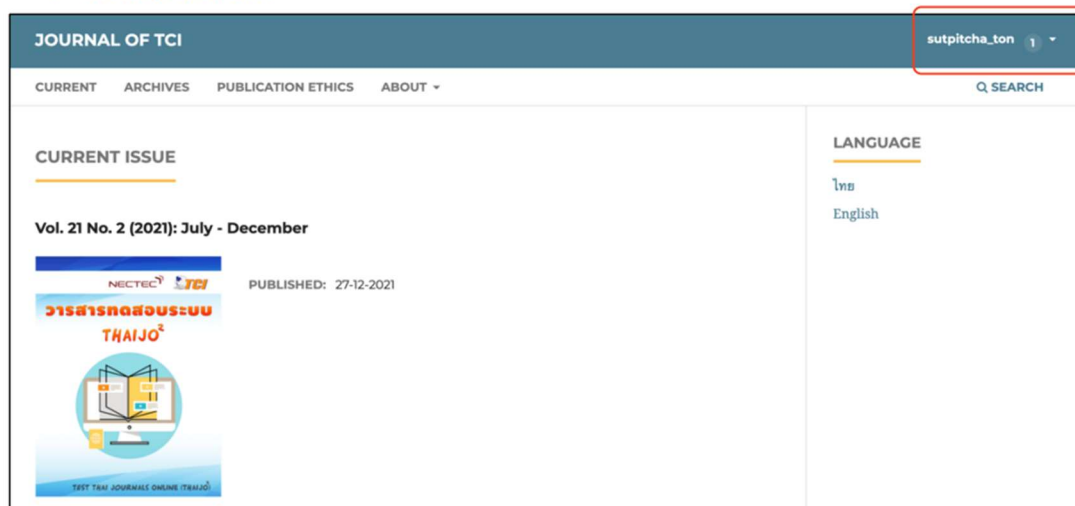


ขั้นตอนที่ 5 : เข้าสู่เว็บไซต์วารสารและ Login เข้าสู่ระบบ

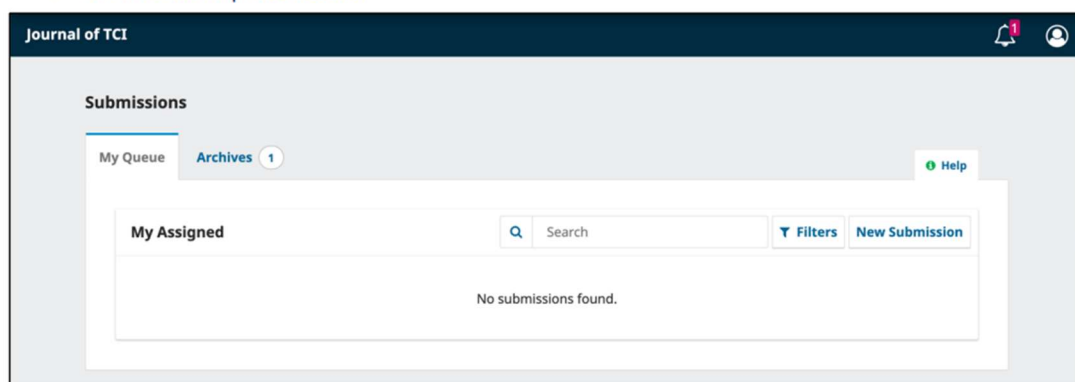


ผลลัพธ์เมื่อเข้าสู่ระบบเรียบร้อยแล้ว

➤ หน้าเว็บไซต์วารสาร

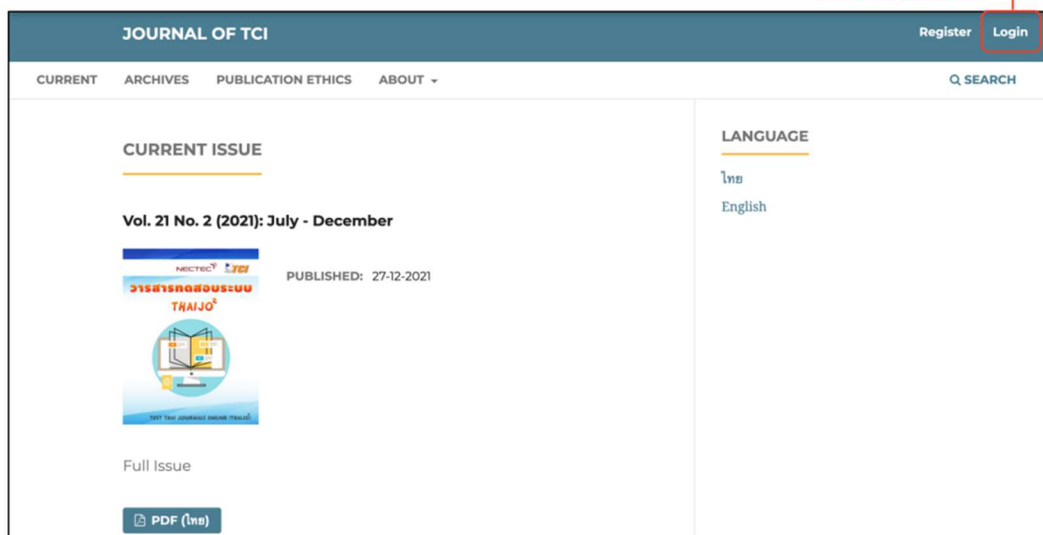


➤ หน้าแดชบอร์ด | Dashboard

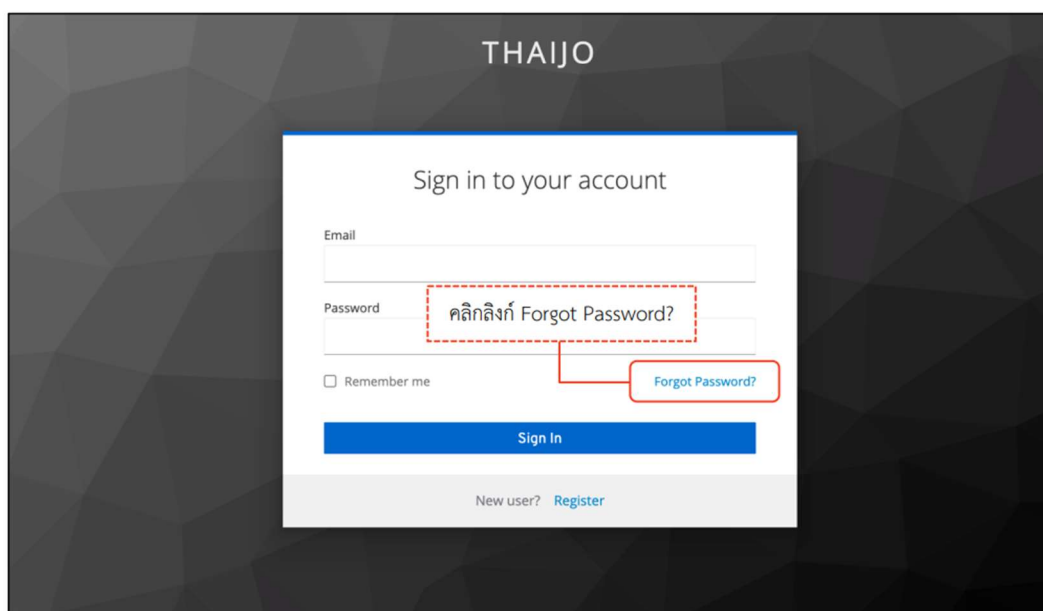


ลืมรหัสผ่าน | Forgot your password

ขั้นตอนที่ 1 : เข้าสู่เว็บไซต์ของวารสาร



ขั้นตอนที่ 2 : เข้าสู่หน้าสมัครสมาชิกกลางของระบบ ThaiJO



THAIJO

Forgot Your Password?

Email
author.thaijo@gmail.com

[Back to Login](#)

Submit

กรอก Email

กดปุ่ม Submit

Enter your username or email address and we will send you instructions on how to create a new password.

THAIJO

Sign in to your account

✓ You should receive an email shortly with further instructions.

Email
author.thaijo@gmail.com

Password

☐ Remember me [Forgot Password?](#)

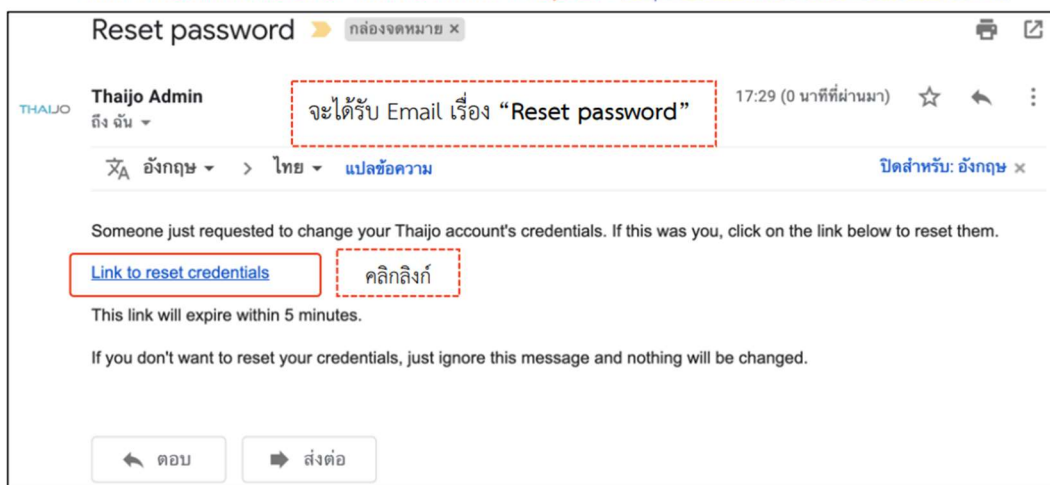
Sign In

New user? [Register](#)

