



ความคาดหวังทางการศึกษาของนักศึกษาบริหารธุรกิจเพื่อการประกอบอาชีพ

ธุรกิจการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย ภายใต้สถานการณ์โควิด - 19

The Expectations in Education of Business Students for
Air Transport Business Career in Thailand during COVID - 19 Situations

ทัศนาวดี ไพโรจน์บริบูรณ์¹ และ พาริส หงษ์สกุล^{2*}

Tasnawadee Pairoj-boriboon¹ and Bharis Hongsakul^{2*}

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาการรับรู้การเปลี่ยนแปลงทักษะการทำงานในธุรกิจการขนส่งและความคาดหวังทางการศึกษาภายใต้สถานการณ์โควิด-19 เพื่อการประกอบอาชีพธุรกิจการขนส่งทางอากาศ ของนักศึกษาบริหารธุรกิจ กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษา 2 สาขาวิชา คือการจัดการธุรกิจการบิน และการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน จำนวน 305 คน เครื่องมือวิจัย คือ แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนา การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวและ t -test ผลการศึกษา พบว่า นักศึกษาทั้งสองหลักสูตรมีความสนใจทำงานในธุรกิจขนส่งทางอากาศ แต่เลือกเรียนสาขาวิชาที่แตกต่าง โดยนักศึกษาการจัดการธุรกิจการบินต้องการทำงานด้านบริการ ส่วนนักศึกษาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ต้องการทำงานด้านธุรกิจนำเข้า-ส่งออก ส่วนการรับรู้การเปลี่ยนแปลงทักษะการทำงานในธุรกิจการขนส่งภายใต้สถานการณ์โควิด-19 พบว่า นักศึกษาทั้ง 2 หลักสูตร มีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกัน โดยอยู่ในระดับมากทุกประเด็น ได้แก่ ทักษะการจัดการทั่วไป ความรู้เชิงพาณิชย์ในธุรกิจการขนส่ง ทักษะเกี่ยวกับคน และ ทักษะเทคโนโลยี ส่วนผลการศึกษาความคาดหวังทางการศึกษาภายใต้สถานการณ์โควิด-19 เพื่อการประกอบอาชีพในอนาคต พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติใน 2 ด้าน คือ ความคาดหวังด้านเนื้อหาสาระวิชาที่มีส่วนต่อการจ้างงานในอนาคต และความน่าเชื่อถือของผู้สอน

คำสำคัญ : ความคาดหวังทางการศึกษา, ธุรกิจการขนส่งทางอากาศ, โควิด-19, ธุรกิจการบิน, โลจิสติกส์และซัพพลายเชน

Article Info: Received 28 August, 2022; Received in revised form 25 November, 2022; Accepted 28 November, 2022

¹ อาจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบินและการขนส่ง วิทยาลัยการท่องเที่ยว การบริการ และกีฬา มหาวิทยาลัยรังสิต อีเมล : Tasnawadee@rsu.ac.th
Lecturer of Department of Aviation Business and Transport Management, College of Tourism, Hospitality and Sports Rangsit University
Email: Tasnawadee@rsu.ac.th

² อาจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบินและการขนส่ง วิทยาลัยการท่องเที่ยว การบริการ และกีฬา มหาวิทยาลัยรังสิต อีเมล : bharis.h@rsu.ac.th
Lecturer of Department of Aviation Business and Transport Management, College of Tourism, Hospitality and Sports Rangsit University
Email: bharis.h@rsu.ac.th

* Corresponding Author

หมายเหตุ : ได้รับทุนจากสถาบันวิจัย มหาวิทยาลัยรังสิต

Abstract

This research aims to study the awareness of the change in knowledge and skills in the air transport business under the COVID-19 situation and the expectations on the education of business students. The samples in this study were 305 students from two business management programs related to air transport at Rangsit University, which are the aviation business program and the logistics and supply chain program. The questionnaire was used as a research tool. Data were analyzed by descriptive statistics, and the opinion mean differences were tested by t-test and one-way analysis of variance. The results showed that all respondents were interested in working in the air transport business but chose to study in different majors depending on future career expectations, that is, Aviation Business students wanted to work in the hospitality area whereas Logistics and Supply Chain students wanted to work in the import-export business. The study also found that students in both programs had the same high recognition of the change in major knowledge and skills needed for working in the business organization during the COVID-19 situation in all four areas; management skills, commercial skills, people skills and technology skills. In comparison to the expectations in education for the future career of business students, there was a statistically significant difference in the two areas of expectation; the content of the curriculum and the lecturers' credibility.

Keywords: education expectation, transport business, covid-19, aviation business, logistics and supply chain

บทนำ

ธุรกิจการขนส่งทางอากาศถือเป็นธุรกิจหนึ่งที่ได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากสถานการณ์การแพร่ระบาดไปทั่วโลกของโควิด-19 โดยมีรายงานจากสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ International Air Transport Association (IATA) ที่พบว่า ปริมาณการขนส่งทางอากาศในปี พ.ศ. 2563 ได้ลดลงกว่าครึ่งจากปี พ.ศ. 2562 โดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารที่ลดลงมากถึงร้อยละ 65.9 ส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงร้อยละ 10.6 (International Airport Review, 2021) ทำให้ธุรกิจการขนส่งทางอากาศทั่วโลกประสบปัญหาด้านการเงิน ขาดสภาพคล่อง ล้มละลาย ยกเลิกกิจการ หรือปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจเป็นจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อโอกาสการทำงานในธุรกิจการขนส่งทางอากาศของบัณฑิตจบใหม่ในช่วงระยะเวลานี้ด้วย โดยมีการคาดการณ์ว่าสถานการณ์ต่าง ๆ น่าจะคลี่คลายดีขึ้นในปี พ.ศ. 2567 เช่นเดียวกับในประเทศไทยที่แม้ธุรกิจการขนส่งทางอากาศจะมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 จากนโยบายเสรีการบิน เสรีการขนส่งสินค้า การขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง เสรีการบินระหว่างประเทศกลุ่มอาเซียนกับกลุ่มภูมิภาคอื่น รวมทั้งการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ แต่ก็ต้องมาหยุดชะงักกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด 19 ที่รุนแรงระหว่างปี พ.ศ. 2563-2564 แม้มีการระดมการฉีดวัคซีนแต่ก็ยังเป็นที่คาดการณ์ว่า การปรับตัวของธุรกิจการขนส่งทางอากาศด้านการขนส่งผู้โดยสารจะเป็นไปอย่างช้า ๆ เพราะสถานการณ์การแพร่ระบาดในอีกหลายภูมิภาคยังรุนแรง ส่วนด้านการขนส่งสินค้ากลับมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการเติบโตของธุรกิจออนไลน์ (e-commerce) และการบริการขนส่งแบบเรียกรถ (ride-hailing delivery) ที่อาจเป็นจุดหนึ่งที่สามารถคาดการณ์แนวโน้มสัดส่วนความต้องการตลาดแรงงานในธุรกิจการขนส่งทางอากาศที่อาจผกผันกันระหว่างการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าและส่งผลกระทบต่อความต้องการความรู้และทักษะที่เปลี่ยนแปลงไปของบุคลากรด้วย

