

150091

การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย

เทพฤทธิ์ ยอดประสิทธิ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาคามหลักสูตร  
วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต(การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์)  
โครงการบัณฑิตศึกษาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์  
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

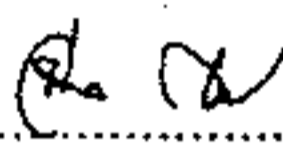
พ.ศ. 2549

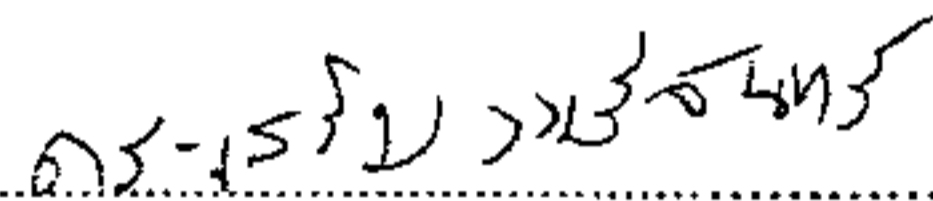
การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย  
เทพฤทธิ์ ยอดประสิทธิ์  
โครงการบัณฑิตศึกษาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

---

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ได้พิจารณาแล้วเห็นสมควรอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของ  
การศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์)

ศาสตราจารย์..........ประธานกรรมการ  
(ดร.ชาติชาย ณ เชียงใหม่)

ผู้ช่วยศาสตราจารย์..........กรรมการ  
(ดร.นิมนวถ ศรีจาด)

อาจารย์..........กรรมการ  
(ดร.เสริม วงษ์จันทร์)

## บทคัดย่อ

ชื่อวิทยานิพนธ์	:	การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย
ชื่อผู้เขียน	:	นายเทพฤทธิ์ ยอดประสิทธิ์
ชื่อปริญญา	:	วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์)
ปีการศึกษา	:	2549

---

การวิจัยเรื่องนี้ มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาถึงระดับการยอมรับของสังคม ไทยที่มีต่อบทบาทของการเป็นนักบินพาณิชย์หญิง และเพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง โดยที่กรอบแนวความคิดในการศึกษาประกอบด้วยตัวแปรอิสระ ได้แก่ ปัจจัยทางประชากรศาสตร์ คือ เพศ อายุ การศึกษา สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน ปัจจัยด้านการให้บริการสายการบินคือ ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง ระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร ความรู้ถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน และระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง ส่วนตัวแปรตาม คือ การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย โดยพิจารณาจากบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงใน 7 ด้าน ได้แก่ คุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง มาตรฐานการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านบังคับอากาศยาน มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ มาตรฐานด้านการตัดสินใจ มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ และมาตรฐานด้านสรีระ ซึ่งทำการเก็บข้อมูลด้วยการทศแบบสอบถามด้วยวิธีแบบเจาะจง รวมทั้งสิ้น 400 ตัวอย่าง จำแนกเป็น ผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ ผู้ปฏิบัติการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและประชาชนผู้ใช้บริการสายการบินภายในประเทศ โดยทำการเก็บข้อมูลบริเวณศูนย์ลูกเรือบริษัทการบินไทยและท่าอากาศยานกรุงเทพ บริเวณอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ห้องพักนักบินบริษัทการบินไทยและสำนักงานบริษัทสายการบินนกแอร์ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบ สอบถามแบบปลายปิดจำนวน 54 ข้อ การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS จำแนกข้อมูลเชิงพรรณนา ด้วยค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและค่า t-test ในการทดสอบสมมติฐาน

กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาเป็นเพศชาย จำนวน 222 คน และเพศหญิงจำนวน 178 คน โดยส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี มีการศึกษามากที่สุดในระดับปริญญาตรีจำนวน 240 คน และส่วนใหญ่เป็นประชาชนผู้ใช้บริการสายการบินภายในประเทศ จำนวน 274 คน ความถี่ในการใช้บริการสายการบิน พบว่า นานๆครั้งถึงจะเดินทาง จำนวน 196 คน ไม่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง จำนวน 332 คน ใช้บริการโดยสารเครื่องบินมากกว่า 7 ปีขึ้นไป จำนวน 170 คน มีความรู้สึกที่ปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบินในระดับสูงจำนวน 370 คน และมีระยะเวลาโดยสารเครื่องบินนานที่สุดมากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไปจำนวน 152 คน ด้านการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทยแบ่งการศึกษาออกเป็น 7 ด้าน คือ คุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง มาตรฐานการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านบังคับอากาศยาน มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ มาตรฐานด้านการตัดสินใจ มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ และมาตรฐานด้านสรีระ พบว่ามีการยอมรับในภาพรวมทั้ง 7 ด้าน โดยแบ่งเป็นการยอมรับในระดับ มากที่สุด 2 ด้านได้แก่ คุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง และมาตรฐานด้านบังคับอากาศยาน ส่วนที่เหลืออีก 5 ด้าน มีการยอมรับอยู่ในระดับ มาก ได้แก่ มาตรฐานการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ มาตรฐานด้านการตัดสินใจ มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ และมาตรฐานด้านสรีระ

ในส่วนของปัจจัยที่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย พบว่าเพศ ระดับการศึกษา สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร ระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร ความรู้สึกปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน และระยะเวลานานที่สุดในการโดยสารเครื่องบิน มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในขณะที่ อายุ และการเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินเป็นผู้หญิง ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และผลของการวิจัยทำให้มองเห็นว่า ถึงแม้จะมีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงแล้วก็ตาม แต่ยังมีหลายประเด็นในข้อปลีกย่อยในบางมาตรฐานของการยอมรับที่เห็นควรว่าน่าที่จะเพิ่มประสิทธิภาพให้กับตัวนักบินหญิงเพื่อเป็นการยกระดับของการยอมรับให้สูงยิ่งขึ้น เช่นในเรื่องของ สรีระ ความอดทนต่อแรงเสียดทาน ความรับผิดชอบ การตัดสินใจ และปฏิริยาตอบสนอง ซึ่งสถาบันการบินพลเรือนควรหามาตรการหรือปรับหลักสูตรเพื่อเสริมสร้างศักยภาพของผู้หญิงที่จะเข้ามาทำหน้าที่เป็นนักบินพาณิชย์ให้มีขีดความสามารถในการทำหน้าที่ให้เท่าเทียมเพศชายได้ และควรที่จะให้มีการจัดตั้งสมาคมนักบินหญิงขึ้นเพื่อประโยชน์ในการควบคุมมาตรฐานและพัฒนาศักยภาพของนักบินหญิง ซึ่งจะเป็นการเชิดชูศักดิ์ศรีของความเป็นผู้หญิงและรับประกันต่อสังคมถึงความสามารถเท่าเทียมนักบินชาย การสร้างมาตรฐานที่ดีขึ้นให้กับนักบินพาณิชย์หญิงจะนำไปสู่ความไว้วางใจและการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์ที่สูงยิ่งขึ้น

## **ABSTRACT**

<b>Title of Thesis</b>	Acceptance of Female Commercial Pilots in Thai Society
<b>Author</b>	Mr. Theparit Yodprasit
<b>Degree</b>	Master of Science (Human Resource Development)
<b>Year</b>	2006

---

The purpose of this research was to study the acceptance of female commercial pilots in the Thai society and factors that have influence on it.

The subjects consisted of a total of 400 samples which included passengers travelling by air and staffs whose jobs are related to air travel during November 2005.

Likert Scale method with close - ended questionnaire was administered to the subjects. Data analyzing was measured through frequency distribution, percentage distribution, mean and standard deviation.

The result revealed that sample population consisted of 222 male and 178 female mostly between 31-40 years of age, of which 240 were graduated in Bachelors degree. It was also found that 274 were domestic passengers, 196 travelled once in a while and 332 never had experience in flying with female pilot. There were 170 people who have been travelling by air for more than 7 years and 370 felt that air transport has the highest level of safety while 152 people spent more than five hours during one flight

Concerning the acceptance of female pilots it was found that qualification and flying standards have highest degree of acceptance while standard of being pilot, standard of education, standard of decision making, emotional quotient standard and physical standard received a high degree of acceptance.

After hypothesis evaluations it was found that factors concerning age and experience in flying with female pilots have no effect in acceptance of female pilots in

Thai society. While factors concerning about genders, education, status/connection to flying, frequency in flying, period of flying, feeling concerned safety of flying and time spent in flying have effects in acceptance of female pilots in Thai society with 0.05 level of significance.

Even though female commercial pilots have gained acceptance in Thai society, but there are some details that should be taken into consideration in order to increase effectiveness as commercial pilots. Such details like physical, stamina, responsibility, decision making and stimulation need some developments.

It is recommended that Thai female commercial pilots must prove their efficiencies and effectiveness to the public in order to gain acceptance. The Civil Aviation Organization can play an important role by creating new procedures and adjusting courses to increase effectiveness of female pilots equivalent to male pilots. On the other hand, female pilots should establish a pilot association of their own, so that it can be used for maintaining their standard and assured the society of their equivalent standard to those of male pilots which may lead to higher acceptance in the Thai society in future.

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี เนื่องจากผู้เขียนได้รับความอนุเคราะห์จากท่าน ศาสตราจารย์ ดร. ชาคิชาย ฌ เชียงใหม่ ดร. นิมนวล ศรีจาด และ ดร. เสริม วงษ์จันทร์ ที่ได้กรุณาเสียสละเวลาให้คำปรึกษา แนะนำและตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์อย่างมาก ตลอด จนเป็นกำลังใจที่ดีตลอดมา ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ทุกท่านของโครงการบัณฑิตศึกษากการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ต่างๆ ตลอดจนให้คำปรึกษาที่ดีตลอดมา

ขอขอบพระคุณ เจ้าหน้าที่โครงการบัณฑิตศึกษากการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือ ให้คำแนะนำ ตลอดจนอำนวยความสะดวกในเรื่องต่างๆ ด้วยความจริงใจและเป็นกันเองแก่นักศึกษา

ขอขอบพระคุณ เพื่อน ๆ นักศึกษารุ่น HRD 9 ทุกคน ที่ได้ช่วยเหลือและให้กำลังใจกันมา โดยตลอด ทำให้ผู้เขียนมีความรู้สึกประทับใจและดีใจที่ได้เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในคณะนักศึกษารุ่นนี้

ขอขอบพระคุณ ผู้บังคับบัญชา รุ่นพี่ รุ่นน้อง และเพื่อน ๆ พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และนักบินทุกท่าน ที่ได้สละเวลาอันมีค่าในการสอบถามด้วยความตั้งใจ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการให้ความสำคัญและความเข้าใจในคุณค่าของการทำวิจัยเพื่อสังคม

ท้ายที่สุด ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ และขอขอบคุณภรรยาและลูกสาว ที่ได้มอบความรัก ความเข้าใจและคอยช่วยเหลือให้กำลังใจที่ดีตลอดมา

เทพฤทธิ์ ยอดประสิทธิ์

มิถุนายน 2549

	หน้า
<u>บทคัดย่อ</u>	(3)
ABSTRACT	(5)
กิตติกรรมประกาศ	(7)
สารบัญ	(8)
สารบัญตาราง	(11)
สารบัญแผนภูมิ	(19)
<u>บทที่ 1</u> บทนำ	1
1.1 ที่มาและแนวคิดในการศึกษา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย	3
1.3 ขอบเขตของงานวิจัย	3
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
1.5 สมมติฐานการวิจัย	3
1.6 กรอบแนวความคิดในการวิจัย	5
1.7 คำจำกัดความ	5
<u>บทที่ 2</u> แนวคิดทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
2.1 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	8
2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการยอมรับ	8
2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับบทบาท	12
2.1.3 แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิภาพ	15
2.1.4 แนวคิดเกี่ยวกับสตรีนิยม	16
2.1.5 แนวคิดเกี่ยวกับความเป็นผู้นำ	18
2.1.6 แนวคิดเกี่ยวกับการตัดสินใจ	22
2.1.7 แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ	24

2.2 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง		27
<b><u>บทที่ 3</u></b> ระเบียบวิธีวิจัย		29
3.1 ประชากรเป้าหมาย		29
3.2 การกำหนดขนาดตัวอย่าง		29
3.3 กลุ่มตัวอย่าง		30
3.4 การสุ่มตัวอย่าง		30
3.5 การทดสอบความเที่ยงตรงและความน่าเชื่อถือ		31
3.6 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา		31
3.7 การเก็บรวบรวมข้อมูล		37
3.8 สถิติที่ใช้ในการวิจัย		38
<b><u>บทที่ 4</u></b> ผลการวิจัย	c4-1	39
4.1 ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์		39
4.2 ข้อมูลด้านประสบการณ์การใช้บริการสายการบิน		42
4.3 การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง		44
4.3.1 คุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง		44
4.3.2 ด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน		46
4.3.3 มาตรฐานด้านบังคับอากาศยาน		48
4.3.4 มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ		49
4.3.5 มาตรฐานด้านการตัดสินใจ		50
4.3.6 มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์		52
4.3.7 มาตรฐานด้านสรีระ		53
4.4 <u>การทดสอบสมมติฐานเพื่อเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย</u>	c4-2	55
ที่คาดว่าจะเกี่ยวข้องกับการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง		
4.4.1 ด้านประชากรศาสตร์		55
4.4.2 ด้านประสบการณ์การใช้บริการสายการบิน		75
<b><u>บทที่ 5</u></b> สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ		108
5.1 สรุปผลการวิจัย		109
5.2 อภิปรายผล		115
5.3 ข้อเสนอแนะ		121
5.4 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป		124

<u>บรรณานุกรม</u>	125
ภาคผนวก <u>แบบสอบถาม</u>	131
<u>ประวัติผู้เขียน</u>	136

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบิน	41
4.2 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลด้านประสิทธิภาพการให้บริการสายการบินของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบิน	43
4.3 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง	45
4.4 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน	47
4.5 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในมาตรฐานด้านบังคับอากาศยาน	48
4.6 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ	50
4.7 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในมาตรฐานด้านการตัดสินใจ	51
4.8 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์	52
4.9 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในมาตรฐานด้านสรีระ	54
4.10 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมีคุณสมบัติของนักบินหญิง ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน	56
4.11 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมีมาตรฐานการเป็นนักบิน ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน	56













- ทาง โดยสายการบิน ตามระยะเวลาที่สุคในการ โดยสารเครื่องบินต่อครั้ง
- 4.72 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้าน 107  
มาตรฐานด้านสรีระ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสาย  
การบิน ตามระยะเวลาที่สุคในการ โดยสารเครื่องบินต่อครั้ง

## สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่	หน้า
4.3 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในด้านคุณสมบัติของ นักบินพาณิชย์หญิง	46
4.4 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน	47
4.5 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในด้านบังคับอากาศยาน	49
4.6 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ	50
4.7 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในมาตรฐานด้านการตัดสินใจ	51
4.8 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์	53
4.9 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในมาตรฐานด้านสรีระ	54

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ที่มาและแนวคิดในการศึกษา

วัฒนธรรมดั้งเดิมของสังคมไทย มีการแบ่งแยกบทบาทและหน้าที่ของผู้หญิงและผู้ชายออกจากกันอย่างชัดเจน โดยที่ผู้หญิงจะมีหน้าที่หลักในการทำงานบ้าน เลี้ยงดูบุตรหลาน และปรนนิบัติดูแล บุคคลในครอบครัว ในขณะที่ผู้ชายจะมีหน้าที่ทำงานนอกบ้าน เป็นหัวหน้าครอบครัวและมีความเชื่อ ที่ว่าผู้ชายเท่านั้นที่ควรมีบทบาทนอกบ้าน รวมทั้งบทบาทในการทำงานที่สำคัญต่างๆ ประกอบกับค่านิยมที่ว่าผู้หญิงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเรียนหนังสือให้มาก เพราะเมื่อแต่งงานไปแล้วก็จะใช้ชีวิตส่วนใหญ่กับการทำงานบ้าน แนวความคิดเช่นนี้มักจะส่งผลให้เกิด ความรู้สึกที่ว่าผู้หญิงมีความสามารถน้อยกว่าผู้ชาย ทั้งในเรื่องของการทำงานหาเลี้ยงครอบครัว การตัดสินใจ ด้านความคิด ยิ่งฝ่ายชายมีฐานะสูงเท่าใดผู้หญิงที่เป็นสมาชิกในครอบครัวก็ยังมีเสรีภาพลดลงและถูกจำกัดสิทธิมากขึ้นเท่านั้น (ธีรนาถ กาญจนอักษร, 2542: 140) อีกทั้งทำให้มีผลต่อเนื่องไปถึงการให้โอกาสแก่ผู้หญิงที่จะ ได้แสดงออกถึงความสามารถ เพื่อให้เกิดการยอมรับจากสังคมในด้านของบทบาทที่ทัดเทียมผู้ชาย เนื่องจากผู้หญิงมักไม่ได้รับการยอมรับ ความไว้วางใจและความเชื่อมั่นจากสังคม ในหลายๆครั้งผู้หญิงได้แสดงให้เห็นถึงความพร้อมที่จะเป็นผู้นำ แต่เพราะทัศนคติของผู้ชายที่มองผู้หญิงว่า เป็นเพศที่ควรแสดงบทบาทของการให้กำเนิดบุตร มีหน้าที่ดูแลเรื่องภายในบ้านเป็นงานหลัก ส่วนในแง่ของสรีระ ความมั่นคงทางอารมณ์ และคุณสมบัติของความเป็นผู้นำ ผู้หญิงมักถูกมองว่า ไม่กล้าเสี่ยง ไม่กล้าตัดสินใจ ไม่รู้จักควบคุมอารมณ์ ขอบบ่น ขอบคิดมาก วิตกกังวล ไม่อดทน และขาดความทะเยอทะยาน ไม่สามารถเผชิญกับสถานการณ์ในงานที่ต้องอาศัยความแข็งแกร่งและความมั่นคงทางอารมณ์ อีกทั้งจากบทบาทของความเป็นแม่ในเพศหญิงที่มีส่วนทำให้ขาดความพร้อมสำหรับการทำงานในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เช่นการให้กำเนิดบุตร ที่ทำให้องค์กรไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ สำหรับผู้หญิงที่จะก้าวขึ้นสู่ตำแหน่งที่สูงนั้นจะต้องประสบกับปัญหาต่างๆ และจะต้องแสดงให้ผู้อื่นเห็นถึงความสามารถ โดยเฉพาะความสามารถที่เหนือกว่าชายที่อยู่ในตำแหน่งงานระดับเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการยอมรับ