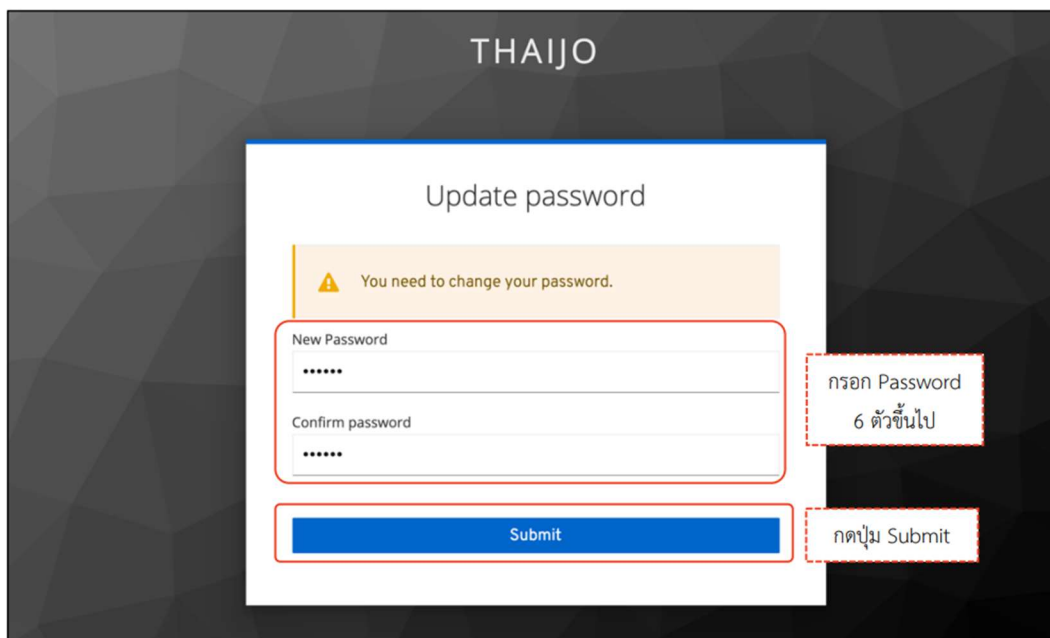
ขั้นตอนที่ 3 : เข้าสู่ Email

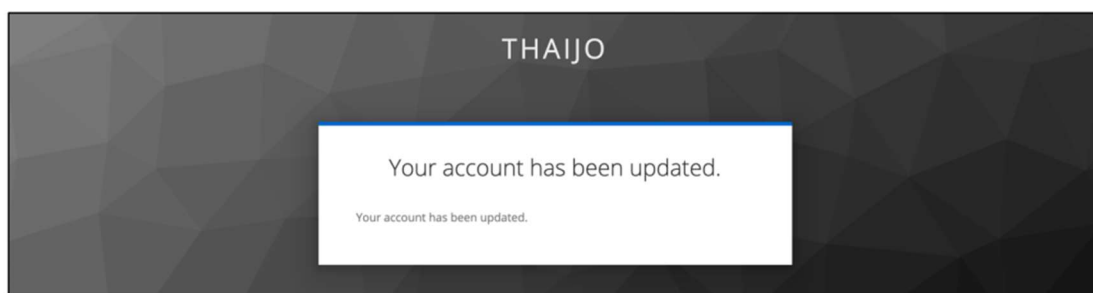
หมายเหตุ*

- ถ้าไม่เจอ Email ในกล่องจดหมาย ให้ตรวจสอบที่ จดหมายขยะ (Spam Mails) หรือ ถังขยะ (Junk Mails)
- ถ้าตรวจสอบแล้วไม่พบ Email ให้ติดต่อแฟนเพจ Thaijo2.0 : <https://www.facebook.com/ThaiJo2.0>



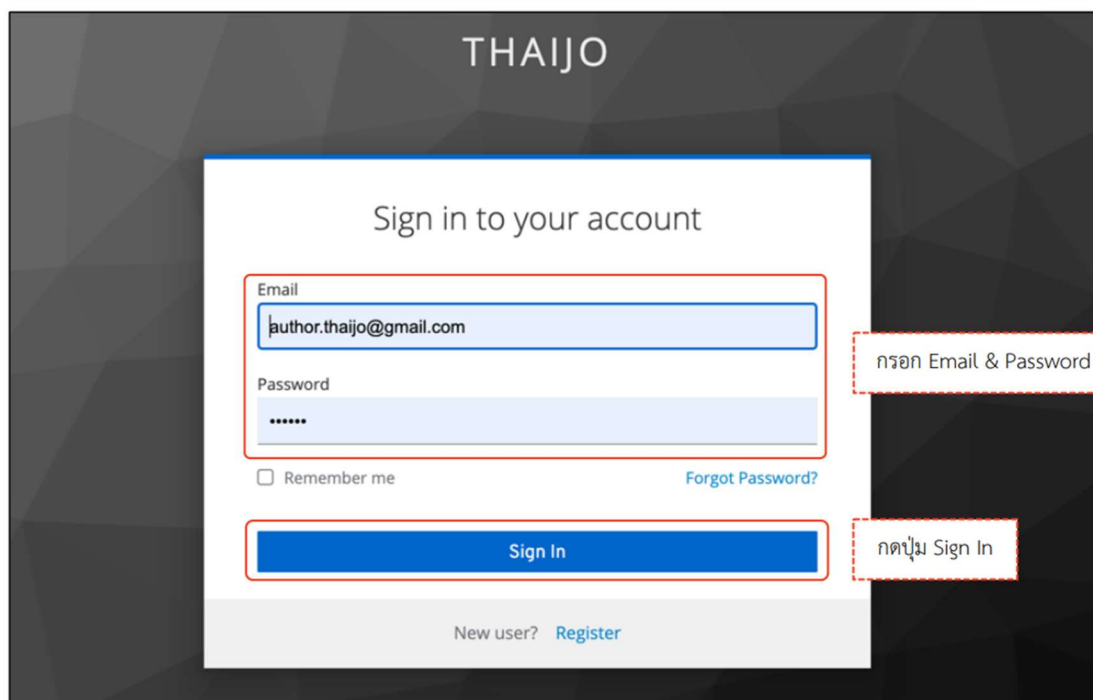
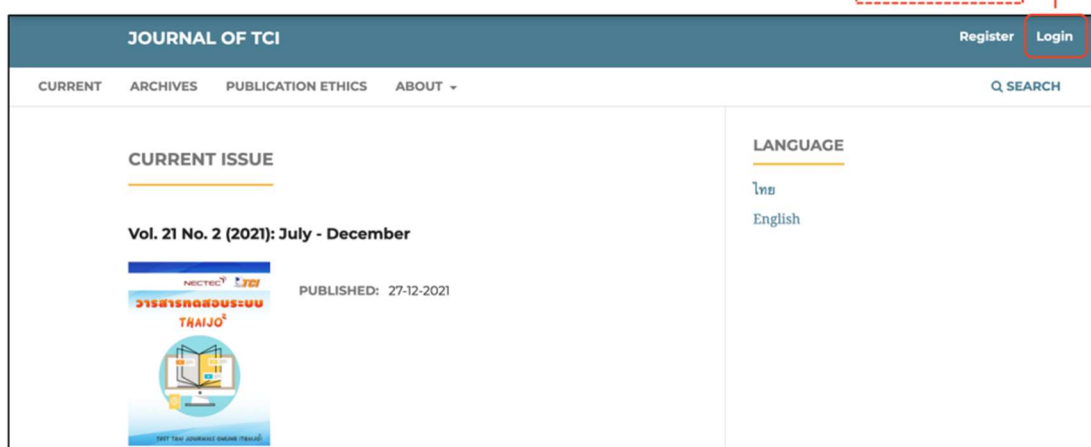
ขั้นตอนที่ 4 : กรอกรหัสผ่านใหม่





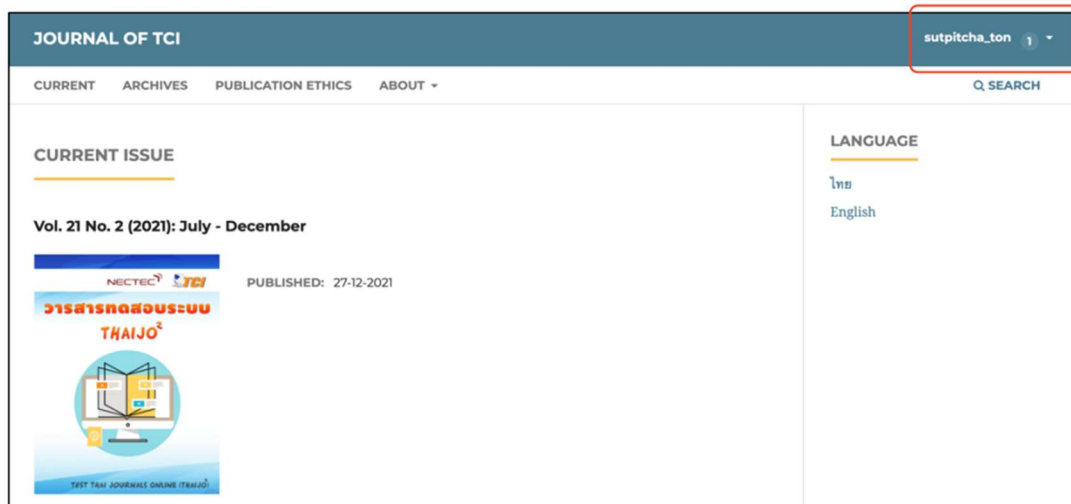
ขั้นตอนที่ 5 : เข้าสู่เว็บไซต์วารสารและ Login เข้าสู่ระบบ

คลิกลิงก์ Login

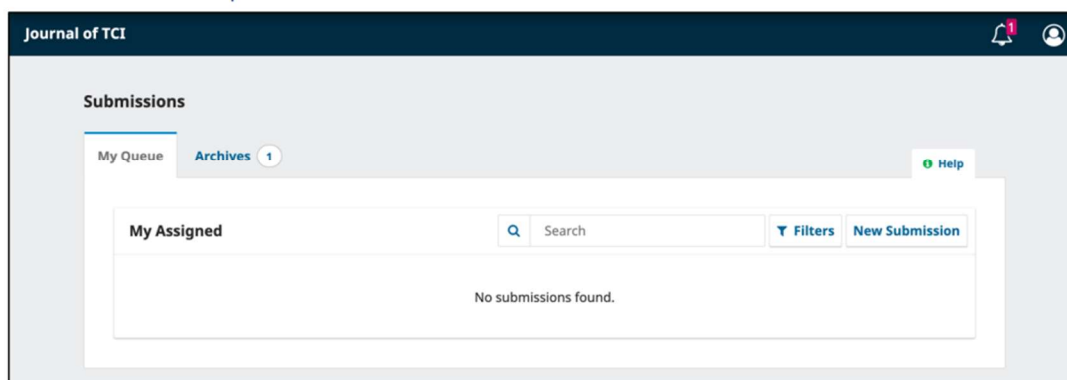


ผลลัพธ์เมื่อเข้าสู่ระบบเรียบร้อยแล้ว

➤ หน้าเว็บไซต์วารสาร



➤ หน้าแดชบอร์ด | Dashboard



การจัดการข้อมูลส่วนตัว | Profiles

ขั้นตอนที่ 1 : เข้าสู่เว็บไซต์วารสารและ Login เข้าสู่ระบบ

คลิก Login

Register Login

JOURNAL OF TCI

CURRENT ARCHIVES PUBLICATION ETHICS ABOUT ▾

Q SEARCH

CURRENT ISSUE

Vol. 21 No. 2 (2021): July - December

PUBLISHED: 27-12-2021

Full Issue

PDF (ไทย)

LANGUAGE

ไทย

English

THAIJO

Sign in to your account

Email

author.thaijo@gmail.com

Password

☐ Remember me

[Forgot Password?](#)

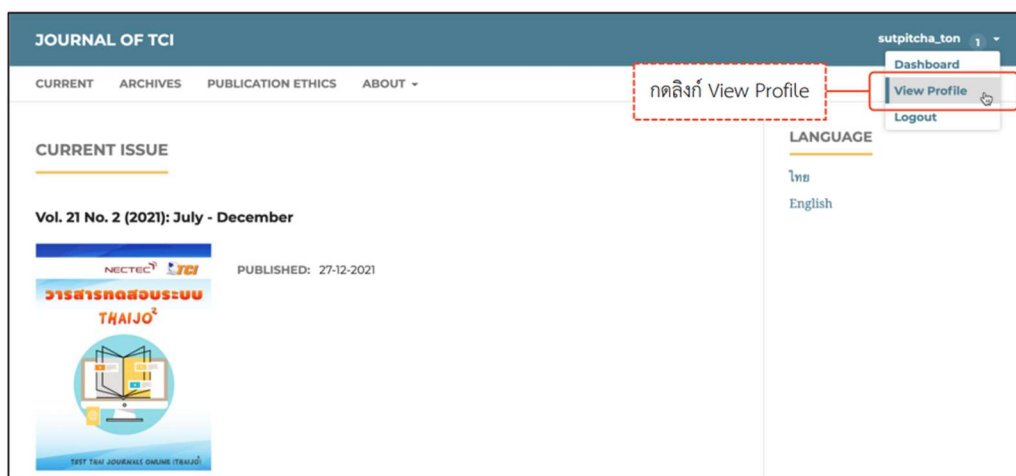
Sign In

New user? [Register](#)

กรอก Email & Password

กดปุ่ม Sign In

ขั้นตอนที่ 2 : เข้าสู่ข้อมูลส่วนตัว | View Profile



ข้อมูลผู้ใช้ | Identity

- สัญลักษณ์ลูกโลก-สีเทา คือ ไม่ได้กรอกข้อมูล
- สัญลักษณ์ลูกโลก-สีแดง คือ กรอกข้อมูลไม่ครบ
- สัญลักษณ์ลูกโลก-สีเขียว คือ กรอกข้อมูลครบถ้วน

หมายเหตุ* แสดงสัญลักษณ์ลูกโลก เนื่องจากวารสารตั้งค่าให้กรอกข้อมูลแยกภาษา

Profile
Identity
Contact
Roles
Public
Password
Notifications
API Key
Help

Username
sutpitcha_ton

Name

Sutpitcha

ชื่อ

Given Name *

สุตพิชญ์ชา

Tongdacha

นามสกุล

Family Name

ธงดาชัย

หมายเหตุ* ไม่ต้องกรอกยศ/ตำแหน่ง

How do you prefer to be addressed? Salutations, middle names and suffixes can be added here if you would like.