ในช่วงก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ได้มีการศึกษาในสหรัฐอเมริกาถึงทักษะสำคัญของผู้ทำงานในธุรกิจการขนส่งที่ครอบคลุมทุกระดับในห่วงโซ่อุปทานตั้งแต่ผู้ผลิตไปจนถึงปลายทางผู้บริโภค โดยทักษะสำคัญที่ผู้ทำงานต้องมี คือ ความสามารถในการมองเห็นภาพใหญ่ (ability to see the big picture) ความสามารถในการปรับตัว (adaptability) การมีความสงบภายใต้แรงกดดัน (calm under pressure) ทักษะการแก้ปัญหาที่มีประสิทธิภาพ (effective problem-solving skills) ความซื่อสัตย์ (honesty) การแสวงหาการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง (continually seeking improvement) ความเชี่ยวชาญในการจัดการโครงการ (proficient in project management) และความสามารถในการจัดการและปลดปล่อยความเครียดได้ (able to manage and release stress) (Bureau of Labor Statistics, U.S., 2018) นอกจากนี้ มีรายงานจากองค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ระบุถึงภาพใหญ่ของทักษะในอนาคตสำหรับปี ค.ศ. 2030 ประกอบด้วย การใช้เครื่องมือโต้ตอบทั้งด้านภาษาและเทคโนโลยี (Use tools interactively-language/technology) การปฏิสัมพันธ์กับกลุ่มต่าง ๆ ที่มีความหลากหลาย (interact in heterogeneous groups) และการแสดงความเป็นอิสระในตนเอง (act autonomously) (The Organization for Economic Co-operation and Development, 2019) ซึ่งในที่สุดแล้วย่อมมีผลต่อการจัดหลักสูตรในสถาบันการศึกษา ที่ต้องเสริมสร้างความรู้และทักษะที่สามารถรองรับการประกอบอาชีพในอนาคตได้

ปัจจุบันสถาบันอุดมศึกษาในประเทศไทยหลายแห่ง ได้เริ่มนำการจัดการศึกษาเพื่อการดำเนินงานที่เป็นเลิศหรือ EdPEX มาใช้ ย่อมาจาก “Education Criteria for Performance Excellence” เป็นกรอบการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการศึกษาตามแนวทางของเกณฑ์ Malcolm Baldrige National Quality Award (MBNQA) ที่เป็นต้นแบบของรางวัลคุณภาพแห่งชาติ (Thailand Quality Award: TQA) เป็นกรอบที่คิด/ มอง และบริหารองค์กรในเชิงระบบ โดยมองทุกส่วนเชื่อมโยงกันหมดตามเกณฑ์ของ Malcolm Baldrige จะมี 3 ฉบับแบ่งเป็น ภาคธุรกิจและองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร ภาคการดูแลสุขภาพ และภาคการศึกษา ซึ่งทั้งสามฉบับมีหลักการต่าง ๆ เหมือนกัน แตต่างกันที่คำศัพท์ที่ใช้โดยภาคธุรกิจจะใช้คำว่า ผู้รับบริการ คือ ลูกค้า ภาคสุขภาพจะใช้คำว่า ผู้รับบริการ คือ ผู้ป่วย และภาคการศึกษา ผู้รับบริการ คือ ผู้เรียนที่มีการกำหนดเกณฑ์ตัวชี้วัดการประเมินด้านผู้เรียนในฐานะลูกค้าที่ต้องรับบริการการจัดการเรียนการสอนจากหลักสูตรและสถานศึกษา เพื่อต้องการทราบความคาดหวัง และความพึงพอใจในการให้บริการ เมื่อการจัดการศึกษาระดับอุดมศึกษาได้นำแนวคิดด้านการตลาดมาใช้ในการจัดการด้านการศึกษา ผู้เรียนจึงอยู่ในฐานะผู้ลงทุนย่อมมีความคาดหวังเกี่ยวกับประสบการณ์การเรียนรู้ที่จะได้รับจากหลักสูตรและสถานศึกษา ความคาดหวังที่จะได้รับบรรยากาศในการเรียน ตลอดจนความคาดหวังในตัวอาจารย์ผู้สอน (สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา, 2563)

ในส่วนของการจัดการเรียนการสอนด้านธุรกิจการขนส่งที่ปรากฏอยู่ในสถาบันอุดมศึกษาไทย ส่วนใหญ่ได้รับการส่งเสริมพัฒนาทุนมนุษย์จากรัฐผ่านกองทุนกู้ยืมเพื่อการศึกษา (กยศ.) เพราะเป็นความต้องการกำลังคนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ด้านอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์โดยนักศึกษากู้ยืมที่สำเร็จการศึกษาจะได้รับส่วนลดร้อยละ 30 ของเงินต้นที่ต้องใช้คืนกองทุนและได้รับการลดหย่อนอัตราดอกเบี้ย ส่งผลให้นักศึกษาเข้าศึกษาในหลักสูตรดังกล่าวเป็นจำนวนมาก เพราะมองเห็นโอกาสในการทำงานต่อไปในอนาคต โดยมีมหาวิทยาลัยซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยเอกชนชั้นนำ ได้ดำเนินการเปิดสอนในหลักสูตรดังกล่าวเช่นกัน แต่ด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 รวมทั้ง ข่าวสารต่าง ๆ ในเชิงลบต่อธุรกิจการขนส่งทางอากาศที่มีการขนส่งน้อยลง มีการล้มละลายของสายการบิน มีการย่อขนาดของกิจการ มีการปรับเปลี่ยนวิธีการทำงาน มีการลดจำนวนพนักงาน และ มีความต้องการคุณสมบัติของพนักงานที่เปลี่ยนแปลงไป จึงเป็นที่น่าสนใจว่านักศึกษาในหลักสูตรบริหารธุรกิจด้านการบินและการขนส่งดังกล่าว มีการรับรู้ทักษะการทำงานในองค์กรภายใต้สถานการณ์โควิด-19 อย่างไร และ มีความคาดหวังทางการศึกษาอย่างไร เพื่อการประกอบอาชีพต่อไปในอนาคต ทั้งนี้ก็เพื่อประโยชน์ต่อการปรับปรุงการจัดการศึกษาที่ตอบโจทย์การพัฒนาทุนมนุษย์ตามความต้องการในตลาดแรงงานด้านอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ของประเทศอย่างยั่งยืนต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาการรับรู้การเปลี่ยนแปลงทักษะการทำงานในธุรกิจการขนส่งภายใต้สถานการณ์โควิด-19 ของนักศึกษาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต
2. เพื่อศึกษาความคาดหวังทางการศึกษาภายใต้สถานการณ์โควิด-19 เพื่อการประกอบอาชีพในธุรกิจขนส่งทางอากาศของนักศึกษาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต

วิธีการวิจัย

1. วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยพรรณนา (descriptive research) และข้อเสนอโครงร่างวิจัยได้ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน มหาวิทยาลัยรังสิต ตามหนังสือรับรองเลขที่ DPE. No. RSUERB2022-021 ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2565

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาคือนักศึกษาระดับปริญญาตรี ที่ศึกษาในหลักสูตรบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่งที่ได้รับการส่งเสริมพัฒนาทุนมนุษย์ (human capital) ที่มหาวิทยาลัยรังสิต ในปีการศึกษา 2564 จำนวน 1284 คน ประกอบด้วยหลักสูตรบริหารธุรกิจบัณฑิตสาขาวิชา การจัดการธุรกิจการบิน จำนวน 564 คน และสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน จำนวน 720 คน โดยกำหนดขนาดตัวอย่างจากการคำนวณโดยใช้สูตรของ Yamane ที่ความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 ได้ขนาดตัวอย่าง 305 คน และใช้การสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (simple random sampling) ตามสัดส่วนประชากรที่ศึกษา ได้ตัวอย่างเป็นนักศึกษาสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบินจำนวน 134 คน และนักศึกษาสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน จำนวน 171 คน