แต่ในปัจจุบันบทบาทของผู้หญิงได้เพิ่มและมีมากขึ้น อีกทั้งยังได้รับการยอมรับและความไว้วางใจจากสังคมมากขึ้นเรื่อยๆ ผู้หญิงมีโอกาสได้รับการศึกษาที่สูงขึ้น มีบทบาทในหน้าที่การทำงานที่สูงขึ้น และได้รับการยอมรับจากสังคมทัดเทียมผู้ชาย ทั้งในด้านสติปัญญาและอารมณ์ ทำให้ผู้หญิงมีแนวคิดที่จะปฏิรูปเปลี่ยนแปลงสถานภาพของตนเอง โดยไม่ต้องพึ่งพาผู้ชายในเรื่องของการเลี้ยงดูหรือพึ่งพาทางเศรษฐกิจทำให้ผู้หญิงได้เป็นค้ำของตัวเองมีโอกาสแสดงความสามารถ มีแนวโน้มที่จะพึ่งพาตนเองได้ และสามารถที่จะทำงานเคียงบ่าเคียงไหล่กับผู้ชายได้โดยไม่คิดว่าตัวเองนั้นต่ำต้อยกว่าในบางประเทศ ผู้หญิงยังได้มีโอกาสแสดงบทบาทสูงสุดในการเป็นผู้นำประเทศ ตัวอย่างเช่น นางมากาเร็ต แทชเชอร์ อดีตนายกรัฐมนตรีประเทศอังกฤษ หรือนางอินธีรารานี อดีตนายกรัฐมนตรีประเทศอินเดีย ผู้ซึ่งเคยนำประเทศเข้าทำสงครามกับประเทศปากีสถานมาแล้ว นางนีนอย อาลีโน อดีตประธานาธิบดีของประเทศฟิลิปปินส์ และนาง โอโรโย ประธานาธิบดีคนปัจจุบันของประเทศฟิลิปปินส์เป็นต้น สำหรับประเทศไทยนั้น ถึงแม้ว่าจะยังไม่เคยมีผู้หญิงมาดำรงตำแหน่งสูงสุดในการบริหารประเทศก็ตาม แต่ก็มีจำนวนไม่น้อยที่มีบทบาทสำคัญๆ ในยุคประวัติศาสตร์ของไทย เช่น ท้าวสุรนารี ท้าวเทพกษัตรี และท้าวศรีสุนทร ผู้มีบทบาทเป็นผู้นำกองทัพในการทำศึกสงคราม ส่วนในปัจจุบันก็มีผู้หญิงดำรงตำแหน่งที่สูงในหน่วยงานต่างๆ อย่างเช่น คุณหญิงสุภารัตน์ เกตุราพันธ์ นางประวีณา หงษ์สกุล และคุณหญิงสุพัตรา มาศดิต เป็นต้น

สำหรับในส่วนของการเป็นนักบินนั้น ก็มีจำนวนมากพอสมควรที่เป็นผู้หญิง แต่ก็ยังจัดอยู่ในอัตราส่วนที่ต่ำมากเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ชาย และ โดยมากจะเป็นนักบินที่ได้รับใบอนุญาตขับเครื่องบินแบบส่วนบุคคล (Private pilot license) ที่ส่วนใหญ่จะได้อาจจากการเรียนขับเครื่องบินความสูงไม่สูงต่างๆทั้งภายในประเทศและจากต่างประเทศแต่ที่ได้รับใบอนุญาตให้เป็นนักบินพาณิชย์ (commercial pilot license) นั้นมีอยู่เพียงประมาณ 10 กว่าคนเท่านั้น

เนื่องจากบทบาทของผู้ที่จะมาเป็นนักบินพาณิชย์ได้นั้น จะเน้นที่การมีความรับผิดชอบสูง มีการตัดสินใจที่รอบคอบ แม่นยำ และเฉียบขาด ทั้งนี้นอกจากจะต้องรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทที่มีราคาแพงมาก นั่นก็คือเครื่องบินแล้ว นักบินยังจะต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางไปกับเครื่องบินอีกด้วย เพราะฉะนั้นการตัดสินใจที่ผิดพลาดเพียงเล็กน้อยหรือเพียงครั้งเดียวอาจก่อให้เกิดโศกนาฏกรรมได้

ผู้หญิงมีศักยภาพสูงและไม่แตกต่างจากผู้ชาย (ธีรนาถ กาญจนอักษร, 2542: 228) แต่โดยทัศนคติของสังคมและการประพฤติกฎีปฏิบัติต่อเนื่องกันมาเป็นเวลายาวนาน ทำให้โอกาสของการทำงานในด้านต่างๆของผู้หญิงนั้นมีน้อยกว่าผู้ชายโดยส่วนรวม แต่ถึงอย่างไรก็ตามผู้หญิงส่วนมากก็มักจะอยู่เบื้องหลังความสำเร็จไม่ว่าจะเป็นการให้กำลังใจ หรือการช่วยเหลือและสนับสนุนใน

ด้านต่างๆ จนได้ชื่อว่าเป็นช่างเท้าหลังในขณะที่ผู้ชายจะเป็นช่างเท้าหน้า เพราะผู้หญิงถูกฝึกมาให้ เป็นคนที่มีความละเอียด มีความอ่อนไหวต่อการรับรู้สีของคน และสำหรับในสายงานด้าน การบินนั้น ผู้หญิงจำนวนมากมีส่วนในฝ่ายสนับสนุนการบินอย่างเช่น การควบคุมการจราจรทาง อากาศ วิทยุการบิน ฯลฯ เป็นต้น

## 1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาการยอมรับของสังคมไทยที่มีต่อบทบาทของการเป็นนักบินพาณิชย์หญิง
- 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง

## 1.3 ขอบเขตของงานวิจัย

ศึกษาเกี่ยวกับระดับการยอมรับของสังคมไทยที่มีต่อนักบินพาณิชย์หญิง โดยศึกษาจาก ประชากรที่มาใช้บริการที่สนามบินดอนเมือง ช่วงระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2548

## 1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทำให้ทราบถึงการยอมรับของสังคมไทยที่มีต่อนักบินพาณิชย์หญิง
- 2) ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง
- 3) ผลของการวิจัยสามารถนำไปใช้ในการวางแผนกำลังคนในอนาคต
- 4) ผลของการวิจัยสามารถนำไปใช้ในการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของนักบินพาณิชย์หญิง

## 1.5 สมมติฐานการวิจัย

- 1) คุณลักษณะทางประชากรศาสตร์มีทั้งหมด 4 ข้อ ซึ่งประกอบไปด้วยข้อมูลเกี่ยวกับ เพศ อายุ การศึกษา และสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงดังนี้

**สมมติฐานที่ 1** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

**สมมติฐานที่ 2** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีอายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

**สมมติฐานที่ 3** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

**สมมติฐานที่ 4** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

2) ประสิทธิภาพการให้บริการสายการบินมีทั้งหมด 5 ข้อ ประกอบไปด้วยข้อมูลเกี่ยวกับ ความถี่ในการให้บริการเครื่องบินโดยสาร ประสิทธิภาพโดยสารเครื่องบินที่มีนักบินเป็นผู้หญิง ระยะเวลาที่เคยให้บริการ โดยสารเครื่องบินในช่วงเวลาที่ผ่านมา ความรู้สึกต่อความปลอดภัยของการโดยสารเครื่องบิน และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางที่นานที่สุดต่อครั้ง มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงดังนี้

**สมมติฐานที่ 5** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความถี่ในการให้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

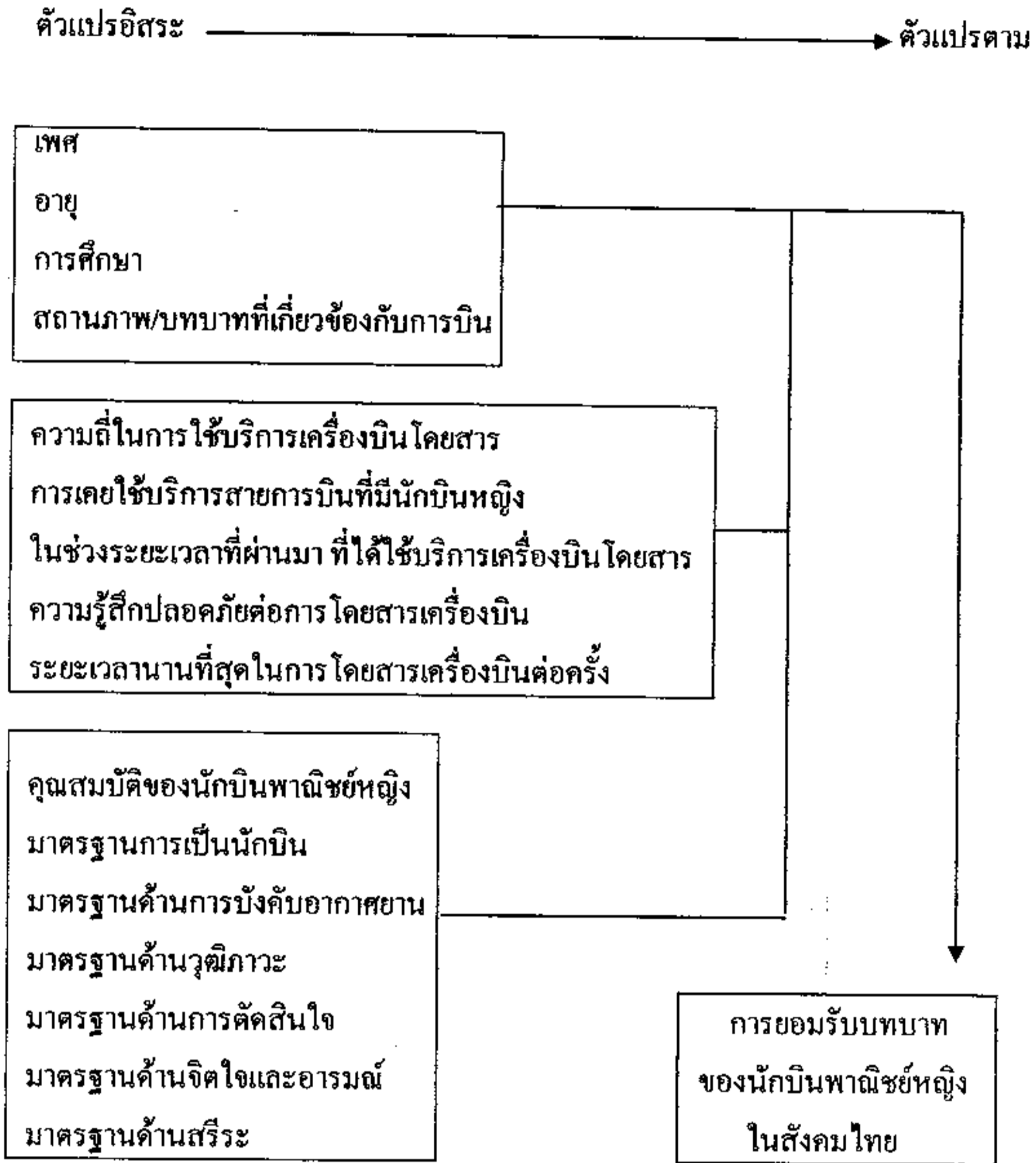
**สมมติฐานที่ 6** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินเป็นผู้หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

**สมมติฐานที่ 7** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

**สมมติฐานที่ 8** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

**สมมติฐานที่ 9** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีระยะเวลานานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

1.6 กรอบแนวความคิดในการวิจัย



1.7 คำจำกัดความ

การทำงานร่วมกับผู้อื่น หมายถึง การทำกิจกรรมร่วมกันของกลุ่มบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่สอดคล้องและต่อเนื่องกัน มีกระบวนการทำงานกลุ่มอย่างเป็นระบบ และการมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน ส่งผลให้งานประสบความสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพ

ความรับผิดชอบ หมายถึงความสนใจ ความตั้งใจ ที่จะปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเพียรพยายาม ละเอียดรอบคอบ เพื่อให้สำเร็จตามเป้าหมาย ยอมรับผลการกระทำของตน ทั้งในด้านที่เป็นผลดี และผลเสีย ทั้งพยายามปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ให้ดียิ่งขึ้น

คุณสมบัติของนักบิน หมายถึง ข้อกำหนดต่างๆ ที่ได้ถูกกำหนดขึ้นมาใช้เป็นมาตรฐานใน คัดเลือกบุคคลมาเป็นนักบิน โดยองค์การการบินระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization) หรือ ICAO

ทักษะการสื่อสาร (communication skill) หมายถึง ความสามารถในการฟัง พูด อ่าน เขียน เพื่อส่งและรับข่าวสาร ข้อมูล ด้วยการวิเคราะห์ สรุปความ ขยายความ และจัดระบบข้อมูล ตลอดจนประยุกต์ใช้ข่าวสาร โดยเลือกวิธีหรือเครื่องมือ ได้เหมาะสมกับสถานการณ์

ทักษะในการตัดสินใจ (decision- making) หมายถึง การตัดสินใจตอบสนองเหตุการณ์ที่ ต้องตรวจสอบ วินิจฉัยปัญหา ในเวลาที่จำกัดและมีทางเลือกให้ปฏิบัติน้อย โดยจะต้องเลือกหนทาง ที่ดีที่สุด ภายใต้สถานการณ์ต่างๆ ด้วยความมั่นใจ รอบคอบ และรวดเร็ว โดยอาศัยหลักการ เพื่อให้ บรรลุวัตถุประสงค์

นักบินพาณิชย์ หมายถึง ผู้บังคับอากาศยานที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารในเชิงพาณิชย์ มาตรฐานการเป็นนักบิน หมายถึง ความสามารถในด้านต่างๆ เช่น ความเป็นผู้นำ ความสามารถ ในการสั่งการ ความรวดเร็วในการตัดสินใจ การปรับตัวให้เข้ากับสภาวะการณ์ต่างๆ ในที่ทำงาน และความรับผิดชอบ

มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน หมายถึง ความสามารถในการบังคับอากาศยานใน สภาวะต่างๆ

มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ หมายถึง ความมั่นคงทางอารมณ์ สามารถทนต่อแรง เสียดทาน และใช้เหตุผลในการแก้ปัญหาต่างๆ

มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ หมายถึง ระดับการศึกษา ความจำและความรู้ทางด้านเทคนิค และการใช้อุปกรณ์ต่างๆ

ศักยภาพในการควบคุมอากาศยาน (Potential handling skills) หมายถึง การ ประสานงานระหว่างมือกับสายตา (hand-eye co-ordination) และความชำนาญ โดยเฉพาะการใช้ มือ (manual dexterity) นั่นก็คือ การประสานงานและตอบสนองกันอย่างถูกต้องระหว่างสายตา สมองและร่างกาย รวมไปถึงการบังคับ แก้วไขการควบคุมอากาศยานในสถานการณ์ต่างๆ

ศักยภาพในการเป็นผู้นำ หมายถึง การที่มีความแน่วแน่ในการตัดสินใจภายใต้ความกดดัน (decisive under pressure) สามารถให้คำสั่งที่ชัดเจน (clear instructions) มีทักษะในการติดต่อสื่อสาร (Communication skill) สามารถในเรียบเรียงลำดับ คำพูด เรื่องราวต่างๆ ให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันกับเรื่องที่ต้องการสื่อสาร รวมไปถึงการได้รับความเคารพจากพนักงานด้วยกัน สามารถเข้ากับหมู่คณะ ได้ (Highly presentable) มีความสามารถในการจูงใจผู้อื่นและสามารถ ดึงศักยภาพของผู้อื่นออกมาได้

สรีระที่เหมาะสม หมายถึง การมีสุขภาพและร่างกายสมบูรณ์ตามข้อกำหนดอันเป็นมาตรฐานของการเป็นนักบิน ซึ่งรวมถึง ส่วนสูง น้ำหนัก สายตา และอวัยวะต่างๆของร่างกาย

## บทที่ 2

### แนวคิดทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องของการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย การยอมรับจะเกิดขึ้นได้จะต้องมีการกระทำที่สามารถมองเห็นผลและได้รับความพึงพอใจโดยบุคคลอื่น ซึ่งหมายความว่า การยอมรับมีความสัมพันธ์กับบทบาทและหน้าที่ของบุคคลที่กำลังรับผิดชอบอยู่ และบทบาทหรือหน้าที่นั้นจะต้องมีประสิทธิภาพ หากต้องการให้เกิดการยอมรับและสำหรับในส่วนของความเป็นนักบินจะมีมาตรฐานวิชาชีพในด้านต่างๆเป็นตัววัดการยอมรับ เช่น การตัดสินใจ การมีภาวะผู้นำ การมีความรับผิดชอบ การมีสรีระที่เหมาะสมๆ คังนั้นเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์มากขึ้น ผู้วิจัยได้นำแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องต่างๆมาใช้ในการช่วยทำงานวิจัย ดังนี้คือ

##### 2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการยอมรับ ( Acceptance )

2.1.1.1 ความหมายของการยอมรับ ได้มีการให้คำจำกัดความไว้หลายรูปแบบด้วยกันไปเช่น Foster (1973 อ้างถึงใน พจนานุกรม เนียมจุ่ม, 2540: 6-7) ได้กล่าวถึงความหมายของการยอมรับไว้ว่า คือการที่ประชาชนได้เรียนรู้โดยผ่านการศึกษสามารถอธิบายได้โดยผ่านขั้นการรับรู้ การยอมรับจะเกิดขึ้นได้เมื่อมีการเรียนรู้ด้วยตนเองและการเรียนรู้จะได้ผลก็ต่อเมื่อบุคคลนั้นได้ทดลองปฏิบัติแล้วเกิดความมั่นใจว่าสิ่งนั้นมีประโยชน์

“การยอมรับ” เป็นพฤติกรรมของบุคคลในการที่จะรับเอาสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่ตนเห็นว่าเป็นสิ่งที่ดีกว่า ทั้งรูปธรรมและนามธรรม ไปปฏิบัติด้วยความพอใจ และการยอมรับจะเกิดขึ้นได้โดยผ่านขั้นตอนการเรียนรู้และได้ทดลองมาขั้นหนึ่งแล้ว โดยระยะเวลาการรับเอานั่นอาจกินเวลาเป็นปีๆ และการยอมรับเป็นกระบวนการตัดสินใจเกี่ยวกับสิ่งใหม่ที่เกิดขึ้นในสมองโดยผ่านขั้นตอนต่างๆ ตั้งแต่ขั้นแรกที่มีความรู้เกี่ยวกับสิ่งใหม่นั้น ไปจนถึงขั้นยืนยันการตัดสินใจที่ทำไปแล้ว ซึ่งนับเป็นการตัดสินใจแบบพิเศษ

“การยอมรับ” เป็นกระบวนการทางจิตภายในบุคคล โดยเริ่มจากการได้ยินเรื่อง  
วิทยาการนั้น จนยอมรับไปใช้ในที่สุด และกระบวนการนี้มีลักษณะคล้ายกับการเรียนรู้และการ  
ตัดสินใจ (Rogers, 1965 อ้างถึงใน พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน, 2540: 7)

ระดม เศรษฐีธร (2512) ได้ให้ความหมายของการยอมรับว่า เป็นกระบวนการที่  
บุคคลเริ่มต้นได้รับทราบเกี่ยวกับสิ่งเปลี่ยนแปลงใหม่ๆ จนกระทั่งรับเอาสิ่งนั้น ไปปฏิบัติ