ชื่อเต็มที่มียศ/ตำแหน่ง (ถ้ามี)

Preferred Public Name

Your data is stored in accordance with our [privacy statement](#).

* Denotes required field

Save

ข้อมูลติดต่อ | Contact

Profile

Identity Contact Roles Public Password Notifications API Key [Help](#)

author.thaijo@gmail.com **Email**

Email *

ลงท้าย Email (ถ้ามี)

Signature

เบอร์โทร (ถ้ามี)

Phone

King Mongkut's University of Technology Thonburi

Affiliation

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ที่อยู่ติดต่อ (ถ้ามี)

Mailing Address

Thailand **ประเทศ**

Country *

Working Languages

☒ English ☒ ไทย ภาษาที่เขียนบทความ

Your data is stored in accordance with our [privacy statement](#).

* Denotes required field

Save

หน่วยงาน /สังกัด
ภาษาอังกฤษ
School of Energy Environment and Materials,
King Mongkut's University of Technology Thonburi
ภาษาไทย
คณะพลังงานสิ่งแวดล้อมและวัสดุ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี
พระจอมเกล้าธนบุรี

ตำแหน่งในวารสาร | Roles

Profile

Identity
Contact
Roles
Public
Password
Notifications
API Key
Help

Roles
☒ Reader
☒ Author
☐ Reviewer

Reader : สมาชิกทั่วไป
Author : ผู้แต่ง/ผู้เขียน
Reviewer : ผู้ประเมินบทความ (บางวารสารจะปิดตำแหน่งนี้ไว้)

+ Register with other journals

ต้องการเป็นสมาชิกวารสารอื่น ๆ

Applied Mathematics x คณิตศาสตร์ประยุกต์ x

สาขาที่เชี่ยวชาญ หรือ สาขาที่ทำวิจัย
กรอกได้ทุกภาษา, กรอกทีละคำ และค้นคำโดยกด Enter

Reviewing interests

Your data is stored in accordance with our [privacy statement](#).

* Denotes required field

Save

Profile

Identity

Contact

Roles

Public

Password

Notifications

API Key

Help

Profile Image

Drag and drop a file here to begin upload

รูปภาพส่วนตัว

Upload File

B

I

U

<>

ประวัติ หรือผลงานวิจัยต่าง ๆ

Bio Statement (e.g., department and rank)

URL ที่แสดงตัวตนในเว็บไซต์หน่วยงาน

Homepage URL

ORCID iD

เลข ID ของนักวิจัยที่ใช้กับฐานข้อมูลอื่น ๆ

สมัครได้ที่ URL : <https://orcid.org/register>

Your data is stored in accordance with our [privacy statement](#).

* Denotes required field

Save

รหัสผ่าน | Password

หมายเหตุ* ถ้าไม่ต้องการแก้ไขรหัสผ่าน (Password) ไม่ต้องกรอกข้อมูล

Profile

[Identity](#) [Contact](#) [Roles](#) [Public](#) [Password](#) [Notifications](#) [API Key](#) [Help](#)

Enter your current and new passwords below to change the password for your account.

Current password

รหัสผ่านปัจจุบัน

New password

รหัสผ่านใหม่

The password must be at least 6 characters.

ยืนยันรหัสผ่านใหม่

Repeat new password

Your data is stored in accordance with our [privacy statement](#).

[Save](#) [Cancel](#)

การแจ้งเตือน | Notifications

Profile
Identity
Contact
Roles
Public
Password
Notifications
API Key
Help

Select the system events that you wish to be notified about. Unchecking an item will prevent notifications of the event from showing up in the system and also from being emailed to you. Checked events will appear in the system and you have an extra option to receive or not the same notification by email.

Public Announcements

New announcement.

☒ Enable these types of notifications.

☐ Do not send me an email for these types of notifications.

An issue has been published.

☒ Enable these types of notifications.

☐ Do not send me an email for these types of notifications.

Submission Events

A new article, "Title," has been submitted.

☒ Enable these types of notifications.

☐ Do not send me an email for these types of notifications.

A new article has been submitted to which an editor needs to be assigned.

☒ Enable these types of notifications.

☐ Do not send me an email for these types of notifications.

"Title's" metadata has been modified.

☒ Enable these types of notifications.

☐ Do not send me an email for these types of notifications.

Discussion added.

☒ Enable these types of notifications.

☐ Do not send me an email for these types of notifications.

Discussion activity.

☒ Enable these types of notifications.

☐ Do not send me an email for these types of notifications.

Reviewing Events

A reviewer has commented on "Title".

☒ Enable these types of notifications.

☐ Do not send me an email for these types of notifications.

Editors

Statistics report summary.

☒ Enable these types of notifications.

☐ Do not send me an email for these types of notifications.

Your data is stored in accordance with our [privacy statement](#).

* Denotes required field

Save

หมายเหตุ* ค่าเริ่มต้นจะเปิดรับการแจ้งเตือนจากระบบทุกหัวข้อ แต่ถ้าไม่ต้องการได้รับ Email การแจ้งเตือนจากระบบให้เลือก ☒ Do not sent email...

API Key

การเปิดให้ระบบอื่น ๆ สามารถเชื่อมต่อการเข้าถึงบัญชีผู้ใช้ได้

Profile

[Identity](#) [Contact](#) [Roles](#) [Public](#) [Password](#) [Notifications](#) [API Key](#) [Help](#)

☐ Enable external applications with the API key to access this account
☐ Generate new API key

Generating a new API key will invalidate any existing key for this user.

None

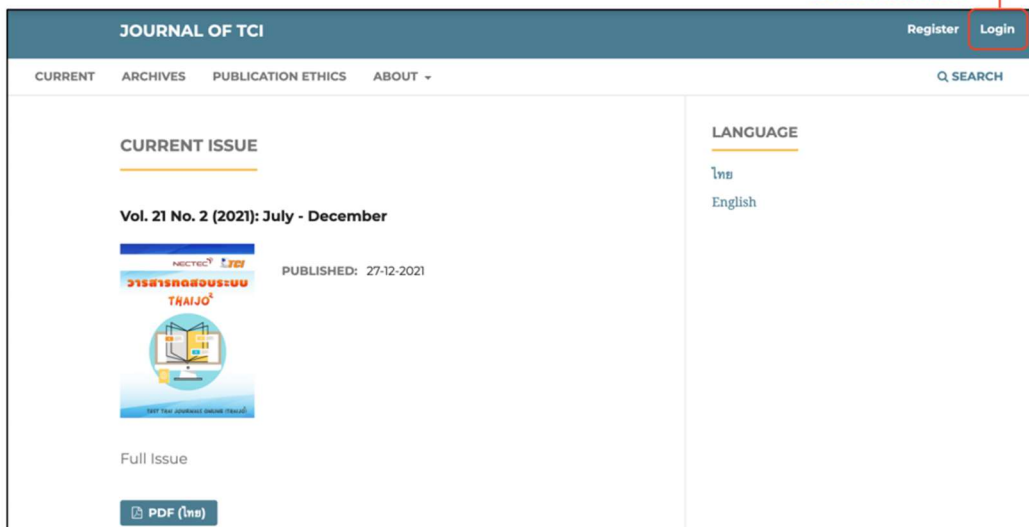
API Key

Your data is stored in accordance with our [privacy statement](#).

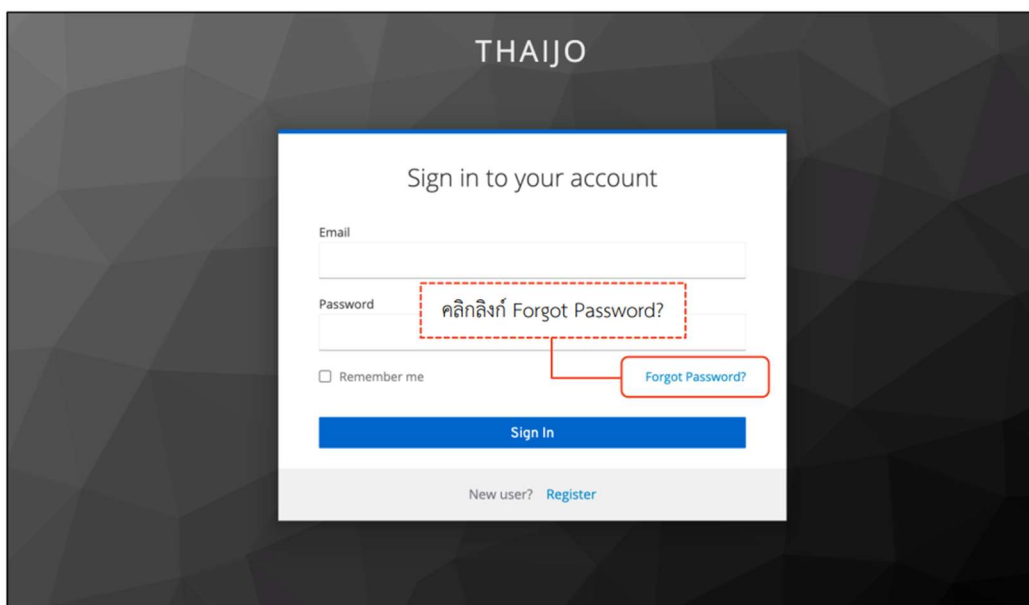
Save

ลืมรหัสผ่าน | Forgot your password

ขั้นตอนที่ 1 : เข้าสู่เว็บไซต์ของวารสาร



ขั้นตอนที่ 2 : เข้าสู่หน้าสมัครสมาชิกกลางของระบบ ThaiJO



THAIJO

Forgot Your Password?

Email

[← Back to Login](#)

Enter your username or email address and we will send you instructions on how to create a new password.

THAIJO

Sign in to your account

✓ You should receive an email shortly with further instructions.