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย โดยแบ่งคำถามออกเป็น 4 ตอน คือ ตอนที่ 1 คำถามข้อมูลส่วนบุคคล ตอนที่ 2 ปัจจัยการเลือกหลักสูตรที่ศึกษา พฤติกรรมการเรียนและการรับข้อมูลข่าวสารธุรกิจการขนส่งทางอากาศช่วงสถานการณ์โควิด-19 และลักษณะงานที่ต้องการทำหลังจบการศึกษา ตอนที่ 3 การรับรู้การเปลี่ยนแปลงทักษะการทำงานในธุรกิจการขนส่งภายใต้สถานการณ์โควิด-19 ตอนที่ 4 ความคาดหวังทางการศึกษาภายใต้สถานการณ์โควิด-19 เพื่อการประกอบอาชีพในอนาคต โดยแบบสอบถามได้ผ่านการทดสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (content validity test) ทั้งความถูกต้องและความสอดคล้องของข้อความคำถามกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน มาจากผู้ทรงคุณวุฒิที่ประกอบวิชาชีพในธุรกิจการขนส่ง 1 ท่าน อาจารย์ที่สอนในสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบิน และสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน 2 ท่าน ได้ค่าเฉลี่ยดัชนีความสอดคล้อง (Index of item Objective Congruence; IOC) อยู่ระหว่าง 0.67 – 1.00 และได้นำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (try out) กับกลุ่มนักศึกษาที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างเพื่อทดสอบความน่าเชื่อถือ (reliability test) ได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha-Coefficient) ของตัวแปรด้านการรับรู้การเปลี่ยนแปลงทักษะการทำงานในธุรกิจขนส่งภายใต้สถานการณ์โควิด-19 รวม 15 ตัวแปรมีค่าเท่ากับ .861 และด้านความคาดหวังทางการศึกษาภายใต้สถานการณ์โควิด-19 เพื่อการประกอบอาชีพในธุรกิจการขนส่งทางอากาศรวม 23 ตัวแปรมีค่าเท่ากับ .951

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามออนไลน์จากกลุ่มตัวอย่างระหว่างเดือน มกราคม ถึงเดือน มีนาคม 2565 เฉพาะผู้ที่ต้องการประกอบอาชีพในธุรกิจการขนส่งทางอากาศต่อไปในอนาคตได้จำนวนตัวอย่างตามสัดส่วนประชากร

เป็นนักศึกษาสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบินจำนวน 134 คน และนักศึกษาสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนจำนวน 171 คน

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปที่ใช้ในการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (statistical package for the social science) ดังนี้

5.1 ข้อมูลพื้นฐานส่วนบุคคล วิเคราะห์โดยหาค่าความถี่ และร้อยละ ส่วนข้อมูลที่เป็นตัวเลขใช้ค่าเฉลี่ยและค่าต่ำสุดสูงสุด

5.2 ข้อมูลด้านปัจจัยการเลือกหลักสูตรที่ศึกษา ด้านพฤติกรรมการเรียนและการรับข้อมูลข่าวสารธุรกิจการขนส่งทางอากาศช่วงสถานการณ์โควิด-19 ด้านลักษณะงานที่ต้องการทำหลังจบการศึกษา วิเคราะห์โดยใช้ค่าความถี่ ร้อยละ และการเรียงลำดับ

5.3 ข้อมูลระดับการรับรู้การเปลี่ยนแปลงทักษะการทำงานในธุรกิจการขนส่งภายใต้สถานการณ์โควิด-19 และข้อมูลระดับความคาดหวังทางการศึกษาภายใต้สถานการณ์โควิด-19 วิเคราะห์โดยใช้ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการเรียงลำดับ โดยมีค่าระดับคะแนนในการแปลความหมายคือ คะแนนเฉลี่ย 4.21 - 5.00 คือ มากที่สุด คะแนนเฉลี่ย 3.41 - 4.20 คือ มาก คะแนนเฉลี่ย 2.01 - 3.40 คือ ปานกลาง คะแนนเฉลี่ย 1.81 - 2.00 คือ น้อย คะแนนเฉลี่ย 1.00 - 1.80 คือ น้อยที่สุด

5.4 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับการรับรู้ และระดับความคาดหวังใช้สถิติอนุมานโดยการวิเคราะห์ t-test และ ความแปรปรวนทางเดียวที่ระดับนัยสำคัญ 0.01 หรือ 0.05

ผลการวิจัย

1. ผลการศึกษาข้อมูลพื้นฐานส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง 305 คน พบว่า เป็นเพศชาย 117 คน (ร้อยละ 38.36) และเพศหญิง 188 คน (ร้อยละ 61.64) มีอายุเฉลี่ยอยู่ที่ 20.5 ปี อายุต่ำสุดคือ 18 ปี และสูงสุดคือ 26 ปี ประกอบด้วยนักศึกษาชั้นปีที่ 1 จำนวน 81 คน (ร้อยละ 26.56) ชั้นปีที่ 2 จำนวน 80 คน (ร้อยละ 26.23) ชั้นปีที่ 3 จำนวน 78 (ร้อยละ 25.57) คนและชั้นปีที่ 4 จำนวน 66 คน (ร้อยละ 21.64) ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานคร (ร้อยละ 46.89) และพักอาศัยหอพักนอกมหาวิทยาลัย (ร้อยละ 38.69)

2. ผลการศึกษาปัจจัยในการเลือกหลักสูตรที่ศึกษา พบว่า นักศึกษาสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบินเลือกหลักสูตรนี้เพราะชอบบริการและการสื่อสารภาษาอังกฤษ (ร้อยละ 62.88) รองลงมาเพราะเป็นหลักสูตรด้านธุรกิจที่สามารถทำงานได้หลากหลาย (ร้อยละ 51.52) ตามด้วยความนิยมและเป็นที่ต้องการของตลาดแรงงาน (ร้อยละ 43.18) ส่วนนักศึกษาสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เลือกเพราะเป็นหลักสูตรด้านธุรกิจที่สามารถทำงานได้หลากหลาย (ร้อยละ 52.63) รองลงมาคือความนิยมและเป็นที่ต้องการของตลาดแรงงาน (ร้อยละ 46.20) ตามด้วยคิดว่าเรียนไม่ยากเกินไป (ร้อยละ 45.61)

3. ผลการศึกษาพฤติกรรมการเรียนและการรับข้อมูลข่าวสารในธุรกิจการขนส่งทางอากาศระหว่างสถานการณ์โควิด 19 พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเป็นนักศึกษาที่มีการเข้าชั้นเรียนสม่ำเสมอไม่ว่าจะเป็นระบบออนไลน์หรือการเรียนในชั้นเรียน (ร้อยละ 56.07) ด้านการรับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับธุรกิจการขนส่งทางอากาศกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด (ร้อยละ 100.00) ยอมรับว่าได้รับข้อมูลข่าวสารในทางลบมากกว่าในทางบวกและส่วนใหญ่อยอมรับว่ามีความกังวลต่อสถานการณ์โควิด 19 (ร้อยละ 72.13) และการหางานทำในอนาคต ส่วนสื่อสังคมออนไลน์ที่ใช้เป็นประจำ 3 ลำดับแรก คือ Facebook, Line และ IG หรือ Instagram (ร้อยละ 65.90, 14.75 และ 9.84 ตามลำดับ)