ดิเรก อุทัยพราย (2528 อ้างถึงใน เพ็ญพิมล กิริติขจร, 2545: 27-28) กล่าวว่า องค์ประ  
กอบที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการยอมรับคือ สถานการณ์และสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ได้แก่ สภาพแวดล้อมทาง  
ด้านเศรษฐกิจและสังคม และบุคคลที่มีอายุน้อยจะมีการยอมรับนวัตกรรมมากกว่าบุคคลที่มีอายุมาก  
เนื่องจากผู้ที่มีอายุน้อย มักจะได้รับการศึกษาสูงกว่าผู้ที่มีอายุมากในปัจจุบัน ประกอบกับผู้ที่มีอายุ  
มากนั้น ได้พัฒนากรอบการอ้างอิงจนครบสมบูรณ์แล้ว (Frame of Reference) ถึงแม้จะได้รับ  
ข่าวสารใหม่ ก็ยากที่จะเปลี่ยนแปลงข่าวสารจากประสบการณ์เก่าๆ ที่ผ่านมามากมายได้ ในขณะที่  
ผู้ที่มีอายุน้อย ซึ่งการพัฒนากรอบการอ้างอิงยังไม่สมบูรณ์ ทำให้ถูกใจได้ง่ายกว่าเมื่อได้รับ  
ข่าวสารที่มีเหตุผล

Foster (1973: 146-147 อ้างถึงใน เพ็ญพิมล กิริติขจร, 2545: 7) กล่าวถึงการยอมรับ  
ว่า การที่ได้เรียนรู้ โดยผ่านการศึกษาน่าสามารถบรรยายได้ โดยผ่านขั้นรับรู้ และการยอมรับจะเกิดขึ้น  
ได้หากมีการเรียนรู้ด้วยตัวเอง และการเรียนรู้นั้นจะได้ผลก็ต่อเมื่อ ได้ทดลองปฏิบัติ

Rogers (1983: 193-209 อ้างถึงใน เพ็ญพิมล กิริติขจร, 2545: 11) การที่บุคคลจะ  
มีความรู้เกี่ยวกับการยอมรับนวัตกรรมมากหรือน้อยนั้น ขึ้นอยู่กับคุณลักษณะ 3 ประการคือ

- 1) ผู้ที่มีการศึกษาสูง สถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมสูง จะเป็นผู้ที่มีการรับ  
ความรู้เกี่ยวกับนวัตกรรมได้เร็วกว่าผู้ที่มีการศึกษาดำ มีสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมต่ำ
- 2) ผู้ที่เปิดรับสื่อมวลชน ติดต่อกับผู้นำการเปลี่ยนแปลง (Change Agents) และมี  
ส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆทางสังคม จะเป็นผู้ที่รับความรู้เกี่ยวกับนวัตกรรมได้เร็วกว่าผู้ที่มีลักษณะ  
ตรงกันข้าม
- 3) ผู้ที่มีบุคลิกภาพที่เปิดเผยมักมีความสนใจเรียนรู้ ไม่รังเกียจการติดต่อสัมพันธ์กับคน  
จะเป็นผู้รับความรู้เกี่ยวกับนวัตกรรมได้เร็วกว่า แต่ผู้ที่มีความรู้เรื่องนวัตกรรมไม่จำเป็นจะต้อง  
ให้การยอมรับนวัตกรรมนั้นมาใช้เสมอ เพราะการยอมรับยังขึ้นอยู่กับทัศนคติ ความเชื่อ และการ  
มองเห็นถึงประโยชน์

Rogers and Shoemaker (1971 อ้างถึงใน เพ็ญพิมล กิริติขจร, 2545: 28-29)  
กล่าวว่าผู้ที่ยอมรับนวัตกรรมก่อน ย่อมมีประสบการณ์ในอดีตมากกว่า และเห็นความสอดคล้องของ

นวัตกรรมมากกว่าผู้ที่ยอมรับนวัตกรรมภายหลัง ส่วนระดับการศึกษามีผลทำให้เกิดความแตกต่างในการยอมรับ

ตำลี ทองธิว (2526 อ้างถึงใน เพ็ญพิมล กิริติขจร, 2545: 29) กล่าวว่า ปัจจัยที่ทำให้การเผยแพร่นวัตกรรมทางการศึกษาต้องใช้เวลาต่างกัน คือความแตกต่างด้านการศึกษา

#### 2.1.1.2 กระบวนการของการยอมรับ

โรเจอร์ (Rogers, 1983 อ้างถึงใน ราตรี เจียรบุตร, 2543: 34) ได้ให้ความหมายของกระบวนการยอมรับไว้ว่า เป็นกระบวนการใช้ความคิดของบุคคล เป็นรูปแบบหนึ่งของการตัดสินใจแบบเป็นขั้นตอนการเรียนรู้ว่ามีวิทยาการแผนใหม่ผ่านขั้นต่างๆจนถึงการยอมรับและกระบวนการยอมรับเป็นเรื่องของแต่ละบุคคล

กระบวนการของการยอมรับมีอยู่ด้วยกัน 5 ขั้นตอนตามแนวคิดของโรเจอร์ (อ้างใน กุลชล ระเบิดิน, 2539: 10) ซึ่งมีดังต่อไปนี้

1) การตระหนัก (Awareness) คือ เมื่อบุคคลได้เรียนรู้ถึงการมีอยู่ถึงความคิด หรือ การ ปฏิบัติ (Practice) แต่ความรู้ดังกล่าวยังน้อยอยู่ ในขั้นนี้แหล่งข่าวสารที่ไม่ใช่ตัวบุคคลสำคัญที่สุด และจะเกิดขึ้นในอัตราที่รวดเร็วกว่าช่วงที่ใช้ในการยอมรับ

2) ความสนใจ (Interest) คือ เมื่อบุคคลเริ่มพัฒนาความสนใจในความคิดใหม่นั้น โดยเริ่มพยายามแสวงหาข้อมูลข่าวสาร และรายละเอียดเพิ่มเติมเพื่อพิจารณาถึงผลดีและผลเสียของมัน

3) การประเมินค่า (Evaluation) คือเมื่อบุคคลเริ่มสนใจเกี่ยวกับความคิดนั้นว่ามีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่เป็นอยู่หรือไม่ บุคคลเริ่มจะหารายละเอียดให้ได้มากยิ่งขึ้นจนสามารถตัดสินใจว่าจะลองพยายามกับความคิดใหม่นั้นหรือไม่

4) การทดลองปฏิบัติ (Trial) คือ เมื่อบุคคลลงมือปฏิบัติตามความคิดใหม่ๆ ที่ตัดสินใจแล้วว่าดี แต่มักจะเป็นเพียงเล็กน้อยเพื่อทดสอบ และพยายามเรียนรู้ว่าเป็นอย่างไร เวลาใดที่ไหน และเท่าใด

5) การยอมรับมาปฏิบัติ (Adoption) คือขั้นตอนเมื่อบุคคลยอมรับความคิดหรือสิ่งใหม่ๆ เพื่อนำไปใช้ได้จริง

2.1.1.3 องค์ประกอบของการยอมรับสิ่งใหม่ (Rogers, 1965 อ้างถึงใน ปิยพร ลากพรหมรัตน์, 2542: 5) มีอยู่ด้วยกัน 4 ประการคือ

1) ความรู้หรือเทคโนโลยี ที่จะนำไปใช้ให้เกิดการยอมรับการเปลี่ยนแปลง ซึ่งอาจเป็นสิ่งใหม่ หรือความรู้เดิมแต่นำมาปรับใหม่ ลักษณะของเทคโนโลยีที่ทำให้เกิดการยอมรับต่างกัน ได้แก่ ลักษณะภายในและภายนอกของเทคโนโลยีหรือสิ่งที่นำไปใช้

2) ผู้นำการเปลี่ยนแปลง การที่กลุ่มเป้าหมายยอมรับการเปลี่ยนแปลงต่างกันนั้นขึ้นอยู่กับสถานการณ์ที่ผู้นำการเปลี่ยนแปลงทำให้เกิดขึ้น ตลอดจนหลักการ ในการถ่ายทอดความคิดของผู้นำด้วย

3) สถานการณ์หรือสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องและมีผลทำให้การยอมรับต่างกันได้อย่างเช่น สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ตลอดจนสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ซึ่งไม่สามารถควบคุมได้

4) กลุ่มเป้าหมายหรือองค์กรเป้าหมาย ที่เป็นปัจจัยมีผลทำให้ปริมาณของการยอมรับต่างกันคือวัตถุประสงค์ในการยอมรับของกลุ่มเป้าหมาย เช่น เพื่อต้องการทำลายพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม

นอกจากนี้แล้วกลุ่มบุคคลที่ยอมรับกับสิ่งใหม่ๆยังได้ถูกแบ่งออกเป็น 5 กลุ่ม ในแนวความคิดของ Rogers ตามความเร็วในการยอมรับสิ่งใหม่ๆ ได้แก่

1) กลุ่มที่ชอบของใหม่ หรือ ผู้นำการยอมรับ (Innovators) คือกลุ่มแรกที่ยอมรับของใหม่ๆ บุคคลในกลุ่มนี้มักจะมีอายุน้อยและมีสถานภาพทางสังคมสูง มีการติดต่อใกล้ชิดแหล่งข่าวสาร มีปฏิสัมพันธ์ (Interactive) กับผู้นำการยอมรับคนอื่นๆ มีการติดต่อกับผู้อื่นอย่างกว้างขวาง และมีค่านิยมกล้าได้กล้าเสีย กลุ่มนี้จะมีสมาชิกน้อย คือประมาณร้อยละ 2.5 ของจำนวนสมาชิกทั้งหมดในระบบสังคม

2) กลุ่มยอมรับตามกลุ่ม (Early Adopter) เป็นกลุ่มที่มีสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมสูง มีการติดต่อกับผู้นำการเปลี่ยนแปลงในท้องถิ่นมากที่สุด เป็นผู้นำทางความคิดภายในชุมชนที่อาศัยอยู่

3) กลุ่มยอมรับเร็วส่วนใหญ่ (Early Majority) เป็นกลุ่มที่มีสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมค่อนข้างสูงกว่าคนทั่วไปในชุมชนที่ตนเองอาศัยอยู่ มีการติดต่อกับผู้นำการเปลี่ยนแปลง และพวกที่ชอบของใหม่ก่อนบุคคลอื่นๆมากพอสมควร

4) กลุ่มยอมรับช้าส่วนใหญ่ (Late Majority) เป็นกลุ่มที่มีสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมค่อนข้างต่ำ การรับรู้ข่าวสารต่างมักมาจากเพื่อนหรือคนรอบข้างเป็นส่วนใหญ่ มีการใช้ประโยชน์จากสื่อมวลชนน้อย และไม่ค่อยแสดงความเป็นผู้นำทางความคิด

5) กลุ่มล่าหลัง (Laggards) เป็นกลุ่มสุดท้ายที่จะยอมรับสิ่งใหม่ๆ มักจะเป็นบุคคลที่ยึดมั่นในประเพณีและค่านิยม ตลอดจนความเชื่อเดิมๆ มีสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมต่ำ ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มีอายุมากและมีนิสัยที่ค่อนข้างจะเก็บตัว มีการแสดงความเป็นผู้นำทางความคิดน้อยมาก

#### 2.1.1.4 โครงสร้างการยอมรับ

Rogers (1962: 306 อ้างถึงใน เพ็ญพิมล กิรติขจร, 2545: 8) กล่าวว่าโครงสร้างของการยอมรับมีอยู่ 3 ส่วนคือ

1) สิ่งที่มีอยู่เดิม (Antecedents) คือสิ่งที่เกี่ยวข้องกับตัวแปร ซึ่งมีอยู่เดิม ได้แก่

(1) คุณลักษณะของประชากร ได้แก่ ค่านิยม ทักษะคติ ความเชื่อมั่น ความสามารถทางสมอง ทักษะความคิดรวบยอด สถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคม เช่น อายุ ระดับการศึกษา รายได้ ตลอดจนการติดต่อกับโลกภายนอก และการเป็นผู้นำทางความคิด

(2) การรับรู้เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม ได้แก่ ทัศนคติของระบบสังคมในด้านความไวในการยอมรับ นับเป็นสิ่งจูงใจที่สำคัญและขณะเดียวกันเป็นอุปสรรคต่อการยอมรับได้

2) กระบวนการ (Process) คือการพัฒนาด้านความคิด ตั้งแต่เริ่มรับรู้ สนใจ ศึกษา ประเมินและทดลอง จนกระทั่งถึงการยอมรับ สิ่งสำคัญที่ช่วยกระตุ้นให้กระบวนการมีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ หรือให้ช้าลง ได้แก่

(1) ส่วนที่เกี่ยวข้องกับตัวบุคคล

(2) แหล่งให้ความรู้ การเผยแพร่ และการยอมรับของแต่ละบุคคล

(3) การรับรู้เกี่ยวกับคุณลักษณะ เช่น ประโยชน์ ความซับซ้อน ความสอดคล้องกับวิธีที่ทำอยู่เดิม ผลงานหรือผลผลิตที่สูงกว่าเดิม และสามารถทดลองได้

3) ผล (Results) ได้แก่การยอมรับหรือไม่ยอมรับ หลังจากช่วงนี้แล้วบุคคลยังมีการแสวงหาข้อมูลใหม่ต่อไปอีก และอาจมีการเปลี่ยนแปลงจากการยอมรับเป็นเลิกรับ หรือจากการไม่ยอมรับเป็นยอมรับก็ได้ หรือ อาจไม่มีการเปลี่ยนแปลงเลยก็ได้

#### 2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับบทบาท

แนวความคิดทฤษฎีเกี่ยวกับบทบาท เป็นแนวความคิดทางสังคมวิทยาและจิตวิทยาสังคม ที่มองตัวบุคคลในฐานะที่เป็นสมาชิกของสังคม การปฏิสัมพันธ์หรือการเกี่ยวข้องกับสังคมเป็นลักษณะสำคัญของบทบาทที่บุคคลแสดงอยู่และเราไม่มีทางหลีกเลี่ยงที่จะไม่เกี่ยวข้องหรือมีความสัมพันธ์กับบุคคลอื่นได้ ดังนั้นสมาชิกทุกคนจึงควรที่จะต้องเรียนรู้บทบาทของกันและกันเพื่อให้รู้

ว่า เวลาใด สถานที่ใด บุคคลควรจะแสดงบทบาทอย่างไรจึงจะเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย (ปิยพร ลาภพรหมรัตน์, 2542: 6)

แนวความคิดเกี่ยวกับเรื่องบทบาทนั้น มีผู้เชี่ยวชาญในด้านศาสตร์ต่างๆ ได้ใช้แนวความคิดเรื่องบทบาท (Role Concept) ศึกษาในเรื่องพฤติกรรมของสมาชิกแต่ละคนในสังคมต่างๆ เนื่องจากมีความเชื่อว่าบุคคลจะประสบความสำเร็จในการทำงานหรือทำกิจกรรมใดๆ นอกเหนือจากการใช้ความรู้ความสามารถเกี่ยวกับงานนั้นๆ แล้ว ยังขึ้นอยู่กับความสามารถในการแสดงบทบาทอีกด้วย เพราะฉะนั้นการเข้าใจทฤษฎีบทบาทจะทำให้สามารถวิเคราะห์พฤติกรรมของมนุษย์ได้ ความหมายของบทบาทนั้นมีผู้ให้คำจำกัดความไว้ในหลายรูปแบบด้วยกันเช่น “บทบาท” เป็นการคาดหวัง หรือการประเมินพฤติกรรมของบุคคลที่ดำรงตำแหน่งหนึ่ง โดยบุคคลที่ดำรงตำแหน่งเอง และคนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลนั้น (ระพี สุวรรณะชฎ, 2538: 52) กล่าวว่าเป็นบทบาทของผู้ดำรงตำแหน่งใดตำแหน่งหนึ่งนั้นเป็นเรื่องของการคาดหวังที่จะให้ตนเองปฏิบัติ โดยยึดบทบาทเป็นมาตรฐานในการตรวจสอบที่จะให้เห็นว่าบุคคลผู้นั้นปฏิบัติอย่างไรภายในขอบเขตของฐานะของตน

ราล์ฟ ลินตัน (Linton, 1939 อ้างถึงใน ปิยพร ลาภพรหมรัตน์, 2542: 7) ได้กล่าวไว้ว่า สถานภาพ (Status) และ บทบาท (Role) เป็นสิ่งที่มักจะควบคู่กัน เนื่องจากว่าลักษณะของพลวัตของสถานภาพก็คือ บทบาทนั่นเอง สถานภาพหมายถึง ฐานะ หรือ ตำแหน่ง ซึ่งเป็นตัวกำหนดบทบาทของตำแหน่ง ว่ามีภารกิจอย่างไรบ้าง ดังนั้น เมื่อมีตำแหน่งเกิดขึ้น บทบาทของตำแหน่งก็จะเกิดขึ้นเหมือนเงาตามตัว เพราะว่าทุกตำแหน่งต้องมีบทบาทกำกับ และด้วยเหตุนี้เอง บทบาทและตำแหน่งจึงเปรียบเสมือนเหรียญที่มีสองด้าน ด้านหนึ่งเป็นบทบาท ส่วนอีกด้านจะเป็นตำแหน่ง

ทัลคอตต์ พาร์สัน (Parsons, 1951 อ้างถึงใน ปิยพร ลาภพรหมรัตน์, 2542: 7) ได้ให้ความเห็นไว้ว่า เนื่องจากบุคคลได้สถานภาพและบทบาทเพราะเป็นสมาชิกของกลุ่มและสังคม ความสัมพันธ์ระหว่างกันของมนุษย์ในสังคมทำให้ต้องมีการกำหนดบทบาทขึ้น โดยที่บุคคลหนึ่งอาจมีหลายบทบาทพร้อมๆ กันในเวลาเดียวกันได้ หรือที่เราเรียกว่า ชุดของบทบาท (Role-Set) แต่ในขณะที่เดียวกันชุดของบทบาทของแต่ละบุคคลอาจเกิดการขัดแย้งกัน เพราะฉะนั้นเราควรที่จะต้องคำนึงถึงเสมอว่า

- 1) บทบาทมีอยู่ประจำทุกสถานภาพของสังคม
- 2) วัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณีในสังคม เป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดบทบาท
- 3) บทบาทจริงที่บุคคลรับผิดชอบอยู่นั้น ไม่น่าแน่นอนเสมอไปว่าจะเหมือนกับบทบาทที่ควรจะเป็นไปตามปทัสถานของสังคม ทั้งนี้บทบาทที่บุคคลรับผิดชอบอยู่จริงนั้นเป็นผลของปฏิกิริยาแห่ง

บุคลิกภาพของบุคคลที่ครองสถานภาพร่วมกับบุคคลอื่นที่มาร่วมในพฤติกรรมและเครื่องกระตุ้นต่างๆ ที่มีอยู่ในเวลาและสถานที่ที่เกิดการแสดงบทบาท

ซาบิน (Sabin, 1972 อ้างถึงใน นงลักษณ์ กริสัมร์, 2542: 5) ได้จำแนกลักษณะของบทบาทเป็น 2 ประเภท คือ