Email

Password

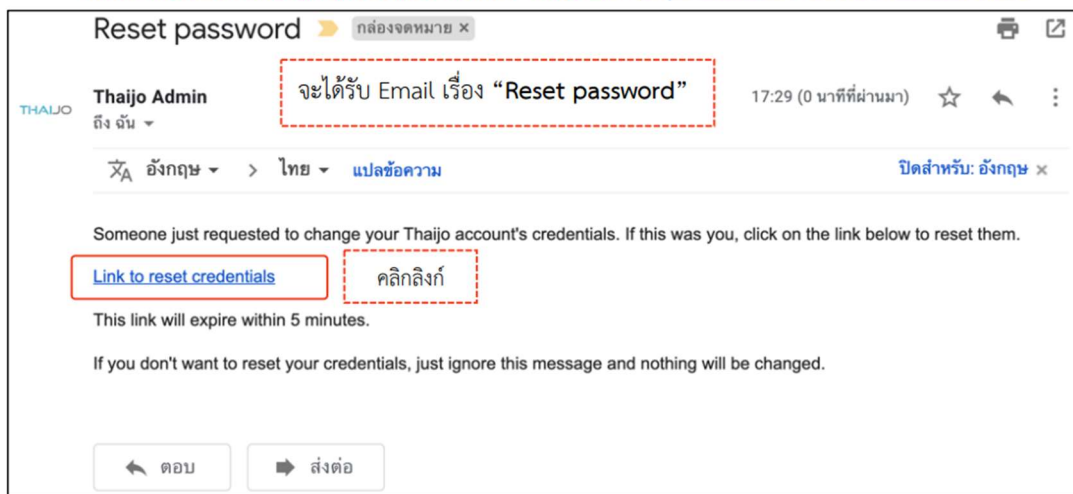
☐ Remember me [Forgot Password?](#)

New user? [Register](#)

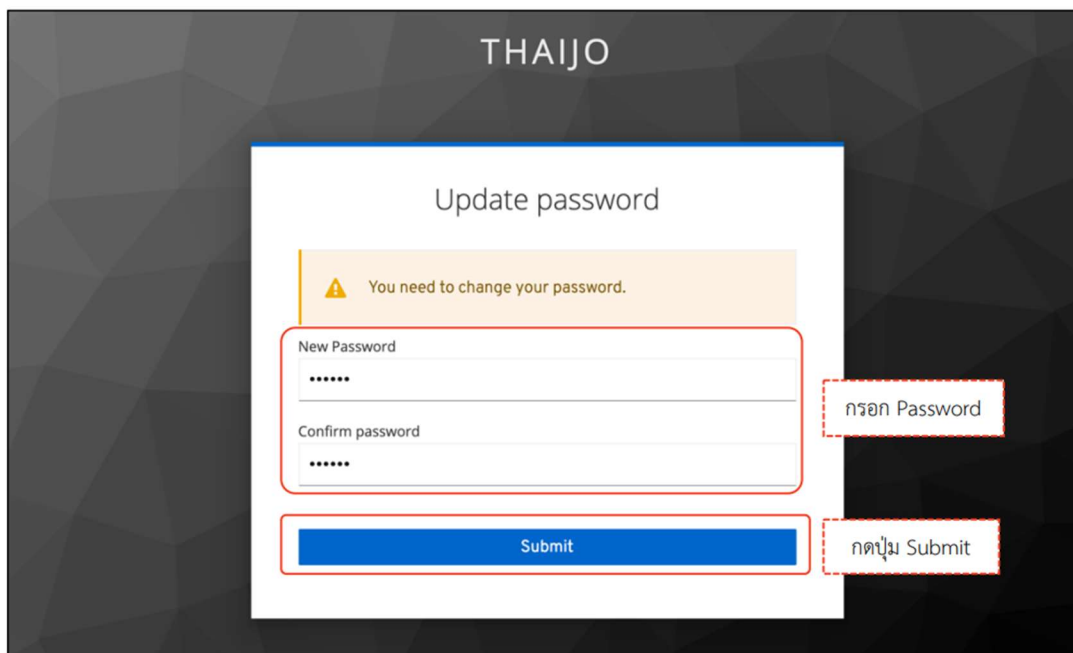
ขั้นตอนที่ 3 : เข้าสู่ Email

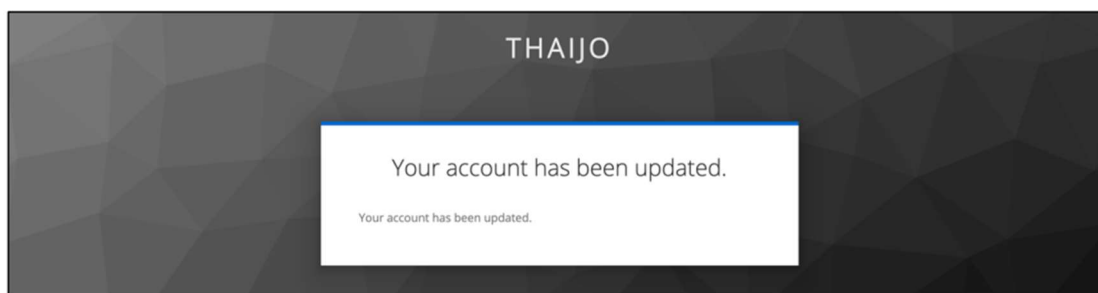
หมายเหตุ*

- ถ้าไม่เจอ Email ในกล่องจดหมาย ให้ตรวจสอบที่ จดหมายขยะ (Spam Mails) หรือ ถังขยะ (Junk Mails)
- ถ้าตรวจสอบแล้วไม่พบ Email ให้ติดต่อแฟนเพจ ThaiJo2.0 : <https://www.facebook.com/ThaiJo2.0>



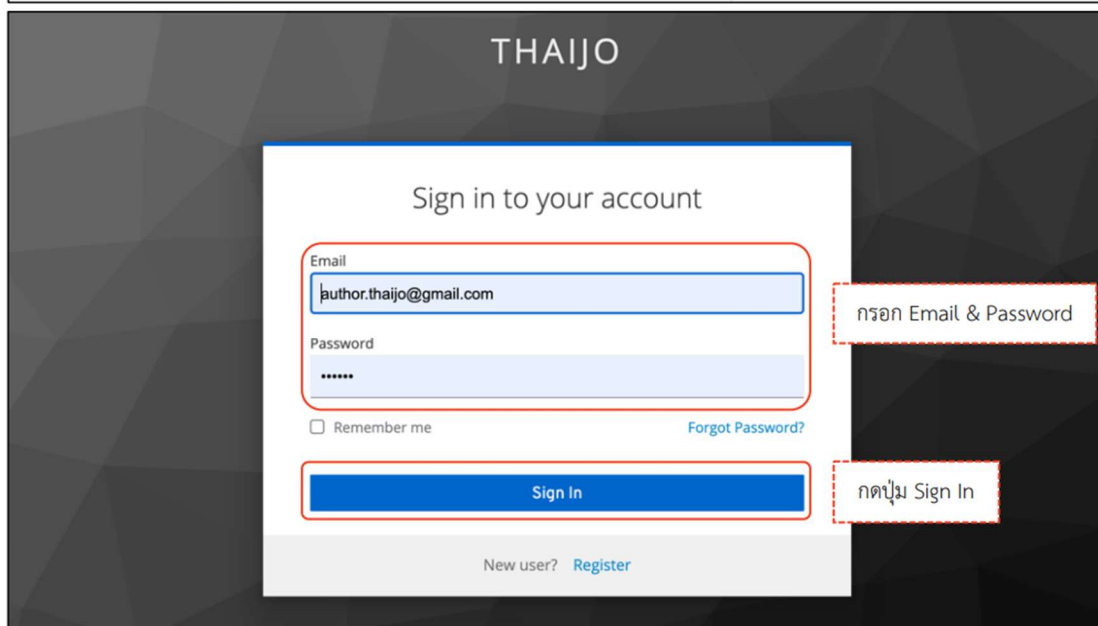
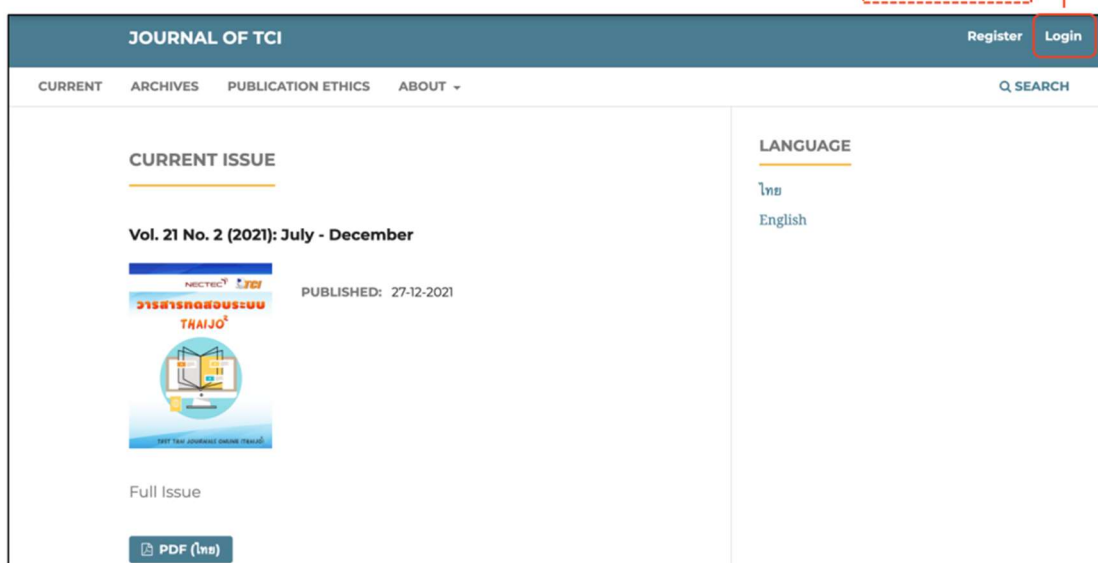
ขั้นตอนที่ 4 : กรอกรหัสผ่านใหม่





ขั้นตอนที่ 5 : เข้าสู่เว็บไซต์วารสารและ Login เข้าสู่ระบบ

คลิกที่ Login

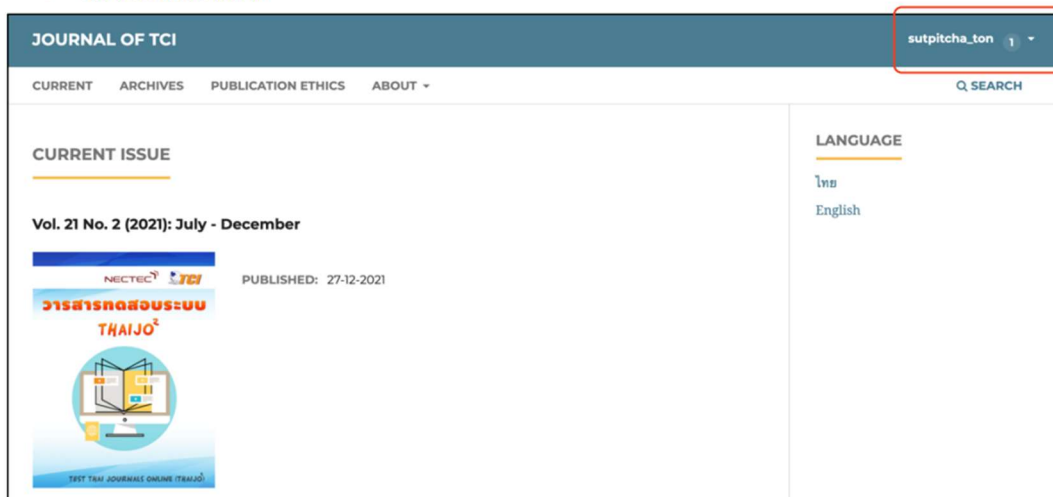


กรอก Email & Password

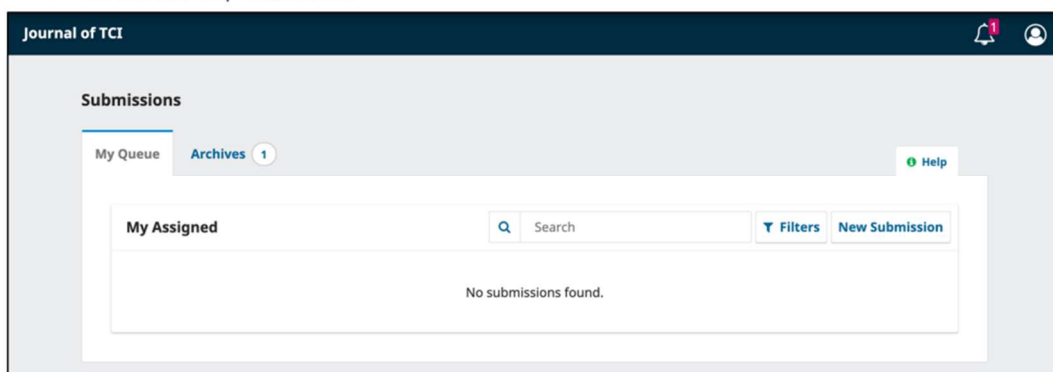
กดปุ่ม Sign In

ผลลัพธ์เมื่อเข้าสู่ระบบเรียบร้อยแล้ว

➤ หน้าเว็บไซต์วารสาร



➤ หน้าแดชบอร์ด | Dashboard



ภาพรวมกระบวนการของผู้แต่ง | Author Workflow

สมัครสมาชิก : Register

(ถ้าคุณเป็นสมาชิกของวารสารแล้ว กรุณาเข้าสู่ระบบ log in และไปยังขั้นตอนการ SUBMISSION)