4. ลักษณะงานที่ต้องการทำหลังจบการศึกษา พบว่า นักศึกษาสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการbinส่วนใหญ่ต้องการทำงานด้านการบริการลูกค้าและการสื่อสาร (ร้อยละ 39.55) รองลงมาเป็นด้านการตลาดและการขายในบริษัทขนส่ง/ บริษัทการบินหรือตัวแทนการขนส่ง (ร้อยละ 20.15) ส่วนนักศึกษาสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ส่วนใหญ่ต้องการเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจนำเข้า-ส่งออก (import-export)/ ธุรกิจการขนส่งทั่วไป/ ประกอบธุรกิจ e-commerce (ร้อยละ 38.01) รองลงมาเป็นงานด้านการตลาดและการขายในบริษัทขนส่ง/ บริษัทการบินหรือตัวแทนการขนส่ง (ร้อยละ 21.64) (ตาราง 1)

ตาราง 1

ลักษณะงานที่ต้องการทำหลังจบการศึกษายกตามหลักสูตรที่ศึกษา

งานที่ต้องการทำ หลังจบการศึกษา	สาขาวิชา การจัดการธุรกิจการbin (n = 134)		สาขาวิชา การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน (n = 171)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การตลาดและการขายในบริษัทขนส่ง/ บริษัทการบินหรือตัวแทนการขนส่ง	27	20.15	37	21.64
งานบริการลูกค้าและการสื่อสาร	53	39.55	14	8.19
ธุรกิจนำเข้า-ส่งออก (import-export)/ ธุรกิจการขนส่งทั่วไป/ ธุรกิจ e-commerce	22	16.42	65	38.01
งานสำนักงานธุรกิจการขนส่ง/ งานในคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า	8	5.97	42	24.56
งานภาครัฐ/ หรือหน่วยงาน	10	7.46	6	3.51
ศึกษาต่อในระดับปริญญาโท	8	5.97	7	4.09
ไม่ทราบ/ ยังไม่ได้คิด	6	4.48	0	0.00
รวม	134	100.00	171	100.00

5. ผลการศึกษาการรับรู้การเปลี่ยนแปลงทักษะการทำงานในธุรกิจการขนส่งภายใต้สถานการณ์โควิด 19 พบว่า การรับรู้ของนักศึกษาทั้งสองหลักสูตรอยู่ที่ระดับมากที่สุด 4 ด้าน โดยลำดับที่ 1 เป็นด้านทักษะการจัดการทั่วไป ลำดับที่ 2 ด้านความรู้เชิงพาณิชย์ในธุรกิจการขนส่ง ลำดับ 3 ด้านทักษะเกี่ยวกับคน และลำดับที่ 4 ด้านทักษะเทคโนโลยี (ตาราง 2)

ตาราง 2

ค่าเฉลี่ยการรับรู้การเปลี่ยนแปลงทักษะการทำงานในธุรกิจการขนส่งภายใต้สถานการณ์โควิด-19 แยกตามหลักสูตรที่ศึกษา

ทักษะการทำงานใน ธุรกิจการบินส่งภายใต้ สถานการณ์โควิด 19	สาขาวิชา การจัดการธุรกิจการบิน (n = 134)			สาขาวิชา การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน (n = 171)			t-test (sig.)
	M	SD	ลำดับ	M	SD	ลำดับ	
ทักษะการจัดการทั่วไป	4.04	.6159	1	4.07	.5728	1	- .491 (.624)
ความรู้เชิงพาณิชย์	3.91	.6052	2	3.98	.5916	2	1.001 (.318)
ทักษะเกี่ยวกับคน	3.82	.5744	3	3.89	.5409	3	- 1.164 (.245)
ทักษะเทคโนโลยี	3.75	.6957	4	3.85	.7200	4	- 1.116 (.266)

เมื่อแยกรายด้านพบรายละเอียดที่น่าสนใจดังนี้

5.1 ด้านทักษะการจัดการทั่วไป ซึ่งเป็นทักษะที่พนักงานใช้เป็นองค์ประกอบในการจัดการสิ่งต่าง ๆ ได้ด้วยตนเองประกอบด้วย ทักษะด้านตัวเลข (numeracy: NC) หมายถึง ความเข้าใจหรือความสามารถในการวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ทักษะการแก้ปัญหา (problem solving: PS) คือ ความสามารถในการวิเคราะห์ข้อเท็จจริงเพื่อหาทางออกที่ปฏิบัติได้จริง ทักษะการตัดสินใจ (decision making: DM) และ ทักษะการจัดการโครงการ (project management: PM) ซึ่งในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ มีแนวโน้มที่ต้องทำงานเป็นทีมที่มีการข้ามแผนงานกัน โดยนักศึกษาทั้งสองหลักสูตรมีการรับรู้ใกล้เคียงกันอยู่ที่ระดับมากที่สุดทั้ง 4 ประเด็น 1) NC ($M = 4.05, 4.05$) 2) PS ($M = 4.01, 4.08$) 3) DS ($M = 3.96, 3.99$) และ 4) PM ($M = 4.13, 4.17$)

5.2 ด้านความรู้เชิงพาณิชย์ในธุรกิจการขนส่ง พบว่า นักศึกษาสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบินและสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มีการรับรู้ที่ระดับมากในทุกประเด็นคือ สถานการณ์ปัจจุบันของธุรกิจการขนส่ง ($M = 3.75, 3.78$) สถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ($M = 3.88, 4.10$) ภาพรวมตลาดธุรกิจการขนส่งพันธมิตรและคู่แข่ง ($M = 3.94, 3.91$) ปัญหาหรือโจทย์ของผู้บริโภคในธุรกิจการขนส่ง ($M = 4.07, 4.12$)

5.3 ด้านทักษะเกี่ยวกับคน หรือการทำงานร่วมกับคนเป็นผลจากสถานการณ์โควิด 19 ที่หลายองค์กรมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานเป็นการทำงานแบบทางไกล (remote office) หรือการทำงานจากบ้าน (work from home) ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนร่วมงานหรือภายในองค์กรจะเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งนักศึกษาทั้งสองหลักสูตรมีการรับรู้ที่ระดับมากในทุกประเด็น ได้แก่ ทักษะการเป็นผู้นำ ($M = 3.89, 4.01$) ทักษะการสื่อสาร ($M = 3.80, 3.88$) ทักษะการทำงานเป็นทีม ($M = 3.76, 3.91$) และทักษะความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ($M = 3.82, 3.77$)

5.4 ด้านทักษะเทคโนโลยี ประกอบด้วย 2 ประเด็น คือ ทักษะการรู้เท่าทันเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT literacy) หรือความสามารถในการใช้เครื่องมือเทคโนโลยีที่มีอยู่มาทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการสื่อสารหรือการปฏิบัติงาน และทักษะการวิเคราะห์เพื่อประยุกต์ใช้ข้อมูลที่อยู่ในระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร (management information system: MIS) ซึ่งนักศึกษาทั้งสองหลักสูตรมีการรับรู้ที่ระดับมากที่สุดทั้ง 2 ประเด็น 1) IT Literacy ($M = 3.72, 3.82$ และ 2) MIS ($M = 3.78, 3.87$) ตามลำดับ

6. ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการรับรู้การเปลี่ยนแปลงทักษะการทำงานในธุรกิจการขนส่งภายใต้สถานการณ์โควิด-19 ของนักศึกษาทั้ง 2 หลักสูตร พบว่า มีค่าเฉลี่ยระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในทุกด้าน (sig. > 0.05) แต่เมื่อเปรียบเทียบกันในกลุ่มนักศึกษาที่มีความกังวลต่อการหางานทำในอนาคต โดยในเบื้องต้นได้ทำการทดสอบความเท่ากันของความแปรปรวน พบว่า เป็นไปตามข้อกำหนด คือ Levene's test มีค่า $p > .05$ ทั้ง 4 ด้าน

คือ ด้านความรู้เชิงพาณิชย์ในธุรกิจการขนส่ง ด้านทักษะเกี่ยวกับคน ด้านทักษะเทคโนโลยี และ ด้านทักษะการจัดการทั่วไป (Sig. = .545, .458, .747 และ .722 ตามลำดับ) และผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการรับรู้ในกลุ่มนักศึกษาที่มีความกังวลต่อการทำงานทำในอนาคตโดย ANOVA พบว่า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ใน 2 ด้าน คือ ด้านความรู้เชิงพาณิชย์ในธุรกิจการขนส่ง และด้านทักษะเกี่ยวกับคน ($F = 3.260$, Sig.=.040 และ $F=1.26$, Sig.= .020 ตามลำดับ) (ตาราง 3)

ตาราง 3

เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการรับรู้การเปลี่ยนแปลงทักษะการทำงานในธุรกิจการขนส่งภายใต้สถานการณ์โควิด-19 ในกลุ่มนักศึกษาที่มีความกังวลต่อการทำงานทำในอนาคต

ทักษะการทำงานในธุรกิจการขนส่ง ภายใต้สถานการณ์โควิด-19	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ทักษะการจัดการทั่วไป	ระหว่างกลุ่ม	2	2.079	1.039	3.011	.051
	ภายในกลุ่ม	302	104.248	.345		
	รวม	304	106.326			
ความรู้เชิงพาณิชย์ในธุรกิจการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	2	2.406	1.203	3.260	.040*
	ภายในกลุ่ม	302	111.441	.369		
	รวม	304	113.847			
ทักษะเกี่ยวกับคน	ระหว่างกลุ่ม	2	2.402	1.201	3.958	.020*
	ภายในกลุ่ม	302	91.660	.304		
	รวม	304	94.063			
ทักษะเทคโนโลยี	ระหว่างกลุ่ม	2	1.275	.638	1.268	.283
	ภายในกลุ่ม	302	151.867	.503		
	รวม	304	153.143			

หมายเหตุ : * $p < 0.05$

7. การศึกษาความคาดหวังทางการศึกษาภายใต้สถานการณ์โควิด-19 ใน 5 ด้าน เพื่อการประกอบอาชีพในธุรกิจการขนส่งทางอากาศ มีผลการศึกษา ดังนี้

7.1 ด้านเนื้อหาสาระวิชา พบว่า นักศึกษาสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบิน มีระดับความคาดหวังโดยรวมอยู่ที่ระดับมาก ($M = 4.19$) โดยเมื่อแยกรายประเด็นกลับพบว่าอยู่ที่ระดับมากที่สุดสูงถึง 3 ประเด็น คือ ความมีประโยชน์ต่อการสมัครงาน ($M = 4.29$) ตรงกับความต้องการของตลาดแรงงาน ($M = 4.24$) และ รายวิชาสามารถสนองความสนใจส่วนบุคคลของตนเองได้ ($M = 4.21$) ส่วนนักศึกษาสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มีระดับความคาดหวังโดยรวมอยู่ที่ระดับมาก ($M = 3.99$) เช่นกัน และเมื่อแยกรายประเด็นพบว่าอยู่ที่ระดับมากในทุกประเด็นโดย 3 ลำดับแรก คือ ความครอบคลุมของเนื้อหาวิชาให้สามารถทำงานได้กว้างขวาง รายวิชาสามารถสนองความสนใจส่วนบุคคลของตนเองได้ และ ความมีประโยชน์ต่อการสมัครงานในอนาคต ($M = 4.13, 4.05$ และ 3.96 ตามลำดับ)

7.2 ด้านตัวผู้สอน พบว่า นักศึกษาสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบินมีระดับความคาดหวังโดยรวมอยู่ที่ระดับมาก ($M = 4.18$) แต่เมื่อแยกรายประเด็นกลับพบว่าอยู่ที่ระดับมากที่สุด 2 ประเด็นคือผู้สอนต้องมีความรู้ในเนื้อหาวิชาที่สอนเป็นอย่างดี ($M = 4.33$) และผู้สอนสามารถให้คำแนะนำเกี่ยวกับการทำงานและเข้าถึงได้ง่าย ($M = 4.21$) ส่วนนักศึกษา

สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มีระดับความคาดหวังโดยรวมอยู่ที่ระดับมากเช่นกัน ($M = 3.90$) และเมื่อแยกรายประเด็นก็พบว่าอยู่ที่ระดับมากในทุกประเด็น โดย 3 ลำดับแรกคือ ผู้สอนมีความสามารถในการถ่ายทอดความรู้ ผู้สอนมีความรับผิดชอบและตรงต่อเวลา และผู้สอนมีความรู้ในเนื้อหาวิชาที่สอนเป็นอย่างดี ($M = 3.98, 3.96$ และ 3.94 ตามลำดับ)

7.3 ด้านการวัดและประเมินผล พบว่า นักศึกษาทั้ง 2 หลักสูตร มีระดับความคาดหวังโดยรวมอยู่ที่ระดับมาก ($M = 4.06$ และ 3.93) รวมทั้งในประเด็นย่อยทุกรายประเด็นได้แก่ มีการใช้เทคนิคหรือวิธีการประเมินผลที่หลากหลาย มีการประเมินผลที่สอดคล้องกับกิจกรรมการเรียนรู้ที่จัดให้ผู้เรียนและอิงพัฒนาการของผู้เรียน มีการเปิดเผยคะแนนที่ได้จากการวัดผล และมีการวัดและประเมินผลการเรียนมีความชัดเจนและยุติธรรม

7.4 ด้านสภาพแวดล้อมและกิจกรรมการเรียนการสอน พบว่า นักศึกษาทั้ง 2 หลักสูตร มีระดับความคาดหวังโดยรวมอยู่ที่ระดับมาก ($M = 4.06$ และ 3.93) รวมทั้งในประเด็นย่อยทุกรายประเด็นโดยนักศึกษาสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบินมีความคาดหวังเรื่อง ความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของห้องเรียนและห้องปฏิบัติการเป็นลำดับแรก ($M = 4.23$) รองลงมา คือ การจำกัดจำนวนนักศึกษาต่อกลุ่มไม่ให้ใหญ่เกินไป ($M = 4.09$) ตามด้วยการมีอุปกรณ์ในห้องปฏิบัติการที่เหมาะสมและเอื้อต่อการเรียนรู้ ($M = 4.05$) รวมทั้ง การมีระบบสารสนเทศและโปรแกรมสนับสนุนการเรียนออนไลน์และสัญญาณ WIFI ($M = 4.01$) ส่วนนักศึกษาสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มีความคาดหวังกับการจำกัดจำนวนนักศึกษาต่อกลุ่มไม่ให้ใหญ่เกินไปเป็นลำดับแรก ($M = 4.04$) รองลงมา คือ ความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของห้องเรียนและห้องปฏิบัติการ ($M = 4.02$) ตามด้วยการมีอุปกรณ์ในห้องปฏิบัติการที่เหมาะสมและเอื้อต่อการเรียนรู้ และการมีระบบสารสนเทศและโปรแกรมสนับสนุนการเรียนออนไลน์และสัญญาณ WIFI ($M = 3.89$ และ 3.89)