1) ความคาดหวัง (Expectation) เป็นความหวังของบุคคลที่จะแสดงบทบาทให้เหมาะสมกับตำแหน่งนั้นๆอย่างไร

2) การแสดงบทบาท (Enactment) เป็นการแสดงบทบาทของบุคคลให้สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ที่กำหนดให้

พัทยา สายชู (2516: 68) ได้อธิบายบทบาทว่าเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดความเป็น “บุคคล” และเปรียบเทียบได้เหมือน “บท” ของตัวละครที่กำหนดไว้ให้ผู้แสดงในละครเรื่องนั้นๆ มีบทบาทหน้าที่ต้องแสดงอย่างไร ถ้าผิดบทหรือแสดงไม่สมบทบาทอาจถูกเปลี่ยนตัวไม่ให้แสดงไปเลย ในความหมายเช่นนี้ “บทบาท” ก็คือการแสดงต่างๆที่บทกำหนดไว้

ไพบูลย์ ช่างเรียน (2516: 26-30) ได้อธิบายคำว่า “บทบาท” ตามแนวความคิดทางสังคมวิทยาว่า บทบาท (Role) โดยทั่วไปอาจพิจารณาความหมายได้ใน 2 นัยคือ นัยแรกพิจารณาในด้านทางสังคม (Social Structure) บทบาทหมายถึง ตำแหน่งทางสังคมที่มีชื่อเรียกต่างๆ โดยแสดงลักษณะ โดยคุณสมบัติ และกิจกรรมของบุคคลที่ครองตำแหน่งนั้น ส่วนอีกนัยคือการพิจารณาในด้านการแสดงบทบาทหรือ การปะทะสังสรรค์ทางสังคม (Social Interaction) บทบาทจึงหมายถึง ผลสืบเนื่องที่มีแบบแผนของการกระทำที่เกิดจากการเรียนรู้ของบุคคลที่อยู่ในสถานการณ์แห่งการสังสรรค์นั้น

โสภณ ชูพิกุลชัย (2522: 45) ได้อธิบายว่า บทบาท หมายถึงการแสดงออก หรือการทำหน้าที่ของบุคคล ซึ่งสมาชิกคนอื่นของสังคมมุ่งหวังให้เขากระทำภายใต้สถานการณ์ทางสังคมอย่างหนึ่ง โดยถือเอาฐานะและหน้าที่ทางสังคมของบุคคลนั้นเป็นสมมุติฐาน

อุทัย หิรัญโต (2526) กล่าวไว้ว่า บทบาทคือหน้าที่ (Function) หรือพฤติกรรมอันพึงคาดหมาย (Expected Behaviour) ของแต่ละบุคคลในกลุ่มหรือสังคมหนึ่ง หน้าที่หรือพฤติกรรมดังกล่าว โดยปรกติเป็นสิ่งที่กลุ่ม หรือสังคม หรือวัฒนธรรมของกลุ่มชนหรือสังคมนั้นๆกำหนดขึ้น เพราะฉะนั้นบทบาทจึงถือได้ว่าเป็นแบบแห่งความประพฤติของบุคคลในสถานะที่พึงมีต่อบุคคลอื่นในสถานะอีกอย่างหนึ่งของสังคมเดียวกัน

**สุชา-สุรางค์ จันทน์เอม (2520: 46-47)** ได้ให้ความหมายของบทบาทไว้ว่า เป็นสิ่งที่บุคคลในสถานภาพต่างๆ พึงกระทำ นั่นคือเมื่อสังคมกำหนดสิทธิและหน้าที่ให้สถานภาพใดอย่างไรแล้ว บุคคลในสถานภาพนั้นๆ จะต้องประพฤติหรือปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้

บทบาททางสังคม (Social Role) คือขนบธรรมเนียมประเพณี หรือหน้าที่ที่สังคมได้กำหนดขึ้นไว้ เพื่อให้บุคคลในสถานภาพต่างๆ ยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติ ซึ่งแตกต่างกันไปตามสถานภาพของแต่ละบุคคล

ความขัดแย้งทางบทบาท (Role Conflict) คือการที่คนเราบางครั้ง จะต้องมียุทธศาสตร์บทบาท ทั้งนี้เนื่องจากความซับซ้อนทางสังคมจึงต้องเปลี่ยนบทบาทกลับไปมาตามสถานภาพของคน เพราะในแต่ละสถานภาพนั้นมีสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบต่างกัน ทำให้ต้องมีการปรับตัวให้เข้ากับสถานภาพ และบางครั้งอาจเกิดความขัดแย้งในตัว สร้างความกระวนกระวาย ทำให้ขาดประสิทธิภาพในการทำงาน ไม่สมกับบทบาท

### 2.1.3 แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิภาพ

การที่บุคคลใดคนหนึ่งจะได้รับการยอมรับในสังคมนั้น บุคคลผู้นั้นจะต้องพิสูจน์ตัวเองให้สังคมได้รับรู้ถึงความสามารถของตนเองในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องว่าสามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นที่ยอมรับของผู้อื่น แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพในการทำงาน (Efficiency) โดยส่วนใหญ่แล้ว มักจะเน้นไปในเรื่องผลของการปฏิบัติงาน (performance) แต่ถึงอย่างไรก็ตาม ยังถือว่าเป็นเรื่องเดียวกัน กล่าวคือ ถ้าผลงานออกมาดี ก็ถือว่ามีประสิทธิภาพในการทำงานสูง แต่ถ้าผลงานออกมาไม่ดีก็ถือว่ามีประสิทธิภาพในการทำงานต่ำ นอกจากนี้แล้วยังมีผู้ให้ความหมายของคำว่า ประสิทธิภาพ ไว้อีกมากมาย ดังเช่น

**ชูป กาญจนประกร (2502: 40)** ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพไว้ว่า คล้ายคลึงกับการบริหารด้านธุรกิจ แต่เป็นการบริหารในระบบราชการ บวกกับความพึงพอใจ

**วิรัช สงวนวงศ์วาน (2531: 86)** กล่าวว่า ประสิทธิภาพของการบริหารงาน จะเป็นเครื่องชี้วัดความก้าวหน้าหรือความล้มเหลวขององค์การ

**รพี แก้วเจริญ และ ทิตยา สุวรรณะชญ (2510: 5)** ให้ความหมายของคำว่า ประสิทธิภาพไว้ว่า คือความคล่องแคล่วในการปฏิบัติหน้าที่ให้สำเร็จ ซึ่งไม่ได้กล่าวถึงปัจจัยนำเข้าหรือความพึงพอใจ

**Katz and Kahn (1978 อ้างถึงใน ฉนวนศรี มงคลเดช, 2538: 9)** ได้กล่าวไว้ว่า ประสิทธิภาพ คือส่วนประกอบสำคัญของประสิทธิผล ประสิทธิภาพขององค์กรนั้น ถ้าวัดจากปัจจัยนำเข้า

เปรียบเทียบกับผลผลิตที่ได้นั้น จะทำให้การวัดประสิทธิภาพคาดเคลื่อนจากความเป็นจริง

ประสิทธิภาพขององค์กรหมายถึงการบรรลุเป้าหมาย (Goal Attainment) ขององค์กรและในการบรรลุเป้าหมายขององค์กรนั้น ปัจจัยต่างๆอย่างเช่น การฝึกอบรม ประสิทธิภาพ และความรู้สึกผูกพัน ยังมีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพขององค์กรด้วย

**Ryan และ Smith (1954** อ้างถึงใน **ครรรชิต สลับแสง, 2540: 7)** ได้กล่าวถึง ประสิทธิภาพของบุคคล (Efficiency) ไว้ว่าเป็นความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับสิ่งที่ทุ่มเทให้กับงาน ซึ่งประสิทธิภาพในการทำงานนั้น สามารถมองได้จากแง่มุมในการทำงานของแต่ละบุคคล โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับสิ่งที่ให้กับงาน เช่น ความพยายาม กำลังงาน กับผลลัพธ์ที่ได้จากงานนั้น

**Millet (1954** อ้างถึงใน **ชุมศักดิ์ ชุมนุม, 2541: 5)** ได้ให้ทรรศนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพไว้ว่า ประสิทธิภาพหมายถึงผลการปฏิบัติงานที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจแก่คนงานและได้ผลกำไรจากการปฏิบัติงานนั้นด้วย (Human Satisfaction and Benefit Produced)

#### 2.1.4 แนวคิดเกี่ยวกับสตรีนิยม

ทฤษฎีเกี่ยวกับสตรีนิยมเกิดขึ้นครั้งแรกเมื่อประมาณช่วงต้นศตวรรษที่ 20 จุดมุ่งหมายร่วมกันในช่วงนั้น คือ การเรียกร้องสิทธิในการออกเสียงเลือกตั้งทางการเมือง ซึ่งการเรียกร้องในครั้งนั้นประสบความสำเร็จ และทำให้เกิดการตระหนักถึงสิทธิของผู้หญิงมากขึ้นในระยะต่อมา (วารุณี ภูริสินสิทธิ์, 2545: 55)

**เนตรดาว แพทย์กุล (2544: 98)** ได้กล่าวไว้ว่า การที่ผู้หญิงจะเป็นผู้นำ และผู้ชายยอมรับได้ ต้องเป็นคนที่ฟังความคิดเห็นของคนอื่น เคารพคนอื่น มีความใจเย็น อ่อนน้อม มีสัมมาคารวะ ไม่สร้างปมเด่นและไม่ก่อปมค้อยในชุมชน ไม่แบ่งแยกคนจากฐานะ การศึกษา อาชีพหรือเพศ ให้ความสำคัญกับทุกคนเท่าๆกัน เข้าใจข้อจำกัดของคนอื่น ที่ไม่สามารถมาร่วมกิจกรรมด้วยได้ และให้เวลาเป็นเครื่องพิสูจน์ความสามารถ

คำว่า “สตรีนิยม” หรือ Feminist ได้มีผู้ให้คำจำกัดความไว้หลายความหมายด้วยกัน เช่น **Lena Dominelli (1989** อ้างถึงใน **วันทนีย์ วาติกะสิน, 2543: 1)** กล่าวว่า หัวใจของแนวคิดทางด้านสิทธิสตรี หรือสตรีนิยมก็คือ ความไม่แบ่งแยกชนชั้นของคนในโลก

**Dominelli and McLeod (1989** อ้างถึงใน **วันทนีย์ วาติกะสิน, 2543: 1)** ได้ให้ความหมายของสตรีนิยมว่า ไม่มีผู้เหนือ และผู้อยู่เบื้องล่าง ทุกคนต้องได้รับการปฏิบัติเท่าเทียมกัน ไม่ว่าหญิงหรือชาย ความสัมพันธ์ทางสังคม ที่เคยมีในลักษณะความไม่เสมอภาคที่แบ่งแยกเพราะเพศจำเป็น ต้องได้รับการเปลี่ยนแปลงเสียใหม่

**Linda Gordon** (ม.ป.ป. อ้างถึงใน วันทนีย์ วาสิกะสิน, 2543: 2) ให้ความหมายว่า สตรีนิยมเป็นการวิเคราะห์สภาวะที่ด้อยกว่าของผู้หญิง โดยมีวัตถุประสงค์จะค้นหาว่า การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะสามารถดำเนินการได้อย่างไร

**Maite Albistur and Daniel Armogathe** (ม.ป.ป. อ้างถึงใน วันทนีย์ วาสิกะสิน, 2543: 2) ได้สรุปความหมายของสตรีนิยมไว้ว่าหมายถึง การวิเคราะห์หรือการกระทำใดๆที่มีจุดยืนว่าความ สัมพันธ์ระหว่างชายกับหญิงเป็นความสัมพันธ์ที่ขัดแย้ง ซึ่งผู้หญิงเป็นฝ่ายเสียเปรียบและมีเป้าหมาย ที่จะทำความเข้าใจในสาระเพื่อการเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์ที่ไม่เท่าเทียมกัน ความไม่เสมอภาคระหว่างผู้หญิงและผู้ชายก่อให้เกิดปัญหาหลายประการทั้งปัญหาในระดับจุลภาค เช่น ปัญหาครอบครัวจนถึงระดับมหภาค เช่นชุมชนและสังคมส่วนรวม

ฉลาดชาย รมิตานนท์ (2548ข: 1) ได้กล่าวไว้ว่า ทฤษฎีต่างๆ ของสังคมวิทยากระแสผู้ชาย ล้วนสนับสนุนและให้ความชอบธรรมต่อการกดขี่ขูดรีดผู้หญิง โดยผู้ชาย ในขณะที่อ้างว่าเป็นทฤษฎีที่เป็น“ของจริง”

ฉลาดชาย รมิตานนท์ (2548ก: 3) ยังได้กล่าวต่อไปอีกว่า นักสตรีนิยมได้รวบรวมข้อวิพากษ์สังคมวิทยากระแสเดิมหรือกระแสชายเป็นหลัก (malestream) ไว้จำนวนหนึ่ง อาทิเช่น

- 1) สังคมวิทยาเท่าที่ผ่านมามีส่วนใหญ่อ้างอิงเกี่ยวกับการศึกษาวิจัยผู้ชาย และ โดยนัยเช่นนั้นจึงหมายความว่าการศึกษาวิจัยที่ใช้ทฤษฎีต่างๆเพื่อผู้ชาย
- 2) บรรดาข้อค้นพบจากการวิจัยที่มาจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ชายทั้งหมด ถูกนำมาสร้างเป็นคำอธิบายทั่วไป เพื่อใช้อธิบายประชากรทั้งหมด
- 3) พื้นที่ต่างๆ (areas) และประเด็น (issues) ต่างๆที่เป็นความห่วงใยของผู้หญิงมักถูกมองข้ามอยู่เสมอ หรือไม่ก็ถูกมองว่าไม่สำคัญ
- 4) เมื่อใดก็ตามที่มีการรวมเอาผู้หญิงเข้าไปในการวิจัย ผู้หญิงก็จะถูกนำเสนอในวิถีทางที่บิดเบี้ยวผิดเพี้ยน (distorted) และเพศนิยม (sexist)
- 5) เพศและเพศสภาวะ มักไม่ค่อยถูกมองว่าเป็นตัวแปรที่สำคัญและสามารถนำไปอธิบายเรื่องต่างๆได้
- 6) เมื่อ ไรที่เพศและเพศสภาวะถูกรวมเข้าไปในการวิจัยในฐานะตัวแปรก็มักจะเป็นลักษณะบวกหรือ“แปะ”เข้าไป โดยมองข้ามข้อเท็จจริงว่าทฤษฎีต่างๆที่ใช้อธิบาย (หรือเป็นหลักในการวิจัยนั้นๆ) มักเป็นทฤษฎีที่ให้ความชอบธรรมต่อการกดขี่และขูดรีดผู้หญิง

วันทนีย์ วาสิกะสิน และ ดร. สุนีย์ เหมะประสิทธิ์ (2545: 12) ได้กล่าวไว้ว่า เพศชายยังคงมีความเชื่อในลักษณะค่านิยมเชิงซ้อนอยู่ เช่นเชื่อว่าผู้หญิงเป็นสัญลักษณ์ของความอ่อนแอ เป็นเพศที่

ใช้อารมณ์ และยังได้กล่าวต่ออีกว่าการที่ผู้หญิงใช้อารมณ์มากกว่าผู้ชายอาจจะเป็นข้อจำกัดในการเลื่อนตำแหน่งหน้าที่การงานของผู้หญิง โดยผู้ชายมีความเชื่อว่า ผู้หญิงทำงานสำคัญไม่ได้เพราะใช้อารมณ์มากกว่าผู้ชาย

วันทนีย์ วาติกะสิน และ ดร. สุณีเย์ เหมะประสิทธิ์ (2545: 89) สังคมไทยยังคงมีค่านิยมและทัศนคติเชิงซ้อนต่อผู้หญิง แม้ว่าในบางเรื่องจะ ได้มีการปรับปรุงเปลี่ยนมุมมองและแนวคิดบ้าง แต่สถานภาพของผู้หญิงไทยก็ยังไม่เสมอภาคเท่าเทียมชาย

ธีรนาถ กาญจนอักษร (2542: 47, 49) ได้กล่าวไว้ว่า ผู้หญิงต้องเป็นฝ่ายเสียเปรียบและต้องถูกกำหนดบทบาทให้สนองความต้องการของสังคมที่ชายเป็นผู้นำ มากกว่าที่จะคำนึงถึง โอกาสและความก้าวหน้าสำหรับตนเอง ทั้งที่หญิงก็เป็นทรัพยากรกำลังคนเท่ากับชายและยังกล่าวต่ออีกว่า ผู้หญิงจะถูกเอาเปรียบและถูกกำหนดให้เป็นผู้เสียสละเพื่อความอยู่รอดของสังคมเสมอในสังคมที่ประ โยชน์สุขของชายเป็นใหญ่และความสุขความพอใจของหญิงมักจะต้องขึ้นอยู่กับความสุขความพอใจของชายมากกว่าขึ้นกับตนเอง

### 2.1.5 แนวคิดเกี่ยวกับความเป็นผู้นำ

การมีความเป็นผู้นำนั้นสำคัญอย่างมากต่อการทำหน้าที่เป็นนักบิน เพราะนักบินจะต้องเป็นผู้ที่มีอำนาจสูงสุดในการสั่งการระหว่างการบินปฏิบัติหน้าที่ ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของทรัพย์สินและชีวิตของผู้อื่นบนเครื่องบิน แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับความเป็นผู้นำนั้น มีนักวิชาการจำนวนมากได้ให้ความหมายกัน ไว้มากมายและแตกต่างกันออกไป เช่น

สุชา-สุรางค์ จันทน์เอม (2520: 124) ได้กล่าวถึงคำว่า ผู้นำ หรือ Leader ไว้ว่าหมายถึง บุคคลที่สามารถนำหรือริเริ่มตลอดจนชักจูงให้บุคคลในหน่วยงานของตน ปฏิบัติหน้าที่การงานของตนด้วยความเต็มใจ และเต็มความสามารถ โดยที่ผู้นำนั้น ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้บังคับบัญชาเสมอไป

ภิญโญ ธาร (2519 อ้างถึงใน พจนานุกรมศัพท์ นิยามจุ้ย, 2540: 18) ได้กล่าวถึงความหมายของผู้นำไว้ด้วยกัน 3 ประการ คือ

- 1) ผู้นำคือบุคคลใดบุคคลหนึ่งในกลุ่มคนหลายๆคนที่มีอำนาจ มีอิทธิพลหรือมีความสามารถในการจูงใจคน ให้ปฏิบัติตามความคิดเห็น ความต้องการ หรือคำสั่งของเขาได้
- 2) ผู้นำคือ บุคคลที่มีอำนาจเหนือกว่าในการติดต่อสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ภาวะผู้นำเป็นกระบวนการ 2 ทางคือ ผู้นำมีอิทธิพลเหนือผู้ตามและ ในทำนองเดียวกัน ผู้ตามก็มีอิทธิพลเหนือผู้นำได้ ความเป็นผู้นำหรือภาวะผู้นำจึงเป็นผลรวมของทัศนคติของสมาชิกในกลุ่มคนนั่นเอง