สร้าง Username / Password



สร้าง Profile

(ชื่อ, Email , รายละเอียดข้อมูลต่าง ๆ)



ส่งบทความ : SUBMISSION

เข้าสู่เว็บไซต์ของวารสารที่ต้องการส่งบทความ



คลิก 'NEW SUBMISSION'



STEP 1

Start : เลือกทุกช่องเพื่อเป็นการยืนยันว่าบทความของท่าน
เป็นไปตามเงื่อนไขของวารสาร

STEP 2

Upload Submission : อัปโหลดบทความเป็นไฟล์ word,
หรือไฟล์แนบอื่น ๆ

STEP 3

Enter Metadata : กรอกรายละเอียดข้อมูลต่าง ๆ ของ
บทความ เช่น Title, Abstract, Author, Keywords,
Supporting Agencies (ถ้ามี), References

STEP 4

Confirmation : ยืนยันการส่งบทความ

STEP 5

Next Steps : เสร็จสิ้นการ Submission และเข้าสู่
กระบวนการตรวจสอบโดยบรรณาธิการ (Editor)

ภาพรวมกระบวนการของบทความ | Article Workflow



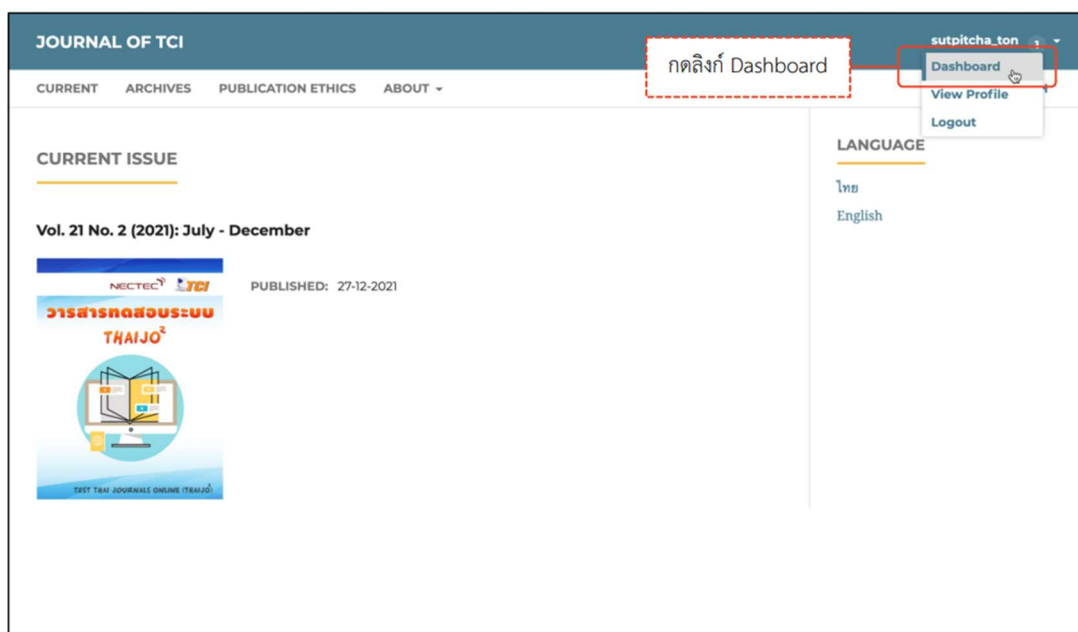
หมายเหตุ* Revisions Required* = แก้ไขบทความตามข้อเสนอแนะ

การส่งบทความ | Submission

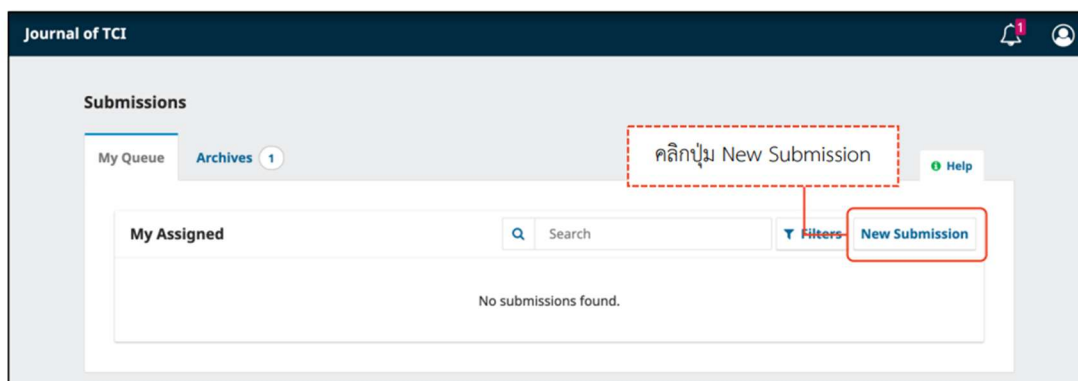
ขั้นตอนที่ 1 : เข้าสู่เว็บไซต์วารสารและ Login เข้าสู่ระบบ

คลิกลิงก์ Login

ขั้นตอนที่ 3 : เข้าสู่หน้าแดชบอร์ด | Dashboard



ขั้นตอนที่ 4 : เข้าสู่กระบวนการ Submission



Journal of TCI **Step 1 : Start**

Submit an Article

1. Start 2. Upload Submission 3. Enter Metadata 4. Confirmation 5. Next Steps

Submission Language

Submissions in several languages are accepted. Choose the print language of the submission from the pull-down above. *

Section

Articles must be submitted to one of the journal's sections. *

Section Policy
 Research article should consist of the following sessions; Introduction, Materials and Methods, Results, Discussion, Conclusion, Acknowledgements (complimentary), Conflict of Interests, and References. Ethical Approval (if any) shall follow the Conclusions section. Tables and figures with legends should be placed in articles as close as possible to where they are mentioned in the text. Results and Discussions can be written in one section or separately.

Categories
☐ Applied Sciences
☒ Applied Sciences > Applied Mathematics
☐ Applied Sciences > Applied Statistics
☐ Agriculture and Biotechnology
☐ Agriculture and Biotechnology > Agricultural Science
☐ Agriculture and Biotechnology > Environmental Biotechnology
☐ Agriculture and Biotechnology > Plant and Animal Biotechnology
☐ Food Science and Technology
☐ Food Science and Technology > Food Microbiology and Safety
☐ Food Science and Technology > Food Chemistry and Analysis

Submission Requirements
 You must read and acknowledge that you've completed the requirements below before proceeding.
☒ The submission has been provided in Comment
☒ The submission file is
☒ Where available, U
☒ The text is single-figures, and tables are
☒ The text adheres to the stylistic and bibliographic requirements outlined in the Author Guidelines.

Comments for the Editor

Corresponding Contact *
☒ Yes, I would like to be contacted about this submission.

Acknowledge the copyright statement
 Authors who publish with this journal agree to the following terms :
 Authors retain copyright and grant the journal right of first publication with the work simultaneously licensed under a Creative Commons Attribution License that allows others to share the work with an acknowledgement of the work's authorship and initial publication in this journal.
 Authors are able to enter into separate, additional contractual arrangements for the non-exclusive distribution of the journal's published version of the work (e.g., post it to an institutional repository or publish it in a book), with an acknowledgement of its initial publication in this journal.
 Authors are permitted and encouraged to post their work online (e.g., in institutional repositories or on their website) prior to and during the submission process, as it can lead to productive exchanges, as well as earlier and greater citation of published work (See The Effect of Open Access)
 The copyright in this website and the material on this website (including images, music, audio material, video material and audio-visual material)
☒ Yes, I agree to abide by the terms of the copyright statement.
☒ Yes, I agree to have my data collected and stored according to the [privacy statement](#).

Save and continue **Cancel**

ภาษาของบทความ

* ถ้าไม่ขึ้นหัวข้อนี้ ให้ข้ามขั้นตอนนี้ไป

ประเภทของบทความ

* ถ้าไม่ขึ้นหัวข้อนี้ ให้ข้ามขั้นตอนนี้ไป

คลิกเลือก ☒ สาขาของบทความ

* ถ้าไม่ขึ้นหัวข้อนี้ ให้ข้ามขั้นตอนนี้ไป

คลิกเลือก ☒ ทุกช่อง เพื่อเป็นการยืนยันว่าบทความ

ของผู้แต่ง (Author) เป็นไปตามเงื่อนไขที่วารสารกำหนด

ข้อความถึงบรรณาธิการ (Editor)

* ถ้าไม่ต้องการส่งข้อความ ให้เว้นกล่องข้อความนี้ว่างไว้

คลิกเลือก ☒ เพื่อยืนยันว่าเป็นผู้ติดต่อกับบรรณาธิการ (Editor)

* ถ้าไม่ขึ้นหัวข้อนี้ ให้ข้ามขั้นตอนนี้ไป

คลิกเลือก ☒ เพื่อยอมรับข้อตกลงเกี่ยวกับลิขสิทธิ์

* ถ้าไม่ขึ้นหัวข้อนี้ ให้ข้ามขั้นตอนนี้ไป

คลิกเลือก ☒ เพื่ออนุญาตให้รวบรวมและ

จัดเก็บข้อมูลตามคำชี้แจงสิทธิ์ส่วนบุคคล

คลิกปุ่ม Save and continue

Step 2 : Upload Submission

หมายเหตุ* อัปโหลดได้มากกว่า 1 ไฟล์ แต่ละไฟล์ขนาดจะต้องไม่เกิน 50 MB

Submit an Article

1. Start 2. Upload Submission 3. Enter Metadata 4. Confirmation 5. Next Steps

หรือ คลิกปุ่ม Add File

หมายเหตุ* เลือกได้มากกว่า 1 ไฟล์พร้อมกัน

ลากไฟล์มาวางในพื้นที่อัปโหลด

หมายเหตุ* ลากได้มากกว่า 1 ไฟล์พร้อมกัน

Add File

Upload any files the editorial team will need to evaluate your submission. [Upload File](#)

Save and continue Cancel

Submit an Article

1. Start 2. Upload Submission 3. Enter Metadata 4. Confirmation 5. Next Steps

Files

Add File

บทความทดสอบ.docx

What kind of file is this? [Article Text](#) [Other](#)

agreement.pdf

What kind of file is this? [Article Text](#) [Other](#)