7.5 ด้านการเอื้อต่อการประกอบอาชีพในอนาคต พบว่า นักศึกษาสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบินและนักศึกษาสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มีระดับความคาดหวังโดยรวมอยู่ที่ระดับมากเหมือนกัน ($M = 4.06, 3.97$) และเมื่อแยกรายประเด็นก็อยู่ที่ระดับมากในทุกประเด็น โดยความคาดหวังลำดับแรกของนักศึกษาทั้ง 2 หลักสูตร คือ สถาบันมีความสัมพันธ์กับตลาดแรงงาน ($M = 4.09, 4.06$) ส่วนลำดับสอง นักศึกษาสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบิน คือ ความคงทนไม่ล้าสมัยของหลักสูตร ($M = 4.07$) ลำดับสามคือการมีความลึกและเฉพาะเจาะจงด้านทักษะ ($M = 4.02$) ส่วนนักศึกษาสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน พบลำดับสอง คือ การมีความลึกและเฉพาะเจาะจงด้านทักษะ ($M = 3.92$) และลำดับสามคือความคงทนไม่ล้าสมัยของหลักสูตร ($M = 3.92$)

8. ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคาดหวังทางการศึกษาภายใต้สถานการณ์โควิด-19 ระหว่างนักศึกษาสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบินและนักศึกษาสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน พบว่า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ใน 2 ด้าน คือ ด้านเนื้อหาสาระวิชา ($t = 3.119, \text{Sig.} = .002$) และด้านตัวผู้สอน ($t = 3.620, \text{Sig.} = .000$) (ตาราง 4)

ตาราง 4

เปรียบเทียบความคาดหวังทางการศึกษาภายใต้สถานการณ์โควิด-19 เพื่อการประกอบอาชีพในธุรกิจการขนส่งทางอากาศ

ความคาดหวัง	สาขาวิชาที่ศึกษา	M	SD	t -test	Sig.
ด้านเนื้อหาสาระวิชา	การจัดการธุรกิจการบิน	4.18	.53439	3.119	.002**
	การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	3.98	.58192		
ด้านตัวผู้สอน	การจัดการธุรกิจการบิน	4.18	.69102	3.620	.000**
	การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	3.89	.68916		

ตาราง 4 (ต่อ)

เปรียบเทียบความคาดหวังทางการศึกษาภายใต้สถานการณ์โควิด-19 เพื่อการประกอบอาชีพในธุรกิจการขนส่งทางอากาศ

ความคาดหวัง	สาขาวิชาที่ศึกษา	M	SD	t-test	Sig.
ด้านการวัดและประเมินผล	การจัดการธุรกิจการบิน	4.03	.60251	1.451	.146
	การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	3.93	.62847		
ด้านสภาพแวดล้อมและ กิจกรรมการเรียนรู้การสอน	การจัดการธุรกิจการบิน	4.05	.57436	1.818	.070
	การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	3.92	.65861		
ด้านการเอื้อต่อการประกอบ อาชีพในอนาคต	การจัดการธุรกิจการบิน	4.05	.67272	1.081	.281
	การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	3.97	.68885		

หมายเหตุ : ** $p < 0.01$

อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบความคาดหวังทางการศึกษาภายใต้สถานการณ์โควิด-19 โดยเฉพาะด้านการเอื้อต่อการประกอบอาชีพในอนาคตในกลุ่มนักศึกษาที่มีความกังวลต่อการหางานทำในอนาคต โดยในเบื้องต้นได้ทำการทดสอบความเท่ากันของความแปรปรวนพบว่า เป็นไปตามข้อกำหนด คือ Levene's test มีค่า $p > .05$ (Sig.=.088) และเมื่อทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยโดย ANOVA พบว่า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยพบว่า กลุ่มนักศึกษาที่มีความกังวลมากมีความคาดหวังแตกต่างกับกลุ่มที่มีความกังวลปานกลางและกลุ่มที่มีความกังวลเล็กน้อย/ ไม่มีเลย ส่วนกลุ่มนักศึกษาที่มีความกังวลปานกลางกับกลุ่มที่มีความกังวลเล็กน้อย/ ไม่มีเลย จะมีความคาดหวังไม่แตกต่างกัน

อภิปรายผล

ผลวิจัยข้างต้นพบประเด็นที่น่าสนใจเพื่อการอภิปรายผลตามวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

ด้านการรับรู้การเปลี่ยนแปลงทักษะการทำงานในธุรกิจการขนส่งภายใต้สถานการณ์โควิด-19 นั้นหากพิจารณาตามความหมายของการรับรู้ที่หมายถึงความเข้าใจในเรื่องต่าง ๆ ที่สามารถแสดงออกทางความรู้สึก (sense) ความตระหนัก (awareness) และความเข้าใจ (comprehension) โดยความรู้เดิมจะช่วยแปลความหมายให้กับการรับรู้ครั้งใหม่ (Baron & Greenberg, 2003) ซึ่งกระบวนการรับรู้ของบุคคลมีความแตกต่างกันในทุกขั้นตอน (Schermerhorn et al., 2011) เริ่มจากการคัดเลือกข้อมูลของบุคคลที่จะเลือกหรือเพิกเฉยข้อมูลเกิดจิตใต้สำนึกเพราะสภาพแวดล้อมรอบตัวจะมีข้อมูลหรือสิ่งเร้าที่บุคคลได้รับรู้ผ่านประสาทสัมผัสมากมาย ขั้นตอนต่อมาคือ การจัดระเบียบข้อมูลหลังการเลือกเพื่อกำหนดเค้าร่างหรือแผนผังข้อมูลเพื่อช่วยทำความเข้าใจข้อมูลนั้น ในขั้นตอนที่สามคือการตีความข้อมูลหรือการให้เหตุผลต่อข้อมูลที่ผ่านการคัดเลือกและจัดระเบียบแล้วแม้บุคคลที่รับรู้สิ่งเดียวกัน มีการจัดระบบข้อมูลแบบเดียวกัน แต่การตีความของแต่ละบุคคลอาจตีความแตกต่างกันได้ โดยในขั้นตอนสุดท้าย คือ การนำข้อมูลที่ได้รับมาใช้ซึ่งเกิดจากการที่บุคคลเลือกนำข้อมูลที่เคยรับรู้และอยู่ในความทรงจำออกมาใช้หรือแสดงเป็นพฤติกรรมของบุคคล