3) ผู้นำแตกต่างจาก หัวหน้า หรือ ผู้บริหาร ซึ่งตำแหน่งทั้งสองนี้อาจจะเป็นบุคคลเดียวกันก็ได้แต่ไม่จำเป็นต้องไป หัวหน้าหรือผู้บริหารนั้นมีอำนาจหน้าที่โดยตำแหน่งแต่อาจไม่ใช่ผู้นำที่แท้จริงของกลุ่ม ผู้นำที่แท้จริงอาจเป็นคนซึ่งไม่ได้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหรือผู้บริหาร แต่เป็นผู้ที่มีอำนาจอิทธิพล และมีความสามารถในการจูงใจคนให้ประพฤติหรือปฏิบัติตามความคิดเห็นของเขาได้

**Andrew W. Halpin** (1966 อ้างถึงใน พจนานุกรม เนียมจ้อย, 2540: 19) ได้กำหนดความหมายของผู้นำไว้ว่า เป็นผู้ที่มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ในจำนวน 5 ลักษณะดังต่อไปนี้คือ

- 1) ผู้นำ หมายถึง บุคคลผู้ที่มีบทบาท หรือมีอิทธิพลต่อคนในหน่วยงานมากกว่าผู้อื่น
- 2) ผู้นำ หมายถึง บุคคลผู้ซึ่งมีบทบาทเหนือผู้อื่น
- 3) ผู้นำ หมายถึง บุคคลผู้ซึ่งมีบทบาทสำคัญที่สุดในการทำให้หน่วยงานดำเนิน ไปสู่เป้าหมายที่กำหนดไว้

- 4) ผู้นำ หมายถึง บุคคลผู้ซึ่ง ได้รับเลือกจากผู้อื่นให้เป็นผู้นำ
  - 5) ผู้นำ หมายถึง บุคคลผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้นำในหน่วยงาน หรือดำรงตำแหน่งหัวหน้า
- กวี วงศ์พุ่ม (2535) ได้กล่าวไว้ว่า ทักษะความเป็นผู้นำที่สำคัญประกอบด้วย
- 1) ทักษะทางด้านเทคนิค (Technical Skill) คือความสามารถใช้วิธีการ อุปกรณ์เทคนิคต่างๆ สำหรับการปฏิบัติการอย่างใดอย่างหนึ่ง โดยเฉพาะทักษะดังกล่าวนี้จะ ได้มาทั้งประสบการณ์และการศึกษา เช่น การทำงานด้านบัญชี หรือทักษะทางด้านเทคนิคของวิศวกร

2) ทักษะทางด้านมนุษยสัมพันธ์ (Human Relations Skill) ความสามารถในการเข้ากับบุคคลอื่นได้ดี และเป็นส่วนที่มีความสำคัญยิ่ง เพราะผู้นำทุกคนจะต้องมีส่วนสัมพันธ์กับคนอยู่แล้ว

3) ทักษะทางด้านความนึกคิด (Conceptual Skill) เป็นทักษะที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทักษะความนึกคิดต่างๆ ไป เช่น ความสามารถในการมองเหตุการณ์อย่างเป็นระบบ คิดอย่างเป็นระบบ

**Bernard** (1961 อ้างถึงใน อนุชิต กาญจนานุชิต, 2541: 8) กล่าวไว้ว่าผู้นำที่ดีต้องตื่นตัวมีความสามารถในการตัดสินใจได้รวดเร็วและถูกต้อง มีความสามารถในการจูงใจคน มีความรับผิดชอบและมีความฉลาดรอบรู้และทันต่อเหตุการณ์

**ธงชัย สันติวงษ์ และ ชัยยศ สันติวงษ์** (2522 อ้างถึงใน อนุชิต กาญจนานุชิต, 2541: 9) ได้ตั้งทฤษฎีเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้นำไว้ 4 คุณลักษณะคือ

- 1) คุณลักษณะทางร่างกาย (Physical Traits) คือเกี่ยวกับ รูปร่างหน้าตา เช่น ความสูงพอเหมาะ มีน้ำหนักไม่มากนัก หน้าตาดี สุขภาพแข็งแรง

2) คุณลักษณะทางบุคลิกภาพ (Personality Traits) เกี่ยวกับความกระตือรือร้นในหน้าที่ การงาน ความริเริ่มในความคิด ความอดทน ความพยายาม

3) คุณลักษณะทางนิสัยส่วนตัว (Personal Traits) เกี่ยวกับ ความฉลาด ความรับผิดชอบ การตัดสินใจ การชอบและรักงาน

4) คุณลักษณะทางสังคม (Social Traits) เกี่ยวกับ ความเห็นอกเห็นใจ ความมีมนุษยสัมพันธ์ ความเป็นผู้ไว้วางใจได้ ร่วมงานกับผู้อื่นได้

สุชา-สุรางค์ อันทน์เอม (2520: 126) ได้ให้คุณลักษณะของผู้นำไว้ดังนี้คือ

- 1) เป็นผู้ที่มีการปรับตัวดีกว่าผู้อื่น
- 2) เป็นบุคคลที่มีลักษณะดีเด่นกว่าคนทั่วไป
- 3) เป็นบุคคลที่ชอบแสดงตัว กล้าออกสังคม เพราะจำเป็นต้องติดต่อประสานงานกับคนทั่วไปอยู่เสมอ

4) เป็นคนรักความก้าวหน้า หันสมัยต่อเหตุการณ์ของโลกอยู่เสมอ

5) เป็นผู้มีปฏิภาณไหวพริบดี สามารถตัดสินใจเฉพาะหน้าได้

สุชา-สุรางค์ อันทน์เอม (2520: 128) ยังได้กล่าวต่อไปอีกถึงลักษณะผู้นำที่ดี เป็นที่รักใคร่ของสมาชิกในกลุ่ม ตลอดจนงานได้มีประสิทธิภาพไว้ดังนี้คือ

- 1) มีบุคลิกภาพดี
- 2) ปฏิบัติงานโดยไม่ลำเอียง และไม่ก้าวล่วงงานที่มอบหมายไปแล้ว
- 3) มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี
- 4) มีความเชื่อมั่นในตัวเอง
- 5) ให้ความหวังใ้ผู้ใต้บังคับบัญชา ให้มีความรู้สึกปลอดภัยและมีความสุข
- 6) รับผิดชอบต่อการปฏิบัติหน้า และ ไม่โยนความรับผิดชอบให้ผู้ใต้บังคับบัญชา
- 7) สร้างความสามัคคีให้เกิดขึ้นในกลุ่ม
- 8) ส่งเสริมให้ผู้ใต้บังคับบัญชามีความคิดริเริ่ม และรับผิดชอบในหน้าที่ที่ได้มอบหมาย
- 9) มีความอดทน ไหวพริบในการปฏิบัติหน้าที่และตัดสินใจแก้ปัญหาเฉพาะหน้า
- 10) มีความสุภาพ ถ่อมตัวอยู่เสมอ
- 11) รู้จักยกย่องและเข้าใจผู้อื่น
- 12) ปฏิบัติตนให้เป็นที่เคารพนับถือของผู้อื่น

เอกชัย ก็สุขพันธ์ (2538: 98) ให้ความหมายของผู้นำไว้ว่า คือบุคคลที่มีบทบาทหรืออิทธิพลต่อผู้อื่นในองค์กรหรือในหน่วยงาน ไม่ว่าจะ เป็นความคิด หรือพฤติกรรมในการทำงาน

ภาวะผู้นำ (Leadership) ได้มีผู้ให้ความหมายไว้หลายความหมายด้วยกัน เช่น สมพงษ์

เกษมสิน (2516 อ้างถึงใน อนุชิต กาญจนานุชิต, 2541: 15) ได้ให้ความหมายของภาวะผู้นำไว้ว่า เป็นการใช้อิทธิพลในความสัมพันธ์ที่มีต่อผู้ใต้บังคับบัญชาในสถานการณ์ต่างๆ เพื่อปฏิบัติและอำนวยความสะดวก โดยใช้กระบวนการคิดค้ำกันเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

นพมาศ ธีรเวทิน (2534: 140) ได้กล่าวไว้ว่า ภาวะผู้นำคือ ภาวะที่ผู้นำสามารถทำให้เกิดการบรรลุเป้าหมายของสิ่งที่หมายเอาไว้

อุทัย หิรัญโต (2538 อ้างถึงใน อนุชิต กาญจนานุชิต, 2541: 16) ได้กล่าวไว้ว่า ความสำเร็จตามเป้าหมายขององค์การ ขึ้นอยู่กับตัวผู้นำ และภาวะผู้นำที่สามารถใช้อิทธิพลดึงดูดใจและผลักดันคนให้อยินยอมพร้อมใจเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ขององค์การ ไม่ว่าผู้นำนั้นจะได้ตำแหน่งมาอย่างเป็นทางการหรือไม่ก็ตาม

เอกชัย กี่สุขพันธ์ (2538: 99) กล่าวว่า ภาวะผู้นำ หมายถึง ความสามารถในการวางแผน การจัดองค์การ การสื่อสาร การแก้ปัญหา การตัดสินใจ และการจูงใจให้ผู้อื่นปฏิบัติงาน เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายขององค์การ

มัลลิกา ดันสอน (2544: 67 อ้างถึงใน สิริพันธ์ โจมอุคม, 2545: 54) ได้กล่าวถึงคุณสมบัติของผู้นำที่มีประสิทธิภาพไว้ว่า

- 1) มีความสามารถติดต่อสื่อสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความเข้าใจ และความสัมพันธ์ที่ดีภายในกลุ่ม ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่นเพื่อพัฒนาและปรับปรุงการทำงานในกลุ่มให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- 2) ต้องมีความสามารถในการทำงาน และมนุษยสัมพันธ์ที่ดีกับผู้อื่นทั้งในกลุ่มและนอกกลุ่ม เพื่อความราบรื่นในการทำงาน
- 3) ทำการตัดสินใจได้อย่างเด็ดขาด รอบคอบ โปร่งใส และสามารถวิเคราะห์ปัญหาอย่างเป็นระบบและถี่ถ้วน
- 4) สามารถแบ่งและมอบหมายงานให้เหมาะสมกับบุคคลและสถานการณ์ได้
- 5) ต้องติดตาม ประเมินผล แนะนำและแก้ไขปัญหาในการทำงานให้แก่ผู้ใต้บังคับบัญชาได้อย่างสม่ำเสมอ
- 6) สามารถปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
- 7) ต้องมีจริยธรรมและคุณธรรมในการปกครองคน โดยให้ความเสมอภาคและยุติธรรม (Sense of Fairness)

ในขณะที่นักวิชาการต่างชาติก็ให้ความหมายของ ภาวะผู้นำไว้หลากหลายเช่นกัน

Stogdill (1950 อ้างถึงใน อนุชิต กาญจนานูชิต, 2541: 16) ได้ให้คำหมายของภาวะผู้นำไว้ว่าเป็นความสามารถของผู้นำที่จะชักจูงผู้อื่นให้ร่วมมือร่วมใจกับตนเพื่อให้บรรลุจุดหมาย

Gilmer (1971 อ้างถึงใน อนุชิต กาญจนานูชิต, 2541: 16) กล่าวว่าภาวะผู้นำนั้นเป็นศิลปะของการสร้างศรัทธาให้เกิดขึ้นกับผู้อื่น และนำเขาเหล่านั้นปฏิบัติภารกิจให้ลุล่วงไปได้

Bennis (1985 อ้างถึงใน อนุชิต กาญจนานูชิต, 2541: 16) ได้ให้ความเห็นว่า ภาวะผู้นำเป็นกระบวนการชักนำผู้ใต้บังคับบัญชาให้ปฏิบัติตามวิธีที่ต้องการ

### 2.1.6 แนวคิดเกี่ยวกับการตัดสินใจ

การตัดสินใจ (Decision-Making) คือการเลือกหนทางที่ดีที่สุด โดยอาศัยหลักการเพื่อที่จะให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์ ซึ่งการตัดสินใจถือว่าเป็นสิ่งที่จำเป็นมากที่สุดอย่างหนึ่งของการทำหน้าที่เป็นนักบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อต้องตกอยู่ภายใต้สภาวะที่คับขัน การตัดสินใจที่ผิดพลาดอาจหมายถึงการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจนั้นมีนักวิชาการจำนวนมากได้ให้ความหมายต่าง ๆ กัน เช่น

ถวัลย์ วรเทพพิพิพษ์ (2530: 2) ได้ให้องค์ประกอบสำคัญของการตัดสินใจไว้ 3 ประการด้วยกันคือ

- 1) การตัดสินใจต้องมีการเลือก จากทางเลือกมากกว่าหนึ่งทางขึ้นไป เพราะถ้าไม่มีทางเลือก ก็ไม่มีการตัดสินใจ
- 2) การตัดสินใจต้องมีจุดมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายอย่างที่ต้องการบรรลุ โดยที่เรายังไม่แน่ใจว่าหนทางเลือกต่างๆ ที่จะทำให้ได้นั้น ทางเลือกใดจะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้ดีกว่ากัน
- 3) การตัดสินใจเป็นเรื่องของกระบวนการใช้ความคิด ใช้หลักเหตุผลเป็นเกณฑ์ในการประเมินทางเลือก โดยคำนึงถึงความสามารถของทาง เลือกในการสนองตอบต่อวัตถุประสงค์ที่ต้องการ

จิระจิตต์ ราคา (2535 อ้างถึงใน สิริพันธุ์ โจนอุดม, 2545: 11) ได้ให้ความหมายของการตัดสินใจ ว่าเป็นกระบวนการเลือกทางเลือกที่มีอยู่หลายๆทางเลือก เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ดังนั้นเมื่อมีทางเลือกใดทางเลือกหนึ่ง ถือได้ว่าเกิดการตัดสินใจขึ้นแล้ว การตัดสินใจที่ถือว่าดีนั้น จะต้องเป็นทางเลือกซึ่งเป็นแนวทางที่บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

**Herbert Simon** (ม.ป.ป. อ้างถึงใน สิริพันธุ์ โฉมอุดม, 2545: 11) กล่าวไว้ว่า การตัดสินใจคือ กระบวนการที่ประกอบด้วยหลัก 3 ประการคือ การหาโอกาสที่จะตัดสินใจ การหาหนทางเลือกที่พอเป็นไปได้ และการเลือกทางเลือก จากทางเลือกต่างๆ ที่มีอยู่

**Sammel Eilon** (ม.ป.ป. อ้างถึงใน สิริพันธุ์ โฉมอุดม, 2545: 11) ได้กล่าวไว้ว่า การตัดสินใจ คือกระบวนการที่คนจะต้องเลือกจากทางเลือกหลายๆทาง การเลือกเช่นนี้คือการเปรียบเทียบระหว่างทางเลือกต่างๆ และประเมินผลของแต่ละทาง

**กรองแก้ว อยู่สุข** (2542 อ้างถึงใน สิริพันธุ์ โฉมอุดม, 2545: 11) ได้ให้ความหมายของการตัดสินใจ คือ การเลือกสิ่งหนึ่งจากหลายๆสิ่ง หรือเลือกที่จะปฏิบัติทางใดทางหนึ่งจากหลายๆทางที่มีอยู่ สิ่งหรือวิธีการที่เลือกนั้นย่อมได้รับการพิจารณาอย่างถี่ถ้วน แล้วว่าถูกต้อง เหมาะสมหรือดีที่สุด และตรงกับเป้าหมายขององค์การด้วย

**สุรเชษฐ์ ชีระมณี** (2534 อ้างถึงใน สิริพันธุ์ โฉมอุดม, 2545: 11) ให้ความหมายของการตัดสินใจไว้ว่า เป็นการเลือกทางเลือกหนึ่งจากหลายทาง เพื่อใช้สำหรับดำเนินงาน

ประเภทของการตัดสินใจ **ถวัลย์ วรเทพพิพัฒน์** (2530) ได้แบ่งการตัดสินใจออกเป็น 2 ประเภทด้วยกันคือ

1) การตัดสินใจงานประจำ (Programmed Decision) การตัดสินใจประเภทนี้จะเกี่ยวข้องกับงานซึ่งมีมาตรฐาน (Standards) มีวิธีปฏิบัติงานให้สำเร็จ (Procedure) มีขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Methods) กฎข้อบังคับ (Rules) และนโยบาย (Policies) เป็นกรอบในการตัดสินใจ เพราะฉะนั้นผลที่ได้จากการตัดสินใจประเภทนี้จึงมีความ แน่นนอนสูง และมีความเสี่ยงต่ำ หรือแทบจะไม่มีเลย

2) การตัดสินใจที่ไม่ใช่งานประจำ (Unprogrammed Decision) การตัดสินใจประเภทนี้ต้องอาศัยกรอบแนวความคิดเชิงสร้างสรรค์และการใช้ดุลพินิจเป็นอย่างมากซึ่งรวมไปถึงการตัดสินใจในการเลือกโครงการต่างๆ (programmes) การเลือกกลยุทธ์ (Strategies) ที่จะนำมาใช้ และการตัดสินใจเกี่ยวกับงบประมาณ (Budgets) การตัดสินใจที่ไม่ใช่งานประจำมักมีความไม่แน่นอน และมีความเสี่ยงสูงกว่าการตัดสินใจแบบงานประจำ

#### สถานการณ์ในการตัดสินใจ

**จิระจิตต์ รากา** (2535 อ้างถึงใน สิริพันธุ์ โฉมอุดม, 2545: 26) ได้กล่าวถึงสถานการณ์ในการตัดสินใจว่าแบ่งออกเป็น 3 ประเภทด้วยกันคือ

1) การตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ที่แน่นอน (Decision-making under certain

situation) ซึ่งเป็นการตัดสินใจที่อยู่บนพื้นฐานของผลลัพธ์ที่คาดหมายไว้ ในการตัดสินใจประเภทนี้ ผู้ทำการตัดสินใจจะต้องมีข้อมูลเพียงพอสำหรับการตัดสินใจ และทราบถึงผลของแต่ละทางเลือกที่จะเกิดขึ้นอย่างแน่นอน และให้ผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุด

2) การตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ของความเสี่ยง (Decision-making under risk situation) เป็นการตัดสินใจที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของผลลัพธ์ที่แน่นอนน้อยกว่าการตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ที่แน่นอน แต่สามารถคาดคะเนความน่าจะเป็นได้บ้าง การตัดสินใจประเภทนี้ ผู้ทำการตัดสินใจสามารถทราบถึงผลที่จะเกิดขึ้นจากทางเลือกต่างๆ ที่ใช้ในการตัดสินใจ และความน่าจะเป็นหรือโอกาสที่จะเกิดทางเลือกเหล่านั้นแตกต่างกัน

3) การตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ที่ไม่แน่นอน (Decision-making under uncertain situation) การตัดสินใจประเภทนี้ไม่สามารถทราบถึงผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นได้เลย การตัดสินใจประเภทนี้ ผู้ทำการตัดสินใจจะไม่มีโอกาสทราบถึงผลที่จะเกิดขึ้นจากแต่ละทางเลือก และไม่มีข้อมูลประกอบในการตัดสินใจ