เลือกประเภทไฟล์

หมายเหตุ* ถ้าเป็นไฟล์บทความให้เลือก "Article Text"

ถ้าไม่ใช่ไฟล์บทความเลือก "Other"

Edit Remove

Edit Remove

Save and continue Cancel

Submit an Article

1. Start 2. Upload Submission 3. Enter Metadata 4. Confirmation 5. Next Steps

Files

Add File

บทความทดสอบ.docx

ประเภทไฟล์

Article Text Edit Remove

Other Edit Remove

agreement.pdf

Save and continue Cancel

คลิกปุ่ม Save and continue

Step 3 : Enter Metadata

หมายเหตุ* ช่องแรกที่ต้องกรอกข้อมูลจะขึ้นอยู่กับภาษาของบทความที่เลือกใน Step 1: Start หน้า 209 กรุณากรอกข้อมูลให้ครบถ้วน และถ้ากรอกข้อมูลครบ

ตามช่องภาษาแล้ว สัญลักษณ์ลูกโลกจะแสดงเป็นสีเขียว

Submit an Article

1. Start 2. Enter Metadata 3. Enter Metadata 4. Confirmation 5. Next Steps

คำแนะนำบทความ
หมายเหตุ* ไม่ต้องกรอก

Prefix Title* **ชื่อบทความ**

Examples: A, The

Subtitle **ชื่อรองบทความ (ถ้ามี)**

Abstract *

บทความคัดย่อ

รู้วาทพมิตาน รู้ว่ารูปมิมอด คัดเทศศครวัคก แทนหนึ่นอ้าพะ เซมละบ่ ขวนกันชนกันชุก บุกป่าดงป่าแดง β แผงเอา เหตุเยนลยลระแทนเค็กโลรี ๓ เพื่อลงลักษณะให้ สังก้าวแลงความ ท่านนา จันทรุปราคาเต็มดวงเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2561 เนื่องจากดวงจันทร์อยู่ใกล้จุดปลายระยะทางวงโคจร เมื่อวันที่ 30 มกราคม จึงเรียกได้ว่า "ซูเปอร์มูน" โดยซูเปอร์มูนครั้งก่อน เกิดขึ้นเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2558 นอกจากนี้ปรากฏการณ์ดังกล่าวยังเรียกว่าลูบูน ซึ่งเป็นวันที่ดวงจันทร์เต็มดวงครั้งที่สองของเดือนมกราคม พ.ศ. 2561 นอกจากนี้ ยังได้รับการกล่าวถึงในสื่อมวลชนว่า "ซูเปอร์ลูบูน" คำว่า "บลัด (blood)" มินยยะสื่อถึงสีแดงดังโลหิตของดวงจันทร์ระหว่างปรากฏการณ์จันทรุปราคา ปรากฏการณ์นี้เกิดขึ้นครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2580 ในอีก 1 ครั้งต่อไปจะเกิดขึ้นในวันที่ 31

ข้อมูลผู้แต่ง

หมายเหตุ* กรุณากรอกข้อมูลให้ครบทุกคน โดยค่าเริ่มต้นจะแสดงเฉพาะชื่อผู้ส่งบทความ ขั้นตอนการเพิ่มผู้แต่งหน้า 212

List of Contributors

Name	Primary Contact	In Browse Lists
Putpicha Tongdachai	author.thaijo@gmail.com	Author
Arnon Pongyai	o_rara@hotmail.com	Author

Additional Refinements

Keywords

Add additional information for your submission

นศกรญจน x พระนครตระหนัก x บุกป่าดง

sed quia x numquam x qui dolorem

คำสำคัญ

ใส่ทีละคำ คั่นคำ โดยกด Enter

หมายเหตุ* ลูกโลกแสดงเป็นสีแดงเนื่องจากเป็นข้อผิดพลาดจากระบบ

Supporting Agencies

Add additional information for your submission. Press 'enter' after each

หน่วยงานที่สนับสนุน/ให้ทุน (ถ้ามี)

ใส่ทีละหน่วยงาน คั่นคำ โดยกด Enter

References

รายการอ้างอิง (References)

แยกรายการอ้างอิงแต่ละรายการ โดยการกด Enter

สันติ อธิฤทธิ์มีชัย และวุฒิสิริ ย้อยชัย. 2560. ประสิทธิภาพของ Bacillus thuringiensis ในการกำจัดหนอนผีเสื้อ. *วารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน*. 1(3), 1-5.

Garfield, E., 1990. How ISI Selects Journals for Coverage: *Quarterly Journal of Statistics*. 50(4), 401-415.

Kivinen, O. and Hedman, J., 2008. World-wide University Rankings - A Scandinavian Approach. *Scientometrics*. 74(3), 391-408.

Thomson Reuters, Thomson Scientific Master Journal List [Online], Available: <http://scientific.thomson.com/mjl/> [26 June 2008]

Save and continue Cancel

- ☐ คำเริ่มต้น ผู้ติดต่อบทความ คือ User ที่ส่งบทความ ถ้าต้องการแก้ไขข้อมูลให้คลิกสัญลักษณ์ ► >> Edit
- ☐ ถ้ามีผู้แต่งมากกว่า 1 คน ให้คลิกปุ่ม Add Contributor

คลิกปุ่ม Add Contributor

List of Contributors

Name

E-mail

Role

Primary Contact

In Browse Lists

▶ Sutpitcha Tongdachai

author.thaijo@gmail.com

Author

☒

☒

Add Contributor

Add Contributor

Name

Given Name Arnon	ชื่อ หมายเหตุ* ไม่ต้องกรอกรยศ/ตำแหน่ง	Family Name Pongyai	นามสกุล
---------------------	---	------------------------	---------

How do you want to add names? (File names and suffixes can be added here if you would like.)

Preferred Public Name

Contact

o_rara@hotmail.com Email

Email *

Country

Thailand ประเทศ

Country *

User Details

Homepage URL ORCID ID

Affiliation

คณะพลังงานสิ่งแวดล้อมและวัสดุ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

School of Energy and Materials, King Mongkut's University of Technology Thonburi

สถาบันหรือหน่วยงานที่สังกัด

Bio Statement (e.g., department and rank)

Contributor's role *

☒ Author เลือกตำแหน่ง Author
☐ Translator

☐ Principal contact for editorial correspondence.
☒ Include this contributor in browse lists?

* ถ้าไม่ใช่ผู้ติดต่อหลัก ไม่ต้องคลิกเลือก
กรณีเป็นผู้ติดต่อหลักให้คลิกเลือก ☒

* Denotes

คลิกเลือก ☒ เพื่อแสดงชื่อที่หน้าเว็บไซต์
* ห้ามนำเครื่องหมาย ☒ ออก

คลิกปุ่ม Save

Save Cancel

ขั้นตอนสำหรับผู้ประเมิน | Reviewer

ภาพรวมขั้นตอนของผู้ประเมินบทความ | Reviewer Workflow



การประเมินบทความ (Review)

ผู้ประเมินบทความ (Reviewer) จะได้รับ Email เรื่อง “Article Review Request”

[JTCl] Article Review Request

THAIJO

Somchai Rakhan via TCI thaijo org <admin@tcj-thaijo.org>

ถึง ฉัน

13:02 (5 นาทีที่ผ่านมา)

🖨

🔗

⋮

Santi DeeJai:

I believe that you would serve the journal well. I have inserted your submission's abstract below, and I hope that you will consider undertaking the review. ก่อนหน้านี้ ... ผู้ประเมินจะต้องเข้าสู่ระบบเพื่อตอบรับ หรือ ปฏิเสธ การประเมินบทความ

Please log into the journal web site by 2022-01-27 to indicate whether you will undertake the review or not, as well as to access the submission and to record your review and recommendation.

The review itself is due 2022-02-10. ก่อนหน้านี้ ... ผู้ประเมินจะต้องประเมินบทความให้แล้วเสร็จ

Submission URL: <https://training-cb9755b5.nip.io/index.php/demo/reviewer/submission?submissionId=9&reviewId=8&key=96U96R> คลิกลิ้งค์ URL เพื่อเข้าสู่การประเมินบทความ

Thank you for considering this request.

Somchai Rakhan
editor.thaijo@gmail.com

"Aspernatur aut odit aut fugit, sed quia consequuntur magni dolores eos, qui"

ข้อบทความและบทคัดย่อ

Sed ut perspiciatis, unde omnis iste natus error sit voluptatem accusantium doloremque laudantium, totam rem aperiam eaque ipsa, quae ab illo inventore veritatis et quasi architecto beatae vitae dicta sunt, explicabo. Nemo enim ipsam voluptatem, quia voluptas sit, aspernatur aut odit aut fugit, sed quia consequuntur magni dolores eos, qui ratione voluptatem sequi nesciunt, neque porro quisquam est, qui dolorem ipsum, quia dolor sit amet consectetur adipisci[ng] velit, sed quia non numquam [do] eius modi tempora incidunt, ut labore et dolore magnam aliquam quaerat voluptatem. Ut enim ad minima veniam, quis nostrum exercitationem ullam corporis suscipit laboriosam, nisi ut aliquid ex ea commodi consequatur? Quis autem vel eum iure reprehenderit, qui in ea voluptate velit esse, quam nihil molestiae consequatur, vel illum, qui dolorem eum fugiat, quo voluptas nulla pariatur?

[Journal of TCI](#)

🔍

📧

Step 1. Request

Journal of TCI

← Back to Submissions

Review:Aspernatur aut odit aut fugit, sed quia consequuntur magni dolores eos, qui

1. Request 2. Guidelines 3. Download & Review 4. Completion

Request for Review

You have been selected as a potential reviewer of the following submission. Below is an overview of the submission, as well as the timeline for this review. We hope that you are able to participate.

Article Title

Aspernatur aut odit aut fugit, sed quia consequuntur magni dolores eos, qui

บทคัดย่อ

illo inventore veritatis it et quasi an, dicta sunt, explicabo. Nemo enim ipsam voluptatem, quia voluptas sit, aspernatur aut odit aut fugit, sed quia consequuntur magni dolores eos, qui ratione voluptatem sequi nesciunt, neque porro quisquam est, qui dolorem ipsum, quia dolor sit amet consectetur adipisci[ng] velit, sed quia non numquam [do] eius modi tempora inci[di]dunt, ut labore et dolore magnam aliquam quaerat voluptatem. Ut enim ad minima veniam, quis nostrum exercitationem ullam corporis suscipit laboriosam, nisi ut aliquid ex ea commodi consequatur? Quis autem vel eum iure reprehenderit, qui in ea voluptate velit esse, quam nihil molestiae consequatur, vel illum, qui dolorem eum fugiat, quo voluptas nulla pariatur?

ประเภทการประเมิน

Review Type

Anonymous Reviewer/Anonymous Author

รายละเอียดเพิ่มเติม

View All Submission Details

Review Schedule

13-01-2022	27-01-2022	10-02-2022
Editor's Request	Response Due Date	Review Due Date

วันที่บรรณาธิการส่งบทความให้ประเมิน

ก่อนวันที่ ... ต้องตอบรับหรือ ปฏิเสธการประเมิน

ก่อนวันที่ ... ต้องประเมินบทความให้แล้วเสร็จ

Competing Interests

This publisher has a policy for disclosure of potential competing interests from its reviewers. Please take a moment to review this policy.