แนวคิดดังกล่าวข้างต้นสอดคล้องกับผลการศึกษาในครั้งนี้ที่การรับรู้ของนักศึกษาเริ่มตั้งแต่ปัจจัยในการเลือกหลักสูตรและลักษณะงานที่ต้องการทำหลังจบการศึกษาของนักศึกษาทั้ง 2 หลักสูตร ที่มีความแตกต่างกัน โดยนักศึกษาด้านการจัดการธุรกิจการบินชอบการบริการและการสื่อสารภาษาอังกฤษ ต้องการงานบริการลูกค้า การสื่อสาร การเดินทาง การพบปะคนต่างชาติซึ่งกับตรงคุณสมบัติสำคัญของการทำงานในธุรกิจการขนส่งทางอากาศที่ระบุไว้ใน “Skill Frame work for Air Transport” ของประเทศสิงคโปร์ตามบริบทเอเชียเช่นเดียวกับประเทศไทย คือ การมีใจบริการ (service-oriented) ทั้งการทำงานส่วนหน้าและส่วนสนับสนุนที่เน้นผู้โดยสารเป็นศูนย์กลาง (Skillsfuture.sg, 2018)

ส่วนนักศึกษาสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนเลือกศึกษา เพราะเป็นหลักสูตรด้านธุรกิจที่สามารถทำงานได้หลากหลายและต้องการทำงานในธุรกิจนำเข้า-ส่งออก (import-export) ธุรกิจการขนส่งทั่วไป ธุรกิจ e-commerce ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาในได้หัวข้อของ Wu et al. (2013) ที่พบว่า ทักษะด้านการบริหารธุรกิจโดยทั่วไปมีความสำคัญต่อการประกอบอาชีพด้านโลจิสติกส์ในระยะยาว ซึ่งจากคำตอบของนักศึกษาทั้งสองหลักสูตรแสดงให้เห็นการตระหนักรู้ในความต้องการของตนเองที่ส่งผลต่อการค้นหาข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมจนไปสู่การรับรู้การเปลี่ยนแปลงทักษะการทำงานในธุรกิจการขนส่งภายใต้สถานการณ์โควิด-19 ที่สอดคล้องกับผลการศึกษาจากกลุ่มนักศึกษาในประเทศอิตาลี (Capone et al. 2020) ที่พบว่า แม้จะมีสถานการณ์โควิด-19 แต่นักศึกษาส่วนใหญ่ยังคงรักษาสภาพจิตใจได้ปกติโดยไม่มีความกังวลและยังพบอีกว่า การรับรู้ข้อมูลข่าวสารมีความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับการมีสุขภาวะที่ดีของนักศึกษาด้วย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาในครั้งนี้ที่พบว่า กลุ่มนักศึกษาที่มีความกังวลกับการหางานทำในอนาคตที่ต่างกันมีการรับรู้การเปลี่ยนแปลงทักษะการทำงานในธุรกิจการขนส่งภายใต้สถานการณ์โควิด-19 แตกต่างกันด้วย

ด้านผลการศึกษาความคาดหวังทางการศึกษาภายใต้สถานการณ์ โควิด-19 เพื่อการประกอบอาชีพในธุรกิจการขนส่งทางอากาศของนักศึกษาบริหารธุรกิจด้านการขนส่ง มหาวิทยาลัยรังสิต พบว่า นักศึกษาสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบิน และสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มีระดับความหวังโดยรวมด้านเนื้อหาสาระวิชาอยู่ที่ระดับมาก ซึ่งผลการศึกษาสอดคล้องกับ Miani et al. (2021) ที่ทำการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของการระบาดใหญ่ของโควิด-19 ต่อการศึกษาด้านการบินในระดับอุดมศึกษาและการประกอบอาชีพในอนาคต ที่ทำการศึกษาในกลุ่มของนักศึกษา พบว่า เนื้อหาสาระของรายวิชาจากการเรียนรู้ในห้องปฏิบัติการส่งผลในทางบวก ต่อโอกาสในการได้รับการจ้างงานจากหลากหลายภาคธุรกิจมากขึ้น และยังสอดคล้องกับผลการศึกษาด้านการเฝ้าต่อการประกอบอาชีพในอนาคต ที่พบว่า นักศึกษาสาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบิน และสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มีระดับความคาดหวังในด้านความสัมพันธ์ระหว่างสถาบันกับตลาดแรงงาน รวมถึงความทันสมัยของหลักสูตร แต่จากการศึกษาเพิ่มเติมของ Miani et al. (2021) ในทางกลับกันพบว่า ผู้ปกครองของนักศึกษาคาดหวังถึงทางเลือกอื่นในการประกอบอาชีพ ที่นักศึกษาในสาขาวิชาการจัดการการบินสามารถประกอบอาชีพได้ภายใต้สถานการณ์โควิด-19 จากประเด็นดังกล่าว ยังสอดคล้องกับงานวิจัยอื่น ๆ ที่แสดงให้เห็นมิติที่แท้จริงที่เป็นไปได้สำหรับการปรับตัวของนักศึกษาภายใต้สถานการณ์โควิด-19 ดังเช่น การปรับตัวในอาชีพ (Ariffin et al., 2022; Rottinghaus et al., 2005) การรู้จักตัวตน และการรับรู้ความสามารถของตนเอง (Hui & Lent, 2018) และอิทธิพลภายนอกที่มีผลต่อการประกอบอาชีพ (Ariffin et al., 2022; Marcionetti & Rossier, 2016)

ส่วนการศึกษาคความคาดหวังด้านตัวผู้สอนที่นักศึกษบริหารธุรกิจด้านการขนส่ง มหาวิทยาลัยรังสิต คาดหวังว่าผู้สอนจะต้องมีความรู้ มีทักษะ และเข้าใจเนื้อหาในรายวิชาที่สอนเป็นอย่างดี และสามารถให้คำแนะนำ ถ่ายทอดความรู้ได้อย่างมีประสิทธิภาพครอบคลุมกับทักษะทุกด้าน ผลการวิจัยดังกล่าวมีความสอดคล้องกันกับการศึกษาของ Carvalho (2021) ในประเทศอังกฤษ พบว่า อาจารย์ผู้สอน หรือบุคลากรในสายงานทั้งด้านการศึกษา และภาคธุรกิจด้านการขนส่งทางอากาศภายใต้สถานการณ์โควิด-19 ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งผู้โดยสารหรือการขนส่งสินค้า ทักษะจำเป็นนอกเหนือจากรายละเอียดในขั้นตอนการปฏิบัติตามหน้าที่ตามตำแหน่งงานแล้ว

คุณสมบัติสำคัญสำหรับผู้ประสบความสำเร็จในการทำงาน ประกอบด้วย 4 ทักษะ ได้แก่ 1) ทักษะด้านการคิดอย่างมีเหตุผล 2) ทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ 3) ทักษะเกี่ยวกับคน 4) ทักษะด้านการสื่อสาร อีกทั้งยังสอดคล้องกับการศึกษาทักษะจำเป็นของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินซึ่งเป็นสายงานการขนส่งผู้โดยสาร พบว่ามีความต้องการความรู้และทักษะทั้ง 4 ด้าน เหล่านี้เช่นกันต่างกันเพียงระดับการให้ความสำคัญในแต่ละด้านเท่านั้น (Ariffin et al., 2022; Bremer et al., 2021) ในส่วนของความคาดหวังด้านการวัดและประเมินผล พบว่า นักศึกษบริหารธุรกิจด้านการขนส่ง มหาวิทยาลัยรังสิตมีระดับความคาดหวังอยู่ในระดับมากทั้ง 2 กลุ่มตัวอย่าง โดยคาดหวังว่า สถาบันการศึกษามีการใช้เทคนิคหรือวิธีการประเมินผลที่หลากหลาย มีการวัดและประเมินผลที่สอดคล้องกับกิจกรรมการเรียนรู้และหลักฐานเชิงประจักษ์ด้านพัฒนาการ