### 2.1.7 แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ (Attitude)

#### 2.1.7.1 ความหมายของทัศนคติ

การที่จะให้การยอมรับเกิดขึ้นได้นั้น ทัศนคติของผู้ที่มีความเกี่ยวข้องควรที่จะต้องได้รับการปรับเปลี่ยนเสียก่อน ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความพร้อมที่จะเลิกปิดกั้นตัวเอง และยอมเปิดรับสิ่งใหม่ๆ เข้ามาแทนที่ สำหรับแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับทัศนคตินั้น มีผู้ให้ความหมายแตกต่างกันไปเช่น

จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์ (2529: 1) ได้กล่าวไว้ว่า ทัศนคติเป็นภาวะความพร้อมที่จะตอบสนองสถานการณ์หนึ่ง หากได้รับสิ่งเร้าที่เหมาะสม ซึ่งความพร้อมนี้เกิดจากการประเมินสิ่งที่รับรู้มาเกี่ยวกับสถานการณ์นั้นๆ มีอารมณ์และความรู้สึกแฝงอยู่ด้วย

Allport (1935 อ้างถึงใน จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์, 2529: 1) ได้กล่าวไว้ว่า ทัศนคติคือความพร้อมทางจิต ซึ่งเกิดขึ้นจากประสบการณ์ ภาวะความพร้อมนี้จะเป็นตัวกำหนดทิศทางหรือเป็นตัวกระตุ้นปฏิกิริยาตอบสนองของบุคคลต่อสิ่งต่างๆ หรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง

Katz (1960 อ้างถึงใน จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์, 2529: 1-2) ให้คำจำกัดความของทัศนคติไว้ว่าเป็นสิ่งจูงใจให้บุคคลประเมินสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ในรูปแบบของความชอบหรือไม่ชอบ ทัศนคติจะรวมความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบ และความรู้หรือความเชื่อเกี่ยวกับสิ่งนั้น คุณลักษณะของมันและส่วนที่สัมพันธ์กับสิ่งอื่น

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526: 1) กล่าวว่า ทักษะคือเป็นความเชื่อ ความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่างๆ เช่น บุคคล สิ่งของ การกระทำและอื่นๆ รวมทั้งท่าทีที่แสดงออกที่บ่งบอกถึงสภาพของจิตใจที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

Rosenberg (1956 อ้างถึงใน สุราตีนิ โชติกมาศ, 2544: 45) ได้ให้ความหมายของทักษะคือ เป็นการตอบสนองทางด้านความรู้สึกที่บุคคลมีต่อสรรพสิ่งต่างๆ ได้ ซึ่งความรู้สึกเหล่านี้เกี่ยวข้องกับความคิด และความเข้าใจของบุคคลนั้น

Ernest R. Hilgard (ม.ป.ป. อ้างถึงใน สุราตีนิ โชติกมาศ, 2544: 45) ให้ความหมายของทักษะคือ เป็นพฤติกรรม หรือความรู้สึกครั้งแรกที่มีต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง แนวความคิดใดหรือสภาพการณ์ในทางเข้าหา หรือหนีออกห่าง และเป็นความพร้อมที่จะตอบสนองในครั้งต่อไปในทางที่เอนเอียงไปในลักษณะเดิม เมื่อพบกับสิ่งดังกล่าวนั้นอีก

#### 2.1.7.2 องค์ประกอบของทักษะ

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526: 3) ได้กล่าวถึงองค์ประกอบของ ทักษะ มีอยู่ 3 องค์ประกอบคือ

1) ความคิด (Cognitive Component) หมายถึงการตอบสนองของบุคคลที่ได้รับรู้ข้อมูลและวิเคราะห์ออกมา ความคิดอาจอยู่ในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งที่แตกต่างกัน

2) ความรู้สึก (Affective Component) เป็นลักษณะทางอารมณ์ ความรู้สึกที่สอดคล้องกับความคิดของบุคคลในทางที่ดี หรือ ไม่ดี บุคคลใดมีความคิดที่ดีต่อสิ่งใด ย่อมมีความรู้สึกที่ดีต่อสิ่งนั้น

3) พฤติกรรม (Behaviour Component) เป็นความพร้อมที่จะกระทำ เป็นผลเนื่องมาจากความคิดและความรู้สึก องค์ประกอบนี้มีแนวโน้มทางปฏิบัติหรือมีสิ่งเร้าที่เหมาะสม จะเกิดการปฏิบัติหรือปฏิกิริยาอย่างหนึ่งอย่างใด

ดวงเดือน พันธุมนาวิน (2523 อ้างถึงใน ณรงค์ชัย วรรณ โคตร, 2546: 23) ได้กล่าวไว้ว่า องค์ประกอบของทักษะ มีอยู่ 3 ด้านคือ

1) ด้านความคิด (Cognitive Component) หมายถึงทักษะของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งนั้น ต้องประกอบด้วยความรู้เกี่ยวกับสิ่งนั้น และรู้ว่ามีคุณหรือโทษมากน้อยเพียงใด เป็นความรู้หรือความเชื่อถือที่ใช้ประเมินสิ่งนั้นได้

2) ด้านความรู้สึก (Affective Component) หมายถึงความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบสิ่งนั้น พอใจหรือไม่พอใจ และจะเกิดขึ้น โดยอัตโนมัติ เมื่อมีความรู้สึกเกี่ยวกับคุณหรือโทษของสิ่งนั้นแล้ว

3) ด้านความพร้อมที่จะกระทำ (Action Tendency Component) หมายถึงความพร้อมที่จะกระทำให้สอดคล้องกับความรู้สึกรู้สึกของคนกับสิ่งนั้น

องค์ประกอบทั้งสามด้านนี้ มีความสอดคล้องกัน ถ้าองค์ประกอบด้านใดด้านหนึ่งเปลี่ยนแปลงไป ทักษะของบุคคลนั้นจะเปลี่ยนแปลงไปด้วย

ฌวงค์ชัย วรรณโกตร (2546: 30) ได้กล่าวไว้ว่า สิ่งที่มีผลต่อทัศนคติ คืออายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในชีวิต ฐานะทางเศรษฐกิจ และอาชีพ ขึ้นอยู่กับการคิดว่าเป็นพวกเดียวกันหรือขึ้นอยู่กับจำนวนคนส่วนมากมีทัศนคติเช่นไร ส่วนที่เหลือจะมีทัศนคติคล้ายตาม

Allport (1953 อ้างถึงใน ฌวงค์ชัย วรรณโกตร, 2546: 31) ได้กล่าวไว้ว่า ทัศนคติอาจเกิดขึ้นได้จากสิ่งต่อไปนี้คือ

1) กระบวนการเรียนรู้ที่ได้จากการเพิ่มพูนและบูรณาการของการตอบสนองของความคิดต่างๆ

2) ประสบการณ์ส่วนตัว ขึ้นอยู่กับความแตกต่างของบุคคล ซึ่งมีประสบการณ์ที่แตกต่างกันไป นอกจากประสบการณ์ของบุคคลจะสะสมขึ้นเรื่อยๆแล้ว ยังทำให้มีแบบฉบับ (pattern) เป็นของตัวเองด้วย ดังนั้นทัศนคติบางอย่างจึงเป็นเรื่องเฉพาะของแต่ละบุคคลด้วย ขึ้นอยู่กับพัฒนาการและความเจริญของบุคคลนั้นๆ

3) การเลียนแบบการถ่ายทอดทัศนคติของบุคคลบางคน ได้มาจากการเลียนแบบทัศนคติของคนอื่นที่ตนพอใจ

4) อิทธิพลของกลุ่มสังคม โดยการมีทัศนคติคล้ายตามกลุ่มสังคมที่ตนอาศัยตามสภาพแวดล้อม

Foster (1952 อ้างถึงใน ตำราใจ แจ่มใส, 2538: 12) ได้สรุปไว้ว่า แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดทัศนคติมาจากปัจจัย 2 ประการคือ

1) ประสบการณ์ที่มีต่อบุคคล สิ่งของ หรือสถานการณ์ จากการได้พบ ได้เห็น ได้ทดลองและความคุ้นเคย ซึ่งถือว่าเป็นประสบการณ์ตรง (Direct Experience) ส่วนการได้ยิน ได้ฟัง ได้เห็น หรือได้อ่าน แต่ไม่ได้ทดลองหรือเห็นของจริง ถือว่าเป็นประสบการณ์ทางอ้อม (Indirect Experience) เนื่องจากทัศนคติเกิดจากการรับทราบ เพราะฉะนั้นบุคคลไม่อาจมีทัศนคติต่อสิ่งที่เขาไม่ได้มีประสบการณ์ทั้งทางตรงและทางอ้อมได้เลย

2) ค่านิยมและการตัดสินใจ ค่านิยม การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่ง จะมีทัศนคติอย่างไร ต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรืออาจมีความรู้สึกรู้สึกว่าสิ่งนั้นถูกหรือผิด ย่อมขึ้นอยู่กับวัฒนธรรม ค่านิยมและมาตรฐานของกลุ่มบุคคลนั้นใช้ชีวิตอยู่

## 2.2 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เรือโทหญิง สิริพันธุ์ โคมอุดม (2545) วิจัยเรื่อง ความสัมพันธ์ของภาวะผู้นำ ความเชื่อเรื่องอำนาจควบคุมตนเอง กับความสามารถในการตัดสินใจผู้ควบคุมงานอาวุโส บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ผลการวิจัยพบว่า 1) คุณลักษณะส่วนบุคคลใน ด้านเพศ ประสบการณ์ในการฝึกอบรม และประสบการณ์ในการทำงานต่างประเทศ มีความสัมพันธ์กับความสามารถในการตัดสินใจ 2) ภาวะมุ่งคนและมุ่งงาน มีความสัมพันธ์กับความสามารถในการตัดสินใจ 3) ความเชื่ออำนาจควบคุมตนเองมีความสัมพันธ์กับความสามารถในการตัดสินใจ 4) ภาวะผู้นำแบบมุ่งคนภาวะผู้นำแบบมุ่งงานและความเชื่ออำนาจควบคุมตนเองสามารถพยากรณ์ความสามารถในการตัดสินใจได้

ศรีประไพ อุดมละมุล (2547) วิจัยเรื่องบทบาทของสตรีในการดำเนินงานกองทุนหมู่บ้าน จังหวัดนนทบุรี ผลการวิจัยพบว่า กรรมการสตรีมีบทบาทมากที่สุดในการพิจารณาเงินกู้ รองลงมาคือ บทบาทด้านการบริหาร และมีบทบาทน้อยที่สุดในด้านการส่งเสริมอาชีพ ปัจจัยที่มีผลต่อบทบาทของกรรมการสตรีในการดำเนินงานกองทุนหมู่บ้าน ได้แก่ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งกรรมการกองทุนหมู่บ้าน ส่วนปัจจัยที่ไม่มีผลต่อบทบาทในการดำเนินงานได้ สถานภาพสมรส ระยะเวลาที่อยู่ในพื้นที่ การเข้าถึงแหล่งข้อมูลข่าวสาร ประสบการณ์การฝึกอบรม และประสบการณ์จากกองทุนอื่น ปัญหาเกี่ยวกับบทบาทของกรรมการสตรีในการดำเนินงานของกองทุนหมู่บ้านที่สำคัญ ได้แก่ การขาดความรู้ ขาดความมั่นใจในการทำงาน ปฏิบัติหน้าที่ไม่ได้เต็มที่ เนื่องจากมีภาระทางครอบครัว มีบทบาทน้อยในการแสดงความคิดเห็นต่อที่ประชุม รวมทั้งไม่ได้รับการยอมรับความคิดเห็นที่เสนอ ซึ่งมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมคือ กรรมการสตรีต้องมีความมั่นใจและศึกษาระเบียบกฎหมาย เป็นแนวทางในการดำเนินงาน มีการ วางแผนบริหารจัดการกองทุน เวลาทำงานส่วนตัวและครอบครัวให้เหมาะสม เข้าใจสิทธิและหน้าที่ของกรรมการ ร่วมแสดงความคิดเห็น และควรให้มีจำนวนกรรมการที่เป็นสตรีให้มากกว่าเดิม เพราะมีความเป็นผู้นำ และรับผิดชอบมากกว่าผู้ชาย

ปิยพร ลาภพรหมรัตน์ (2542) ศึกษากรณี สมาชิกองค์การบริหารส่วนจังหวัด เพื่อศึกษาถึงระดับการยอมรับบทบาทสตรีทางการเมืองและปัจจัยที่มีต่อความสัมพันธ์กับการยอมรับบทบาทสตรีทางการเมือง ผลการศึกษาด้านการยอมรับบทบาทสตรีทางการเมืองพบว่า มีการยอมรับอยู่ในระดับสูง และผลการศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับการยอมรับบทบาทสตรีทางการเมืองพบว่า อายุ การศึกษาของบิดา และการติดตามข่าวสารทางการเมืองมีความสัมพันธ์ต่อการยอมรับบทบาทสตรี

ทางการเมือง ส่วน เพศ ระดับการศึกษา ระยะเวลาดำรงตำแหน่ง และการศึกษาของมารดา ไม่มี ความสัมพันธ์กับการยอมรับบทบาทสตรีทางการเมือง

**วันเพ็ญ บรรจงศิลป์ (2541)** ศึกษาเรื่องภาวะผู้นำของข้าราชการสตรีในกระบวนการบริหารงานยุติธรรมของไทย ผลการวิจัยพบว่า ภาวะผู้นำสตรีที่บริหารงานในกระบวนการยุติธรรม โดยรวมจะอยู่ในระดับมาก ในด้านของ การมีมนุษยสัมพันธ์ การตัดสินใจ การยอมรับของสังคม ความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ ความสามารถในการบริหาร และความเฉลียวฉลาด ในขณะที่ภาวะผู้นำ ด้านการยอมรับของข้าราชการชาย และความสามารถในการปรับตัว อยู่รับในระดับปานกลาง

ผู้นำสตรีที่บริหารงานในกระบวนการยุติธรรมที่ได้ให้ข้อคิดเห็นด้านต่างๆคือ การที่ข้าราชการยอมรับสตรีเป็นผู้นำได้ เพราะผู้บริหารสตรีนั้นเป็นที่ยอมรับในความรู้ความสามารถในการบริหารงานทุกด้านและไม่พบปัญหาหรืออุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่แต่อย่างใด สามารถมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดีกับเพื่อนร่วมงาน มีการปรับตัวเข้ากับเพื่อนร่วมงาน โดยเน้นว่าเป็นสิ่งจำเป็นอย่างมาก มีการนำความรู้ความสามารถใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อให้เกิดการยอมรับจากสังคม

**มนัส แก้วประพันธ์ (2541)** ศึกษาเรื่องผลสำเร็จในการดำเนินงานของคณะกรรมการพัฒนาสตรีหมู่บ้าน ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อผลสำเร็จในการดำเนินงานได้แก่ รายได้ การสนับสนุนจากเจ้าหน้าที่ของรัฐและภาคเอกชน การได้รับข่าวสารจากภายนอกที่แตกต่างกัน ความรู้ความเข้าใจในการดำเนินงานและเงินกองทุนพัฒนาสตรีหมู่บ้าน ปัจจัยที่ไม่มีผลต่อผลสำเร็จได้แก่ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ตำแหน่งหน้าที่ในคณะกรรมการพัฒนาสตรีหมู่บ้าน และอาชีพ ส่วนปัญหาและอุปสรรค ในการดำเนินงานได้แก่ ปัญหาเกี่ยวกับทักษะในการดำเนินงานของคณะกรรมการพัฒนาสตรีหมู่บ้านด้านการดำเนินงานตามแผน การบริหารจัดการ การประเมินผล ปัญหาด้านทุนและตลาด

## บทที่ 3

### ระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยเรื่อง “การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย” เป็นงานวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษาถึงการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ในการเก็บรวบรวมข้อมูล และใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือหลักในการรวบรวมแบบเก็บข้อมูลครั้งเดียว (One-shot case study) จากนั้นจึงนำมาวิเคราะห์ทางสถิติ

#### 3.1 ประชากรเป้าหมาย

การวิจัยครั้งนี้ ได้ทำการศึกษาจากกลุ่มบุคคล ที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ได้แก่ กลุ่มผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ (หรือ เทียบเท่า) ผู้ปฏิบัติการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และ ประชาชนผู้ใช้บริการสายการบินภายในประเทศ จำนวน 21,262 คน (ข้อมูลจากสำนักงานสายการบินภายในประเทศ, 2548)

#### 3.2 การกำหนดขนาดตัวอย่าง

โดยใช้สูตรในการคำนวณกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

$$\text{สูตร } n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

โดย  $n$  = จำนวนตัวอย่าง

$N$  = จำนวนประชากร ซึ่งเท่ากับ 21,262

$e$  = ค่าความคลาดเคลื่อน จากการประมาณค่าในที่นี้

กำหนดให้เท่ากับ 5% หรือ = 0.05

$$n = \frac{21,262}{1 + 21,262(0.05)^2}$$

$$= 399$$

รวมจำนวนตัวอย่าง 400 คน

### 3.3 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ (หรือ เทียบเท่า) ผู้ปฏิบัติการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และประชาชนผู้ใช้บริการสายการบินภายในประเทศ จำนวน 400 คน ในการวิจัยเชิงปริมาณเพื่อ แจกแบบสอบถาม

### 3.4 การสุ่มตัวอย่าง

- 1) ศึกษาเฉพาะที่อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ
- 2) คำนวณหาสัดส่วนของประชากรในแต่ละกลุ่มต่อจำนวนประชากรทั้งหมด
- 3) กำหนดจำนวนตัวอย่างในแต่ละกลุ่ม โดยนำจำนวนตัวอย่างทั้งหมด 400 คน เทียบกับสัดส่วนของประชากรที่ทำการศึกษา

กลุ่ม	จำนวน ประชากร	การประมาณค่าสัดส่วน	จำนวนตัวอย่าง
ผู้บริหาร	700	0.03	12
พนักงาน	6,000	0.28	112
ต้อนรับ	14,562	0.69	276
ประชาชน			
รวม	21,262	1.00	400

4) ทำการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ในการแจกแบบสอบถาม สักส่วนข้างต้น

### 3.5 การทดสอบความเที่ยงตรงและความน่าเชื่อถือ

โดยการทำแบบสอบถามให้อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้รู้และผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบความเที่ยงตรง (Validity) ของข้อคำถาม จากนั้นจึงนำแบบสอบถามไปทำการทดสอบ ความน่าเชื่อถือ (Reliability) โดยทำการแจกแบบสอบถามจำนวน 40 ชุด กับกลุ่มที่มีความคล้ายคลึงกับกลุ่มประชากรมากที่สุด แล้วจึงนำมาคำนวณหาความน่าเชื่อถือข้อคำถามโดยใช้สูตรของวิธีสัมประสิทธิ์แบบ อัลฟ่า (Alpha-Coefficient) ของ Cronbach's Alpha โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (พวงรัตน์ ทวีรัตน์, 2540: 125-126) กลุ่มความคิดเห็นที่มีต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย มีค่าเท่ากับ 0.9324