Competing Interests

☒ I do not have any competing interests

☐ I may have competing interests (Specify below)

ผลประโยชน์ทับซ้อน/การมีส่วนได้ส่วนเสียในการประเมินบทความ

หมายเหตุ* การแสดงผลขึ้นอยู่กับการตั้งค่าของวารสาร และถ้าเลือก I may have ... (อาจจะมีผลประโยชน์ทับซ้อน กรุณาชี้แจงที่กล่องข้อความ)

คลิกเลือก ☒ ใช่, ฉันอนุญาตให้รวบรวมและจัดเก็บข้อมูลของฉันตามคำชี้แจงสิทธิ์ส่วนบุคคล

☒ Yes, I agree to have my data collected and stored according to the [privacy statement](#).

คลิกปุ่ม Accept Review.... เพื่อตอบรับเป็นผู้ประเมินบทความเรื่องนี้

Accept Review, Continue to Step #2

Decline Review Request

ถ้าต้องการปฏิเสธการเป็นผู้ประเมินบทความเรื่องนี้ให้คลิกปุ่ม Decline

Step 2. Guidelines

คำแนะนำหรือแนวทางการประเมินบทความ

จากรูป วารสารไม่ได้กรอกข้อมูลในการตั้งค่าของวารสาร

Journal of TCI

← Back to Submissions

Review: Aspernatur aut odit aut fugit, sed quia consequuntur magni dolores eos, qui

1. Request 2. Guidelines 3. Download & Review 4. Completion

Reviewer Guidelines

This publisher has not set any reviewer guidelines.

คลิกปุ่ม Continue to Step #3

Continue to Step #3 Go Back

Step 3. Download & Review

Journal of TCI

← Back to Submissions

Review:Aspernatur aut odit aut fugit, sed quia consequuntur magni dolores eos, qui

1. Request 2. Guidelines 3. Download & Review 4. Completion

Review Files

4 ID9-บทความทดสอบ-Review.docx

ไฟล์บทความ

12 January 2022

Article Text

Review Form-Research article

1. Does the title appropriate to the content, and to the scope of journal?

☐ Excellence
 ☐ Good
 ☐ Fair
 ☐ Improvement
 ☐ Poor

แบบประเมินบทความในระบบ

หมายเหตุ* ถ้าวารสารไม่มีแบบประเมินในระบบ ระบบจะแสดงช่องให้กรอกข้อความอิสระ

Comments and Recommendations

Upload

Upload files you would like to attach to your review or upload a file before selecting a recommendation.

Reviewer Files

อัปโหลดไฟล์ประเมินบทความ หรือไฟล์อื่น ๆ (ถ้ามี)

หมายเหตุ* อัปโหลดได้มากกว่า 1 ไฟล์ ขนาดไฟล์ไม่เกิน 50 MB

ขั้นตอนการอัปโหลดไฟล์หน้า 243-244

Review Discussions

Name

กระทู้สนทนา (ถ้ามี)

หมายเหตุ* ขั้นตอนการสร้างกระทู้สนทนาหน้า 245-246

Add discussion

Replies Closed

Recommendation

Select a recommendation for a review or upload a file before selecting a recommendation.

✓ Choose One

Accept Submission

Revisions Required

Resubmit for Review

Resubmit Elsewhere

Decline Submission

See Comments

* Denotes required field

ข้อเสนอแนะ

- รับผิดชอบบทความโดยไม่ต้องแก้ไข
- แก้ไขบทความโดยให้บรรณาธิการพิจารณาต่อ
- แก้ไขบทความโดยผู้ประเมินขอคู่อีกครั้ง
- ให้ผู้แต่งส่งบทความไปยังวารสารอื่น
- ปฏิเสธการรับผิดชอบ
- ให้ออกจากคำแนะนำ

ส่งผลประเมิน

Submit Review Save for Later Go Back

บันทึกร่าง

หมายเหตุ* กรณียังไม่ประเมินไม่เสร็จและยังไม่ส่งผลประเมิน

Confirm

×

Are you sure you want to submit this review?

คลิกปุ่ม OK เพื่อยืนยันผลการประเมิน

หมายเหตุ* ถ้ายืนยันแล้ว จะไม่สามารถแก้ไขผลการประเมินบทความได้

OK

Cancel

Step 4. Completion

**** ลิ้นสุดกระบวนการประเมินบทความ (Review) ****

จากรูป ผู้ประเมินทำการสร้างกระทู้สนทนา ตามขั้นตอนหน้า 245-246

เมื่อคลิกที่ลิงก์ ← Back to Submissions จะกลับมายังหน้าแดชบอร์ด | Dashboard ของบทความ

Journal of TCI

Back to Submissions

Review: Aspernatur aut odit aut fugit, sed quia consequuntur magni dolores eos, qui

1. Request

2. Guidelines

3. Download & Review

4. Completion

Review Submitted

Thank you for completing the review of this submission. Your review has been submitted successfully. We appreciate your contribution to the quality of the work that we publish; the editor may contact you again for more information if needed.

Review Discussions

Add discussion

Name	From	Last Reply	Replies	Closed
▶ ประเมินบทความเรียบร้อยแล้ว	reviewer_thaijo	-	0	☐
	13-01-2022 03:36 PM			

หน้าแดชบอร์ด | Dashboard ของบทความ

Journal of TCI

Submissions

My Queue 1

Archives

Help

My Assigned

Search

Filters

New Submission

9

Review Assignment

Aspernatur aut odit aut fugit, sed quia consequuntur magni dolores eos, qui

Review Submitted

View

การอัปโหลดไฟล์ (Upload File)

หมายเหตุ* สามารถอัปโหลดได้มากกว่า 1 ไฟล์ ขนาดไฟล์ไม่เกิน 50 MB โดยจะต้องอัปโหลดทีละไฟล์

Upload

Upload files you would like the editor and/or author to consult, including revised versions of the or

คลิกปุ่ม Upload File

Reviewer Files

Q Search

Upload File

No Files

Upload File

1. Upload File

2. Review Details

3. Confirm

คลิกปุ่ม Upload File และเลือกไฟล์ที่ต้องการอัปโหลด

Drag and drop a file here to begin upload

Upload File

How to ensure all files are anonymized

Continue

Cancel

Upload File

1. Upload File

2. Review Details

3. Confirm

✓ Comments-ผลประโยชน์.docx

Change File

How to ensure all files are anonymized

คลิกปุ่ม Continue

Continue

Cancel

Upload File

1. Upload File

2. Review Details

3. Confirm

Name the file (e.g., Manuscript; Table 1) *

Comments-ผลประเมิน.docx

Comments-ผลประเมิน.docx

Continue

Cancel

คลิกปุ่ม Continue

กรอกชื่อไฟล์ให้ครบถ้วนทุกช่องภาษา

หมายเหตุ* สามารถกรอกชื่อไฟล์ให้เหมือนกันทั้ง 2 ช่อง

หรือ กรอกใหม่ให้แตกต่างกันได้

Upload File

1. Upload File

2. Review Details

3. Confirm

File Added

Add Another File

คลิกปุ่ม Complete

Complete

Cancel

ผลลัพธ์การอัปโหลดไฟล์ (Upload File)

Upload

Upload files you would like the editor and/or author to consult, including revised versions of the original review file(s).

Reviewer Files

Q Search Upload File

10

Comments-ผลประเมิน.docx

13

January

2022

กระทู้สนทนา (Discussion)

การสร้างกระทู้สนทนา (Discussion)

คลิกปุ่ม Add discussion

Review Discussions				
Name	From	Last Reply	Replies	Closed
No Items				

Add discussion

Add discussion

X

Participants

คลิกเลือก ☒ ผู้เกี่ยวข้องที่ต้องการให้เห็นกระทู้สนทนา

☒ Santi DeeJai, Reviewer (Anonymous Reviewer/Anonymous Author)

☒ Somchai Rakhan, Journal editor

Subject *

ประเมินบทความเรียบร้อยแล้ว

ชื่อเรื่องกระทู้สนทนา

Message *



B
I
U







เรียน บรรณาธิการวารสาร

ข้อความ

ดำเนินการประเมินบทความและส่งผลประเมินบทความในระบบเรียบร้อยแล้ว

ขอขอบคุณ

สันติ ดีใจ

Attached Files

อัปโหลดไฟล์แนบอื่น ๆ (ถ้ามี)

หมายเหตุ* อัปโหลดได้มากกว่า 1 ไฟล์ ขนาดไฟล์ไม่เกิน 50 MB

ขั้นตอนการอัปโหลดไฟล์หน้า 243-244

Q Search

Upload File

* Denotes required field

คลิกปุ่ม OK

OK

Cancel

ผลลัพธ์การสร้างกระทู้สนทนา (Discussion)

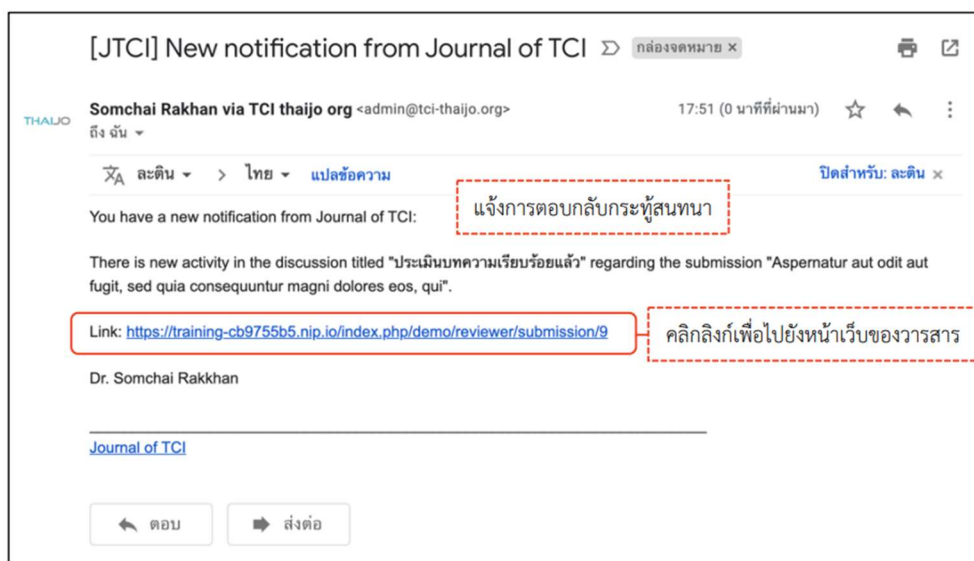
Review Discussions		ผู้สร้างกระทู้	ผู้ตอบกลับ	Add discussion	
Name	From	Last Reply	Replies	Closed	
▶ ประเมินบทความเรียบร้อยแล้ว	reviewer_thaijo 13-01-2022 03:36 PM	-	0	☐	