ของผู้เรียน รวมถึงการวัดและการประเมินผลการเรียนมีความชัดเจนและยุติธรรม ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Rony and Siddique (2018) ที่ทำการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการศึกษาด้านการบินในประเทศกำลังพัฒนา ที่มุ่งเน้นด้านการปรับปรุงและแก้ไขระบบการประเมิน และใช้การประเมินร่วมกับสถาบันด้านการบินอื่น ๆ จากประเทศที่พัฒนาแล้ว และระบบการประเมินมีความน่าเชื่อถือ ทันสมัย และยุติธรรม โดยการวัดและประเมินผล โดยใช้วิธีการสังเกตพฤติกรรมในชั้นเรียน การสัมภาษณ์นักศึกษา และประเมินจากผลการเรียนของนักศึกษา

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

ผลการศึกษาความคาดหวังทางการศึกษาภายใต้สถานการณ์โควิด-19 เพื่อการประกอบอาชีพในธุรกิจขนส่งทางอากาศในครั้งนี้ทำให้เห็นภาพความต้องการของผู้เรียนที่คาดหวังจากสถานศึกษาเพื่อนำไปสู่การดำเนินงานทำในอนาคต โดยเฉพาะในช่วงสถานการณ์โควิด-19 ที่ความรู้และทักษะที่สถานประกอบการต้องการต่างไปจากที่เคยปฏิบัติอยู่โดยเฉพาะในธุรกิจการขนส่งทางอากาศ ดังนั้นควรมีการศึกษาในส่วนของความคาดหวังหรือมุมมองของผู้ประกอบการต่อการจัดการศึกษาของสถาบันการศึกษาด้วยในทุก ๆ ด้าน ทั้งด้านเนื้อหาสาระวิชา ตัวผู้สอน ด้านการวัดและประเมินผล ด้านสภาพแวดล้อมและกิจกรรมการเรียนการสอน รวมทั้งด้านการเอื้อต่อการประกอบอาชีพในอนาคต นอกจากนี้ หลักสูตรที่เกี่ยวข้องยังสามารถปรับปรุงมาตรฐานการเรียนรู้ให้สอดคล้องกับทักษะที่เปลี่ยนแปลงไปจากผลกระทบของสถานการณ์โควิด-19 ที่เป็นความต้องการในธุรกิจการขนส่งทางอากาศได้ต่อไป

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในรายละเอียดของทักษะในอนาคตที่เป็นทักษะเฉพาะที่จำเป็นในธุรกิจการขนส่งทางอากาศ เพื่อค้นหาว่าทักษะใดเป็นทักษะที่ต้องมีการพัฒนาอย่างเร่งด่วน รวมทั้งมีกระบวนการอย่างไรในการสร้างทักษะเหล่านั้น เพื่อเป็นแนวทางในการจัดการศึกษาให้สอดคล้องกับทักษะของผู้เรียนในอนาคตและตรงกับความต้องการของผู้เรียนตามแนวทางการจัดการศึกษาเพื่อการดำเนินงานที่เป็นเลิศหรือ EdPEX : Education Criteria for Performance Excellence รวมทั้ง ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับบทบาทการมีส่วนร่วมระหว่าง สถานศึกษา ผู้เรียน และผู้ประกอบการในธุรกิจการขนส่งว่า ควรมีความเกี่ยวข้องในการจัดการศึกษาในส่วนใดและในระดับใดที่จะเหมาะสม เพราะแต่ละฝ่ายมีบทบาทและภาระหน้าที่ที่แตกต่างกัน

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา. (2563). *เกณฑ์คุณภาพการศึกษาเพื่อการดำเนินการที่เป็นเลิศ ฉบับปี 2563-2566*.

<http://www.edpex.org/2020/11/edpex-2563-2566>.

ภาษาอังกฤษ

Andreas, S. (2019). Thoughts on the future of teaching. *Beijing International Review of Education*, 1(2-3):273-302. https://www.researchgate.net/publication/334275455_Thoughts_on_the_Future_of_Teaching

Ariffin, K., Noor, N. A. M., & Alias, A. (2022). Students' expectation, perception and personal development on their university education. *Asian Journal of University Education*, 18(3), 803-817.

- Baron, A. R., & Greenberg, J. (2003). *Behavior in organization: Understanding and managing the human side of work*. Prentice Hall.
- Bremer, K. F., & Maertens, S. U. (2021). Future skills of flight attendants in times of COVID-19-related job uncertainty—The case of Germany. *Administrative Sciences*, 11(4), 154.
<https://doi.org/10.3390/admsci11040154>
- Bureau of Labor Statistics, U.S. (2018). *Occupational outlook handbook*, [career information accessed June 19, 2018]. www.bls.gov/ooh/.
- Capone, V., Caso, D., Donizzetti, A. R., & Procentese, F. (2020). University student mental well-being during COVID-19 outbreak: What are the relationships between information seeking, perceived risk and personal resources related to the academic context?. *Sustainability*, 12(17), 7039.
- Carvalho D., (2021). *Skills & training: Skills required for logistics & transport*.
<https://www.insidecareers.co.uk/career-advice/skills-required-for-logistics-transport/>
- Hui, K., & Lent, R. W. (2018). The roles of family, culture, and social cognitive variables in the career interests and goals of Asian American college students. *Journal of counseling psychology*, 65(1), 98.
- International Airport Review. (2021). *Air cargo demand in 2020 lowest since IATA records began*. <https://www.internationalairportreview.com/news/151814/air-cargo-demand-2020/>
- Marcionetti, J., & Rossier, J. (2016). The parental career-related behaviors (PCB) questionnaire: Italian validation. *Testing, Psychometrics, Methodology in Applied Psychology*, 23, 347-363.
- Miani, P., Kille, T., Lee, S. Y., Zhang, Y., & Bates, P. R. (2021). The impact of the COVID-19 pandemic on current tertiary aviation education and future careers: Students' perspective. *Journal of Air Transport Management*, 94, 102081.
- Rony, H. A. Z., & Siddique, M. N. A. (2018). *Explorative study on the factors influencing aviation education in a enveloping country*. ResearchGate. <https://www.researchgate.net/publication/344326904>
- Rottinghaus, P. J., Day, S. X., & Borgen, F. H. (2005). The Career Futures Inventory: A measure of career-related adaptability and optimism. *Journal of career assessment*, 13(1), 3-24.
- Schermerhorn, J. R., Davidson, P., Poole, D., Simon, A., Woods, P., & Chau, S. L. (2011). *Management: Foundations and applications*. John Wiley & Sons.
- Skillsfuture.sg. (2018). *Skills framework for air transport, A guide to occupations and skills*. Government of Singapore. <https://www.skillsfuture.gov.sg/skills-framework/air-transport>
- The Organization for Economic Co-operation and Development. (2019). *OECD Future of education and skills 2030, OECD Learning Compass 2030*. <https://www.oecd.org/education/2030-project/>
- Wu, Y. C. J., Huang, S. K., Goh, M., & Hsieh, Y. J. (2013). Global logistics management curriculum: perspective from practitioners in Taiwan. *Supply Chain Management*, 18(4), 376-388.
<https://doi.org/10.1108/SCM-04-2012-0145>