จำนวนการตอบกลับ
ในกระทู้สนทนา

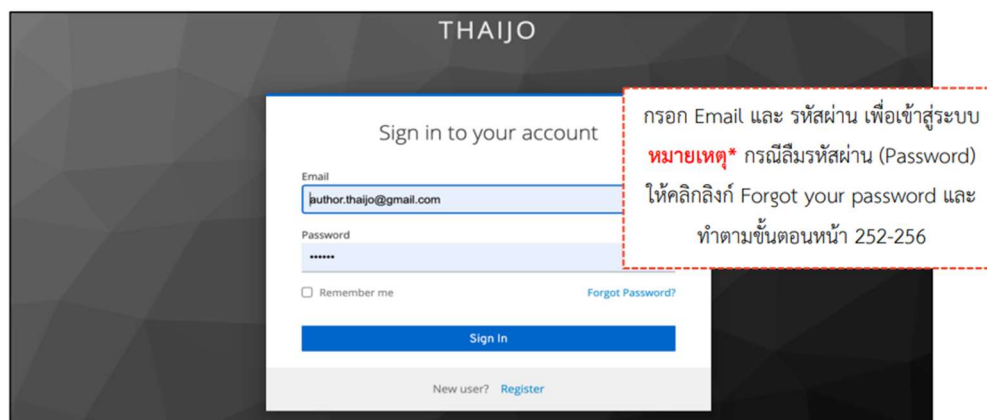
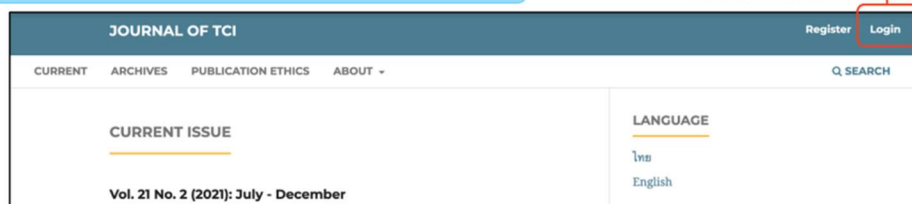
การแจ้งเตือน
หมายเหตุ* เลือก ☒
 ถ้าต้องการปิดการแจ้งเตือน

การตอบกลับกระทู้สนทนา (Add Message)

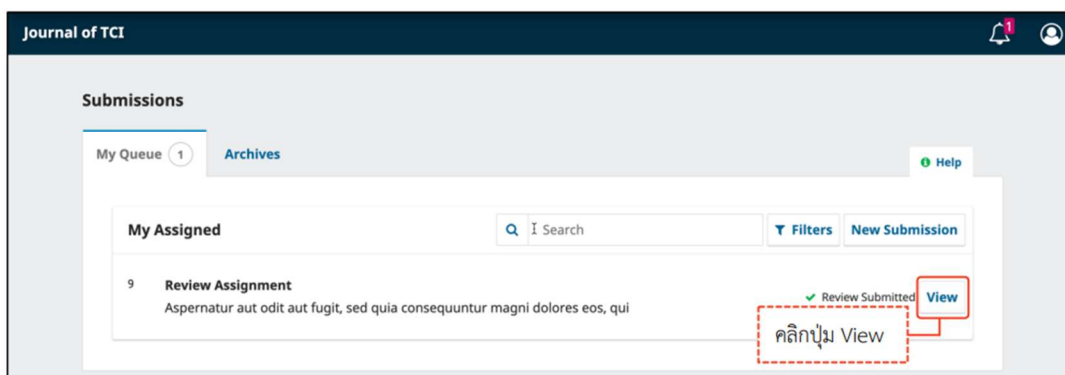
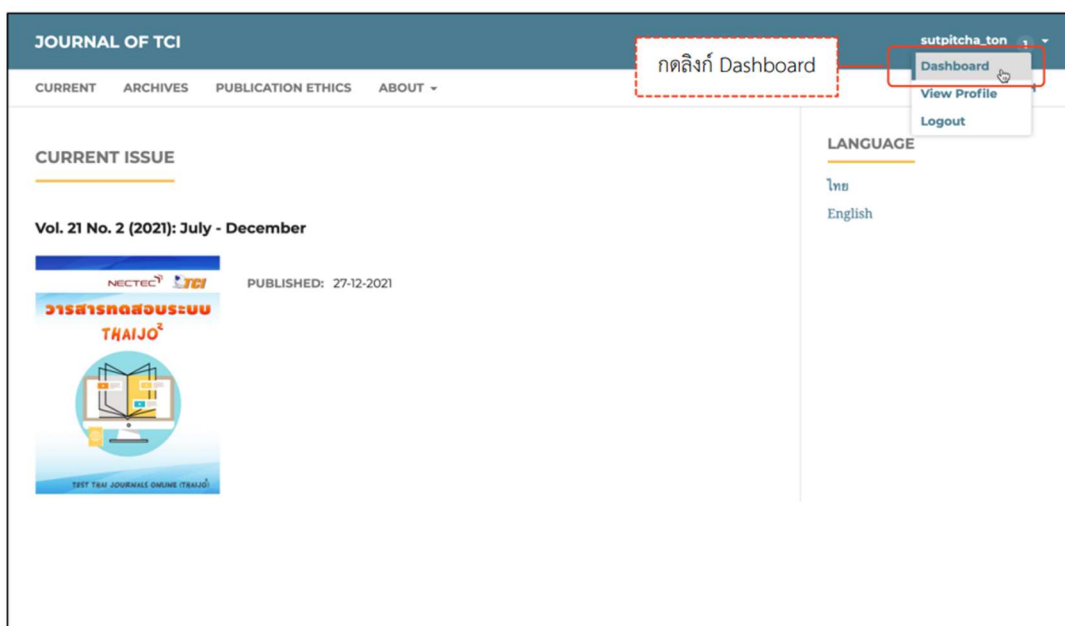
ผู้ประเมินบทความ (Reviewer) จะได้รับ Email เรื่อง “New notification from ...”



ขั้นตอนที่ 1 : เข้าสู่เว็บไซต์วารสารและ Login เข้าสู่ระบบ



ขั้นตอนที่ 2 : เข้าสู่หน้าแดชบอร์ด | Dashboard



Journal of TCI
ขั้นตอนที่ 3 : ตอบกลับกระทู้สนทนา

← Back to Submissions

Review:Aspernatur aut odit aut fugit, sed quia consequuntur magni dolores eos, qui

1. Request
2. Guidelines
3. Download & Review
4. Completion

Review Submitted

Thank you for completing the review of this submission. Your review has been submitted successfully. We appreciate your contribution to the quality of the work that we publish; the editor may contact you again for more information if needed.

Review Discussion

Name คลิกลิงก์ชื่อกระทู้สนทนา

▶ ประเมินบทความเรียบร้อยแล้ว

ผู้สร้างกระทู้	ผู้ตอบกลับ	Add discussion	Replies	Closed
From reviewer_thaijo 13-01-2022 03:36 PM	Last Reply editor 13-01-2022 05:49 PM		1	☐

ประเมินบทความเรียบร้อยแล้ว

Participants [Edit](#)

Somchai Rakhan (editor)

Santi Deejai (reviewer_thaijo)

จำนวนการตอบกลับ
 ในกระทู้สนทนา

การแจ้งเตือน
หมายเหตุ* เลือก ☒
 ถ้าต้องการปิดการแจ้งเตือน

Messages

Note	From
เรียน บรรณาธิการวารสาร ดำเนินการประเมินบทความและส่งผลประเมินบทความ ในระบบเรียบร้อยแล้ว ขอขอบคุณ สันติ ดีใจ	reviewer_thaijo 13-01-2022 03:36 PM
เรียน อ.สันติ ได้รับผลการประเมินเรียบร้อยแล้วครับ ขอบพระคุณเป็นอย่างสูง สมชาย บรรณาธิการวารสาร	editor 13-01-2022 05:49 PM

คลิกปุ่ม Add Message
Add Message

ประเมินบทความเรียบร้อยแล้ว

Participants

Edit

Somchai Rakhan (editor)
Santi Deejai (reviewer_thaijo)

Messages

Note	From
เรียน บรรณาธิการวารสาร ดำเนินการประเมินบทความและส่งผลประเมินบทความ ในระบบเรียบร้อยแล้ว ขอขอบคุณ สันติ ดีใจ	reviewer_thaijo 13-01-2022 03:36 PM
เรียน อ.สันติ ได้รับผลการประเมินเรียบร้อยแล้วครับ ขอบพระคุณเป็นอย่างสูง สมชาย บรรณาธิการวารสาร	editor 13-01-2022 05:49 PM

Message *

B

I

U

<>

เรียน อ.สมชาย
ยินดีครับ
ขอแสดงความนับถือ
สันติ

ข้อความตอบกลับ

Attached Files

อัปโหลดไฟล์แนบอื่น ๆ (ถ้ามี)

Q Search

Upload File

No Files

คลิกปุ่ม OK

OK

Cancel

ผลลัพธ์การตอบกลับกระทู้สนทนา (Add Message)

Journal of TCI

← Back to Submissions

Review: Aspernatur aut odit aut fugit, sed quia consequuntur magni dolores eos, qui

1. Request 2. Guidelines 3. Download & Review 4. Completion

Review Submitted

Thank you for completing the review of this submission. Your review has been submitted successfully. We appreciate your contribution to the quality of the work that we publish; the editor may contact you again for more information if needed.

Review Discussions	ผู้สร้างกระทู้	ผู้ตอบกลับ	Add discussion	
Name	From	Last Reply	Replies	Closed
▶ ประเมินบทความเรียบร้อยแล้ว	reviewer_thaijo 13-01-2022 03:36 PM	reviewer_thaijo 13-01-2022 06:14 PM	2	☐

จำนวนการตอบกลับ
ในกระทู้สนทนา

การแจ้งเตือน
หมายเหตุ* เลือก ☒
ถ้าต้องการปิดการแจ้งเตือน



แบบฟอร์มการส่งบทความเพื่อพิจารณานำลงวารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน

สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

1. ข้าพเจ้า (นาย/นาง/นางสาว).....
ชื่อภาษาอังกฤษ (Mr./ Mrs./Ms.)
2. ระดับการศึกษา..... ตำแหน่งทางวิชาการ (ถ้ามี).....
3. สถานภาพผู้เขียนบทความ

☐ อาจารย์ ☐ นักศึกษา ☐ บุคคลทั่วไป

ชื่อสถาบัน/หน่วยงาน.....หลักสูตร..... คณะ/สังกัด.....

ชื่อผู้เขียนร่วม (ถ้ามี)

ชื่อสถาบัน/หน่วยงาน.....หลักสูตร..... คณะ/สังกัด.....

ขอส่ง

☐ บทความวิจัย ☐ บทความวิชาการ ☐ บทความปริทัศน์ ☐ บทความหนังสือ

ชื่อเรื่อง (ภาษาไทย)

ชื่อเรื่อง (ภาษาอังกฤษ)

4. ที่อยู่ที่สามารถติดต่อได้สะดวก เลขที่ หมู่ที่..... ซอย.....ถนน.....
ตำบล/แขวง อำเภอ/เขต..... จังหวัด.....รหัสไปรษณีย์.....
โทรศัพท์..... โทรศัพท์มือถือ..... E-mail
5. ใบรับรองจริยธรรมงานวิจัย เลขที่ (ถ้ามี)
6. ข้าพเจ้าขอรับรองว่าบทความนี้

(.....) เป็นผลงานของข้าพเจ้าแต่เพียงผู้เดียว

(.....) เป็นผลงานของข้าพเจ้าและผู้ร่วมงานตามชื่อที่ระบุในบทความจริง

บทความนี้ไม่เคยลงตีพิมพ์ในวารสารใดมาก่อน และจะไม่นำส่งไปเพื่อพิจารณาตีพิมพ์ในวารสารอื่นนับจากวันที่ข้าพเจ้าได้ส่งบทความฉบับนี้มายังกองบรรณาธิการวารสารการจัดการอุตสาหกรรมการบิน

ลงนาม(ผู้พิมพ์)

(.....)

วันที่/...../.....



LEARN TO LIVE
@APDI

CONTACT US

Facebook : @KBUapdi

Line@ : @apdi_kbu

Instagram : kbuapdi

WWW : <https://apdi.kbu.ac.th/>

Youtube : kbu apdi

TikTok : apdi_kbu_official

AVIATION PERSONNEL DEVELOPMENT INSTITUTE

60 Romklao Rd., Minburi, Bangkok 10510

Tel. 02-904-2222 Ext 2230,2237

E-mail : apdi@kbu.ac.th

QR CODE LINE@



QR CODE MAP