สูตรสัมประสิทธิ์อัลฟ่า

$$\alpha = \frac{n}{n-1} \left\{ \frac{1 - \sum Si^2}{St^2} \right\}$$

เมื่อ	$\alpha$	หมายถึงค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ
	n	หมายถึงจำนวนข้อคำถาม
	St <sup>2</sup>	หมายถึงความแปรปรวนของรวมทั้งฉบับ
	Si <sup>2</sup>	หมายถึงผลรวมของค่าความแปรปรวนเป็นรายข้อ

### 3.6 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

1) กลุ่มตัวแปรด้านคุณลักษณะทางประชากรศาสตร์ (กลุ่มตัวแปรอิสระ)

(1) เพศ

ให้ค่า เพศชาย = 1

ให้ค่า เพศหญิง = 2

- (2) อายุ
- |             |             |   |   |
|-------------|-------------|---|---|
| ให้ค่ากลุ่ม | 20 – 30 ปี  | = | 1 |
| ให้ค่ากลุ่ม | 31 – 40 ปี  | = | 2 |
| ให้ค่ากลุ่ม | 41 – 50 ปี  | = | 3 |
| ให้ค่ากลุ่ม | 51 – 60 ปี  | = | 4 |
| ให้ค่ากลุ่ม | 60 ปีขึ้นไป | = | 5 |
- (3) การศึกษา
- |             |                         |   |   |
|-------------|-------------------------|---|---|
| ให้ค่ากลุ่ม | มัธยมศึกษา หรือ ต่ำกว่า | = | 1 |
| ให้ค่ากลุ่ม | ปวช/ ปวส                | = | 2 |
| ให้ค่ากลุ่ม | ปริญญาตรี               | = | 3 |
| ให้ค่ากลุ่ม | ปริญญาโท                | = | 4 |
| ให้ค่ากลุ่ม | ปริญญาเอก               | = | 5 |
- (4) สถานภาพ/บทบาทของท่านที่เกี่ยวข้องกับการบิน
- |             |  |   |   |
|-------------|--|---|---|
| ให้ค่ากลุ่ม | ผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ (หรือ เทียบเท่า)   | = | 1 |
| ให้ค่ากลุ่ม | ผู้ปฏิบัติการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน | = | 2 |
| ให้ค่ากลุ่ม | ประชาชนผู้ใช้บริการสายการบินภายในประเทศ  | = | 3 |

2) กลุ่มตัวแทนด้านประสบการณ์การใช้บริการสายการบิน

(1) ท่านเดินทางโดยใช้บริการเครื่องบินโดยสาร

- |             |                            |   |   |
|-------------|----------------------------|---|---|
| ให้ค่ากลุ่ม | ครั้งนี้เป็นครั้งแรก       | = | 1 |
| ให้ค่ากลุ่ม | นานๆครั้ง                  | = | 2 |
| ให้ค่ากลุ่ม | เดือนละ 1-2 ครั้ง          | = | 3 |
| ให้ค่ากลุ่ม | สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง        | = | 4 |
| ให้ค่ากลุ่ม | มากกว่าสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง | = | 5 |

(2) ท่านเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินเป็นผู้หญิงหรือไม่

- |             |          |   |   |
|-------------|----------|---|---|
| ให้ค่ากลุ่ม | เคย      | = | 1 |
| ให้ค่ากลุ่ม | ไม่เคย   | = | 2 |
| ให้ค่ากลุ่ม | ไม่แน่ใจ | = | 3 |

(3) ท่านเดินทางโดยใช้บริการเครื่องบินโดยสารมานานเพียงใด

- |             |               |   |   |
|-------------|---------------|---|---|
| ให้ค่ากลุ่ม | น้อยกว่า 1 ปี | = | 1 |
| ให้ค่ากลุ่ม | 1 - 3 ปี      | = | 2 |

ให้ค่ากลุ่ม	มากกว่า 3 -5 ปี	= 3
ให้ค่ากลุ่ม	มากกว่า 5 -7 ปี	= 4
ให้ค่ากลุ่ม	มากกว่า 7 ปีขึ้นไป	= 5

## (4) ท่านคิดว่า การโดยสารเครื่องบินมีความปลอดภัยในระดับใด

ให้ค่ากลุ่ม	ปลอดภัยระดับสูง	= 1
ให้ค่ากลุ่ม	ปลอดภัยระดับปานกลาง	= 2
ให้ค่ากลุ่ม	ปลอดภัยระดับต่ำ	= 3

## (5) ท่านเคยโดยสารเครื่องบินเป็นระยะเวลาที่นานที่สุดต่อครั้ง

ให้ค่ากลุ่ม	น้อยกว่า 1 ชั่วโมง	= 1
ให้ค่ากลุ่ม	1 -3 ชั่วโมง	= 2
ให้ค่ากลุ่ม	มากกว่า 3 -5 ชั่วโมง	= 3
ให้ค่ากลุ่ม	มากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป	= 4

## 3) กลุ่มตัวแปรด้านการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง

## (1) คุณสมบัตินักบินหญิง

ได้แก่ ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับคุณสมบัตินักบินหญิงในด้านต่างๆ โดย

ใช้มาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) ได้ กำหนดค่าไว้ดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	5
เห็นด้วย	=	4
ไม่แน่ใจ	=	3
ไม่เห็นด้วย	=	2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	1

ข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ มีความเป็นผู้นำ, มีทักษะในการตัดสินใจ, มีสรีระที่เหมาะสม, มีความรับผิดชอบสูง, มีความเชื่อมั่น, มีทักษะในการบังคับอากาศยาน, มีทักษะในการสื่อสาร

การแปลความหมายค่าเฉลี่ย ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	4.21 – 5.00	หมายถึง การยอมรับระดับมากที่สุด
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	3.41 – 4.20	หมายถึง การยอมรับระดับมาก
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	2.61 – 3.40	หมายถึง การยอมรับระดับปานกลาง
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	1.81 – 2.60	หมายถึง การยอมรับระดับน้อย

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.00 – 1.80 หมายถึง การยอมรับระดับน้อยที่สุด

(2) ด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน

ได้แก่ ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับด้านมาตรฐานการเป็นนักบินในด้านต่างๆ โดยใช้มาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) ได้ กำหนดค่าไว้ดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	5
เห็นด้วย	=	4
ไม่แน่ใจ	=	3
ไม่เห็นด้วย	=	2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	1

ข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ มีความเป็นผู้นำเทียบเท่าผู้ชาย สามารถสั่งการได้ดีเท่าผู้ชาย ถ้าตัดสินใจได้เร็วเท่าผู้ชาย มีความเหมาะสมในการเป็นนักบินเท่าผู้ชาย สามารถปรับตัวเข้ากับเพื่อนร่วมงานได้ สามารถปรับตัวเข้ากับการทำงานได้ มักจะประสบปัญหาในการทำงานเสมอ มีความรับผิดชอบหน้าที่สูงกว่าผู้ชาย

การแปลความหมายค่าเฉลี่ย ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	4.21 – 5.00	หมายถึง การยอมรับระดับมากที่สุด
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	3.41 – 4.20	หมายถึง การยอมรับระดับมาก
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	2.61 – 3.40	หมายถึง การยอมรับระดับปานกลาง
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	1.81 – 2.60	หมายถึง การยอมรับระดับน้อย
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	1.00 – 1.80	หมายถึง การยอมรับระดับน้อยที่สุด

(3) มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน

ได้แก่ ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยานในด้านต่างๆ โดยใช้มาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) ได้ กำหนดค่าไว้ดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	5
เห็นด้วย	=	4
ไม่แน่ใจ	=	3
ไม่เห็นด้วย	=	2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	1

ข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ ผ่านการคัดเลือกโดยใช้เกณฑ์เช่นเดียวกับผู้ชาย ได้รับการฝึกมาให้มีมาตรฐานเดียวกันเหมือนผู้ชาย

สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาพอากาศปรกติ สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาพอากาศแปรปรวน สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาวะคับขัน มีทักษะในการบังคับอากาศยาน

การแปลความหมายค่าเฉลี่ย ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	4.21 – 5.00	หมายถึง การยอมรับระดับมากที่สุด
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	3.41 – 4.20	หมายถึง การยอมรับระดับมาก
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	2.61 – 3.40	หมายถึง การยอมรับระดับปานกลาง
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	1.81 – 2.60	หมายถึง การยอมรับระดับน้อย
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	1.00 – 1.80	หมายถึง การยอมรับระดับน้อยที่สุด

(4) มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ

ได้แก่ ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะในด้านต่างๆ โดย

ใช้มาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) ได้ กำหนดค่าไว้ดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	5
เห็นด้วย	=	4
ไม่แน่ใจ	=	3
ไม่เห็นด้วย	=	2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	1

ข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ มีพื้นฐานการศึกษาขั้นต่ำในระดับปริญญาตรี มี

ความสามารถในการจดจำคิกว่านักบินชาย ควรมีการศึกษาในระดับที่สูงกว่านักบินชาย มีทักษะด้านเทคนิคและการใช้อุปกรณ์

การแปลความหมายค่าเฉลี่ย ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	4.21 – 5.00	หมายถึง การยอมรับระดับมากที่สุด
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	3.41 – 4.20	หมายถึง การยอมรับระดับมาก
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	2.61 – 3.40	หมายถึง การยอมรับระดับปานกลาง
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	1.81 – 2.60	หมายถึง การยอมรับระดับน้อย
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	1.00 – 1.80	หมายถึง การยอมรับระดับน้อยที่สุด

(5) มาตรฐานด้านการตัดสินใจ

ได้แก่ ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจในด้านต่างๆ ใช้มาตร

วัดแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) ได้ กำหนดค่าไว้ดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	5
เห็นด้วย	=	4

ไม่แน่ใจ	=	3
ไม่เห็นด้วย	=	2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	1

ข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ มีความกล้าที่จะตัดสินใจ มีความมั่นใจในการตัดสินใจ มีการตัดสินใจที่ฉับไว ทันทต่อเหตุการณ์ มีการตัดสินใจที่รอบคอบ ตัดสินใจได้อย่างถูกต้องในสภาวะปรกติ ตัดสินใจได้อย่างถูกต้องแม้ในสภาวะคับขัน มีความเชื่อมั่นในตัวเองสูง

การแปลความหมายค่าเฉลี่ย ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	4.21 – 5.00	หมายถึง	การยอมรับระดับมากที่สุด
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	3.41 – 4.20	หมายถึง	การยอมรับระดับมาก
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	2.61 – 3.40	หมายถึง	การยอมรับระดับปานกลาง
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	1.81 – 2.60	หมายถึง	การยอมรับระดับน้อย
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	1.00 – 1.80	หมายถึง	การยอมรับระดับน้อยที่สุด

#### (6) มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์

ได้แก่ ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ในด้านต่างๆ โดยใช้มาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) ได้ กำหนดค่าไว้ดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	5
เห็นด้วย	=	4
ไม่แน่ใจ	=	3
ไม่เห็นด้วย	=	2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	1

ข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ ความมั่นคงทางอารมณ์ ความทนทานต่อแรงเสียดทาน ความเป็นตัวของตัวเอง การแก้ปัญหาด้วยอารมณ์ การแก้ปัญหาโดยใช้เหตุผล ความละเอียดอ่อนในการพิจารณาประเด็นต่างๆ ความรอบคอบในการแก้ปัญหา ความผิดพลาดจากการพลั้งเผลอ

การแปลความหมายค่าเฉลี่ย ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	4.21 – 5.00	หมายถึง	การยอมรับระดับมากที่สุด
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	3.41 – 4.20	หมายถึง	การยอมรับระดับมาก
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	2.61 – 3.40	หมายถึง	การยอมรับระดับปานกลาง
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	1.81 – 2.60	หมายถึง	การยอมรับระดับน้อย
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	1.00 – 1.80	หมายถึง	การยอมรับระดับน้อยที่สุด

## (7) มาตรฐานด้านสรีระ

ได้แก่ ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับด้านมาตรฐานด้านสรีระในด้านต่างๆ โดยใช้มาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) ได้ กำหนดค่าไว้ดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	5
เห็นด้วย	=	4
ไม่แน่ใจ	=	3
ไม่เห็นด้วย	=	2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	1

ข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ ความอดทนต่อภาระการทำงานหนัก การมีสรีระที่เอื้อต่อการเป็นนักบิน การมีข้อจำกัดด้านร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน ภาวะการเปลี่ยนแปลงของร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน

การแปลความหมายค่าเฉลี่ย ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	4.21 – 5.00	หมายถึง การยอมรับระดับมากที่สุด
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	3.41 – 4.20	หมายถึง การยอมรับระดับมาก
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	2.61 – 3.40	หมายถึง การยอมรับระดับปานกลาง
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	1.81 – 2.60	หมายถึง การยอมรับระดับน้อย
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง	1.00 – 1.80	หมายถึง การยอมรับระดับน้อยที่สุด

### 3.7 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ในการเก็บรวบรวมข้อมูล จำนวน 400 ชุด มีจำนวนข้อคำถามทั้งสิ้น 54 ข้อ โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วนดังนี้

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ จำนวน 4 ข้อ
- ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านประสิทธิภาพการใช้บริการสายการบิน จำนวน 5 ข้อ
- ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทยจำนวน 45 ข้อ

### 3.8 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) เพื่อพรรณนาคุณลักษณะของตัวแปรแต่ละตัวในการศึกษาครั้งนี้ โดยใช้สถิติความถี่ (Frequencies) เปอร์เซ็นต์ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) เพื่อทดสอบสมมติฐานความสัมพันธ์ของปัจจัยเชิงสาเหตุด้านต่างๆ ที่มีต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย ได้แก่ T-test, ANOVA โดยโปรแกรม SPSS ซึ่งกำหนดค่านัยสำคัญที่ 0.05

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเพื่อศึกษาการยอมรับของสังคมไทยที่มีต่อบทบาทของการเป็นนักบินพาณิชย์หญิงและศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นกลุ่มตัวอย่างของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ได้แก่ กลุ่มผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ (หรือเทียบเท่า) ผู้ปฏิบัติการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และประชาชนผู้ใช้บริการสายการบิน (ในประเทศ) จำนวน 400 คน ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลของการวิจัยตามลำดับ ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา สถานภาพ/บทบาทของ ผู้ตอบแบบสอบถามที่เกี่ยวข้องกับการบิน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านประสบการณ์การใช้บริการสายการบิน ได้แก่ ความถี่ในการใช้บริการ เครื่องบินโดยสาร การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง ระยะเวลาที่ผ่านมา นานเพียงใดที่ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร ความรู้ถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน และ ระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง

ส่วนที่ 3 การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ได้แก่ คุณสมบัติของนักบินหญิง มาตรฐานการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ มาตรฐานด้านการตัดสินใจ มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ และมาตรฐานด้านสรีระ

#### 4.1 ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ศึกษา โดยแยกเป็น กลุ่มผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ (หรือเทียบเท่า) ผู้ปฏิบัติการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และประชาชนผู้ใช้บริการสายการบิน(ในประเทศ) จำนวน 400 คน มีลักษณะทั่วไปดังนี้

เพศ กลุ่มตัวอย่างส่วนมากเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 55.5 รองลงมาเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 44.5

อายุ กลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีอายุอยู่ในช่วง 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 32.0 รองลงมาคืออายุอยู่ในช่วง 41 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.2 และมีอายุอยู่ในช่วง 20 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 24.5 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มที่อายุมากกว่า 60 ปี ขึ้นไป มีส่วนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.5

การศึกษา กลุ่มตัวอย่างส่วนมากสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 60.0 รองลงมาคือระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 23.5 ส่วนกลุ่มที่มีระดับการศึกษาปริญญาเอก มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.0

สถานภาพ/บทบาทของผู้ตอบแบบสอบถามที่เกี่ยวข้องกับการบิน กลุ่มตัวอย่างส่วนมากเป็นประชาชนผู้ใช้บริการสายการบิน (ในประเทศไทย) คิดเป็นร้อยละ 68.5 รองลงมาคือผู้ประกอบการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน คิดเป็นร้อยละ 28.0 ส่วนกลุ่มที่น้อยที่สุดคือกลุ่มผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ (หรือเทียบเท่า) คิดเป็นร้อยละ 3.5 (รายละเอียดตารางที่ 4.1)

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน

ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>เพศ</b>		
ชาย	222	55.5
หญิง	178	44.5
รวม	400	100.0
<b>อายุ</b>		
20 – 30 ปี	98	24.5
31 – 40 ปี	128	32.0
41 – 50 ปี	118	29.5
51 – 60 ปี	46	11.5
มากกว่า 60 ปี ขึ้นไป	10	2.5
รวม	400	100.0
<b>การศึกษา</b>		
มัธยมศึกษาหรือต่ำกว่า	26	6.5
ปวช./ปวส.	24	6.0
ปริญญาตรี	240	60.0
ปริญญาโท	94	23.5
ปริญญาเอก	16	4.0
รวม	400	100.0
<b>สถานภาพ/บทบาทของผู้ตอบแบบสอบถามที่เกี่ยวข้องกับการบิน</b>		
ผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ (หรือเทียบเท่า)	14	3.5
ผู้ปฏิบัติการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	112	28.0
ประชาชนผู้ใช้บริการสายการบิน (ในประเทศ)	274	68.5
รวม	400	100.0

## 4.2 ข้อมูลด้านประสิทธิภาพการให้บริการสายการบิน

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา จำนวน 400 คน จากกลุ่มผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ (หรือเทียบเท่า) ผู้ปฏิบัติการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และประชาชนผู้ให้บริการสายการบิน (ในประเทศไทย) มีข้อมูลด้านประสิทธิภาพการให้บริการสายการบิน ดังนี้

ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร กลุ่มตัวอย่างส่วนมากใช้บริการเครื่องบินโดยสารนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 49.0 รองลงมาเดินทางมากกว่าสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 21.0 ส่วนกลุ่มที่เดินทางสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง มีน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.5

การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ไม่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง คิดเป็นร้อยละ 83.0 รองลงมาคือ ไม่แน่ใจว่าเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง คิดเป็นร้อยละ 11.5 ส่วนที่น้อยสุดคือเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง คิดเป็นร้อยละ 5.5

ระยะเวลาที่ผ่านมา ที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ใช้บริการเครื่องบินโดยสารมานานมากกว่า 7 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 42.5 รองลงมาคือ 1-3 ปี คิดเป็นร้อยละ 16.0 ส่วนกลุ่มที่น้อยสุด คือ น้อยกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.5

ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ตอบว่ามีความปลอดภัยระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 92.5 รองลงมาตอบว่ามีความปลอดภัยระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 7.5 และ ไม่มีผู้ใดที่ตอบว่ามีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบินอยู่ในระดับต่ำ

ระยะเวลาหนานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก โดยสารเครื่องบินต่อครั้งมากกว่า 5 ชั่วโมง ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 38.0 รองลงมาคือ 1-3 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 29.5 ส่วนกลุ่มที่โดยสารเครื่องบินมากกว่า 3-5 ชั่วโมง มีน้อยสุด คิดเป็นร้อยละ 9.5 (รายละเอียดดังตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลด้านประสบการณ์การใช้บริการสายการบิน  
ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบิน

ข้อมูลด้านประสบการณ์การใช้บริการสายการบิน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร		
ครั้งนี้เป็นครั้งแรก	26	6.5
นาน ๆ ครั้ง	196	49.0
เดือนละ 1 – 2 ครั้ง	76	19.0
สัปดาห์ละ 1 – 2 ครั้ง	18	4.5
มากกว่าสัปดาห์ละ 1 – 2 ครั้ง	84	21.0
รวม	400	100.0
การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง		
เคย	22	5.5
ไม่เคย	332	83.0
ไม่แน่ใจ	46	11.5
รวม	400	100.0
ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร		
น้อยกว่า 1 ปี	42	10.5
1 – 3 ปี	64	16.0
มากกว่า 3 – 5 ปี	80	20.0
มากกว่า 5 – 7 ปี	44	11.0
มากกว่า 7 ปี ขึ้นไป	170	42.5
รวม	400	100.0
ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน		
ปลอดภัยระดับสูง	370	92.5
ปลอดภัยระดับปานกลาง	30	7.5
ปลอดภัยระดับต่ำ	-	0.0
รวม	400	100.0

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ข้อมูลด้านประสบการณ์การใช้บริการสายการบิน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง		
น้อยกว่า 1 ชั่วโมง	92	23.0
1 – 3 ชั่วโมง	118	29.5
มากกว่า 3 – 5 ชั่วโมง	38	9.5
มากกว่า 5 ชั่วโมง ขึ้นไป	152	38.0
รวม	400	100.0

### 4.3 การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง

ในการศึกษากลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน จากกลุ่มผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ (หรือเทียบเท่า) ผู้ปฏิบัติการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และประชาชนผู้ใช้บริการสายการบิน (ในประเทศไทย) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ได้แก่ คุณสมบัติของนักบินหญิง มาตรฐานการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน มาตรฐานด้านบุคลิกภาพ มาตรฐานด้านการตัดสินใจ มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ และมาตรฐานด้านสรีระ ซึ่งการศึกษาก่อนการยอมรับ ได้แปลความหมายระดับการยอมรับจากค่าเฉลี่ย ซึ่งผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 4.21 – 5.00 หมายถึง การยอมรับระดับมากที่สุด

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 3.41 – 4.20 หมายถึง การยอมรับระดับมาก

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 2.61 – 3.40 หมายถึง การยอมรับระดับปานกลาง

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.81 – 2.60 หมายถึง การยอมรับระดับน้อย

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.00 – 1.80 หมายถึง การยอมรับระดับน้อยที่สุด

#### 4.3.1 คุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง

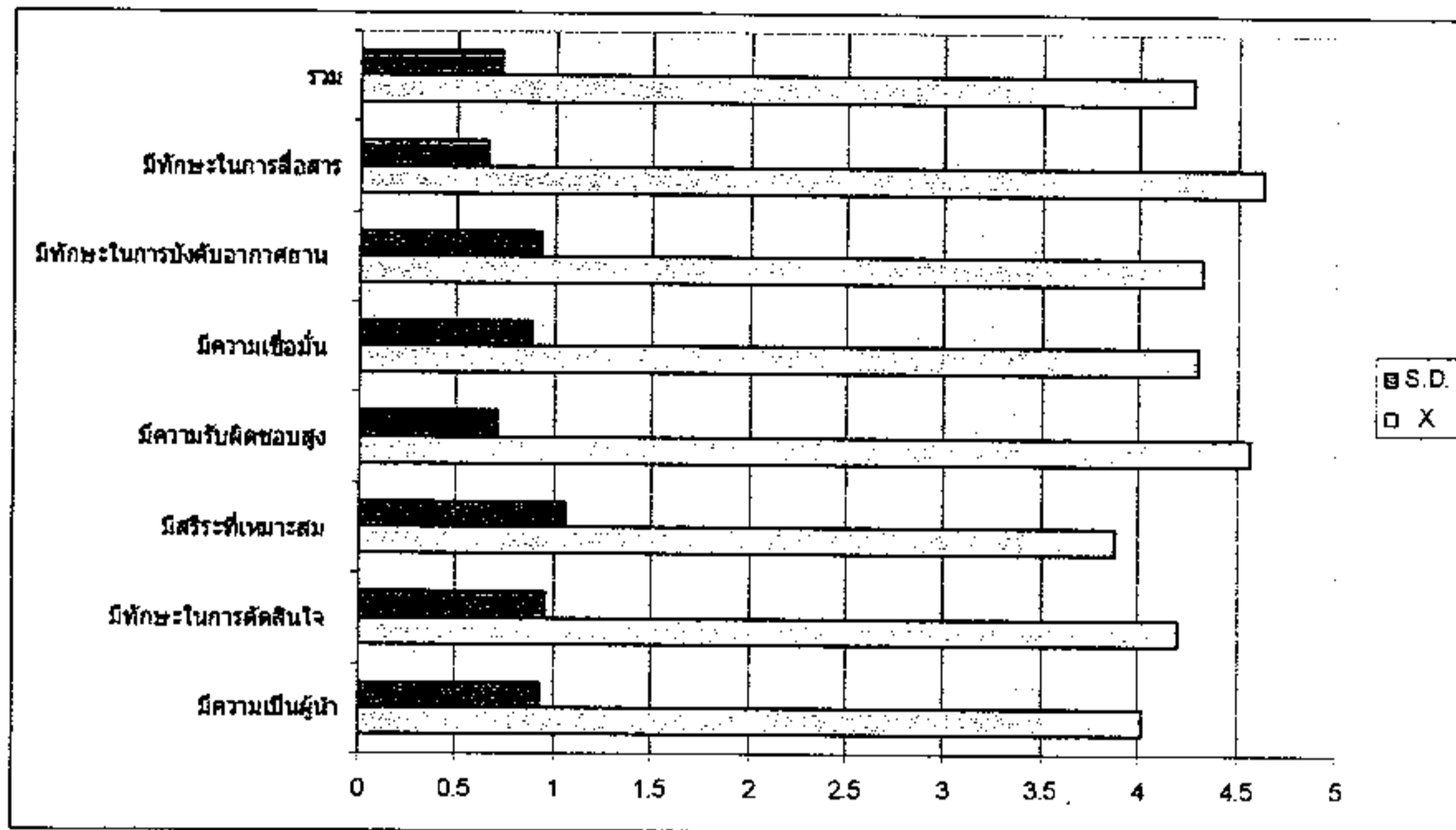
จากการศึกษาคุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง โดยมีข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ มีความเป็นผู้นำ มีทักษะในการตัดสินใจ มีสรีระที่เหมาะสม มีความรับผิดชอบสูง มีความเชื่อมั่น มีทักษะในการบังคับอากาศยาน และมีทักษะในการสื่อสาร พบการยอมรับในด้านคุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิงในภาพรวม อยู่ในระดับมากที่สุด ( $X = 4.27, S.D. = 0.73$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายชื่อของ

คุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการยอมรับในข้อมีทักษะในการสื่อสาร มากที่สุด ( $\bar{X} = 4.63$ , S.D. = 0.65) รองลงมาคือมีความรับผิดชอบสูง ( $\bar{X} = 4.57$ , S.D. = 0.71) ส่วนข้อที่กลุ่มตัวอย่างให้ระดับการยอมรับน้อยที่สุด คือ การมีสรีระที่เหมาะสม ( $\bar{X} = 3.88$ , S.D. = 1.06) ทั้งนี้เนื่องจากนักบินพาณิชย์หญิง มีข้อจำกัดทางธรรมชาติของร่างกายกล่าวคือ การมีประจำเดือนและการตั้งครรภ์ เป็นต้น (รายละเอียดดังตารางที่ 4.3)

ตารางที่ 4.3 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง

คุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการยอมรับ
มีความเป็นผู้นำ	4.02	0.93	มาก
มีทักษะในการตัดสินใจ	4.20	0.96	มาก
มีสรีระที่เหมาะสม	3.88	1.06	มาก
มีความรับผิดชอบสูง	4.57	0.71	มากที่สุด
มีความเชื่อมั่น	4.30	0.88	มากที่สุด
มีทักษะในการบังคับอากาศยาน	4.32	0.93	มากที่สุด
มีทักษะในการสื่อสาร	4.63	0.65	มากที่สุด
รวม	4.27	0.73	มากที่สุด

แผนภูมิที่ 4.3 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในด้านคุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง



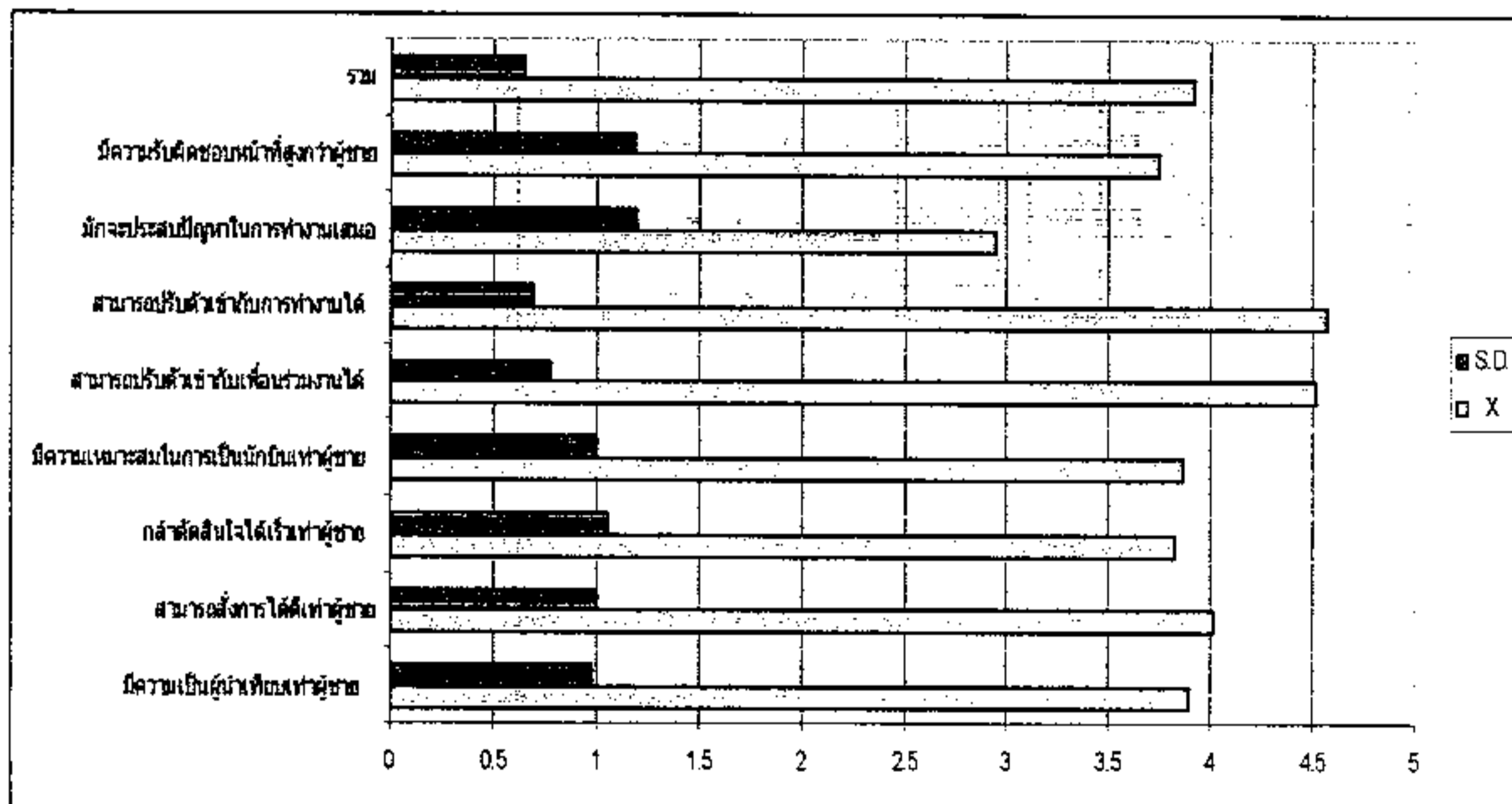
#### 4.3.2 ด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน

จากการศึกษาด้านมาตรฐานการเป็นนักบินโดยมีข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ ความเป็นผู้นำ เทียบเท่าผู้ชาย สามารถตั้งการได้ดีเท่าผู้ชาย ถ้าวัดตัดสินใจได้เร็วเท่าผู้ชาย มีความเหมาะสมในการเป็นนักบินเท่าผู้ชาย สามารถปรับตัวเข้ากับเพื่อนร่วมงานได้ สามารถปรับตัวเข้ากับการทำงานได้ มักจะประสบปัญหาในการทำงานเสมอ และมีความรับผิดชอบหน้าที่สูงกว่าผู้ชาย พบว่าการยอมรับในด้านมาตรฐานการเป็นนักบินในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.93$ , S.D. = 0.65) เมื่อพิจารณาเป็นรายชื่อของมาตรฐานการเป็นนักบิน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการยอมรับในข้อ สามารถปรับตัวเข้ากับการทำงานได้ โดยมีระดับการยอมรับ มากที่สุด รองลงมาคือสามารถปรับตัวเข้ากับเพื่อนร่วมงานได้ ( $\bar{X} = 4.57$ , 4.52 S.D. = 0.69, 0.78 ตามลำดับ) ส่วนข้อที่กลุ่มตัวอย่างให้การยอมรับน้อยที่สุด คือ มักจะประสบปัญหาในการทำงานเสมอ โดยมีระดับการยอมรับอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 2.95$ , S.D. = 1.19) (รายละเอียดดังตารางที่ 4.4)

ตารางที่ 4.4 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน

ด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการยอมรับ
มีความเป็นผู้นำเทียบเท่าผู้ชาย	3.90	.97	มาก
สามารถสั่งการได้ดีเท่าผู้ชาย	4.02	1.00	มาก
กล้าตัดสินใจได้เร็วเท่าผู้ชาย	3.83	1.05	มาก
มีความเหมาะสมในการเป็นนักบินเท่าผู้ชาย	3.87	1.00	มาก
สามารถปรับตัวเข้ากับเพื่อนร่วมงานได้	4.52	0.78	มากที่สุด
สามารถปรับตัวเข้ากับการทำงานได้	4.57	0.69	มากที่สุด
มักจะประสบปัญหาในการทำงานเสมอ	2.95	1.19	ปานกลาง
มีความรับผิดชอบหน้าที่สูงกว่าผู้ชาย	3.75	1.18	มาก
รวม	3.92	0.65	มาก

แผนภูมิที่ 4.4 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน



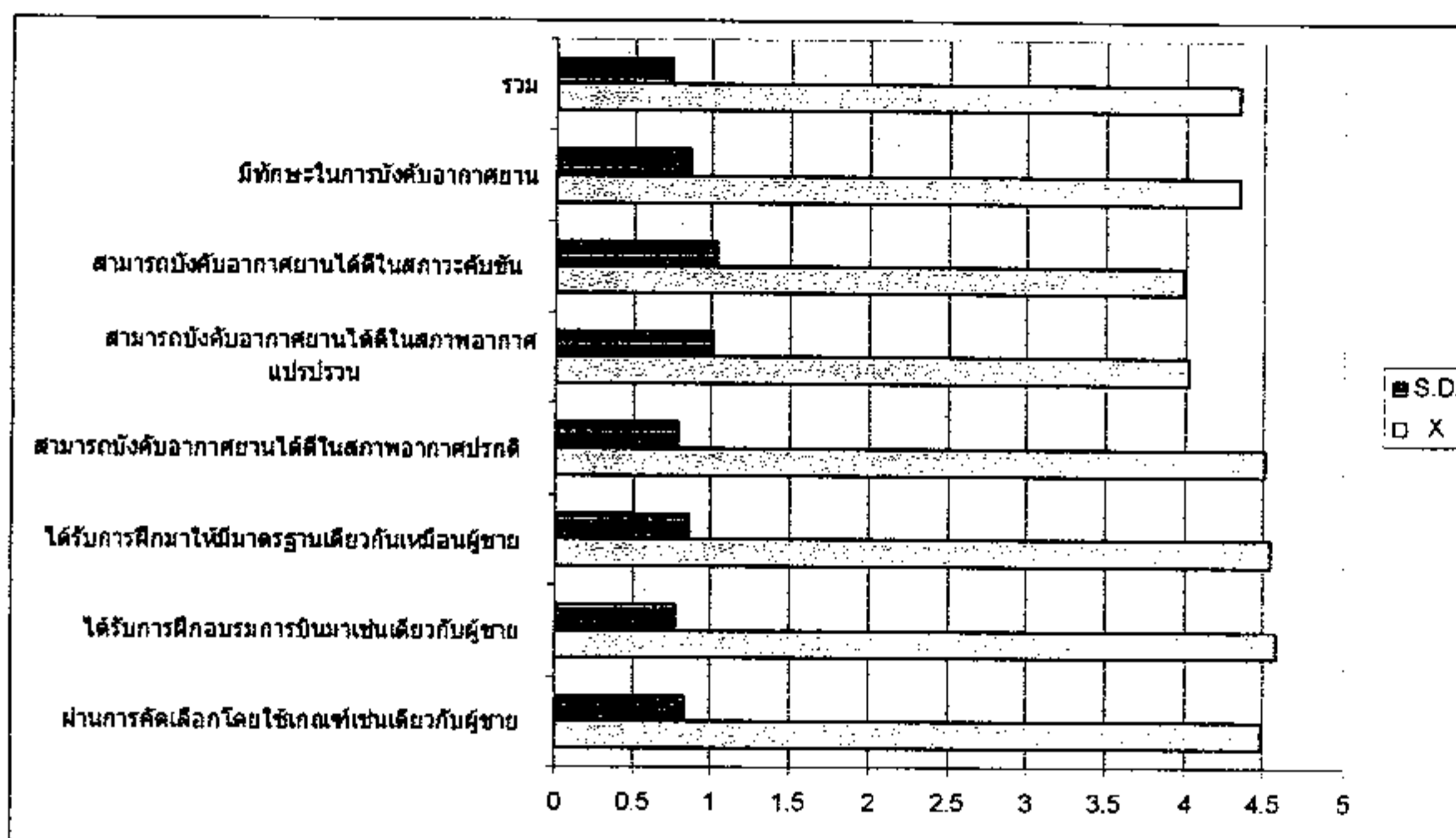
### 4.3.3 มาตรฐานด้านบังคับอากาศยาน

จากการศึกษามาตรฐานด้านบังคับอากาศยาน มีข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ ผ่านการคัดเลือกโดยใช้เกณฑ์เช่นเดียวกับผู้ชาย ได้รับการฝึกอบรมการบินมาเช่นเดียวกับผู้ชาย ได้รับการฝึกมาให้มีมาตรฐานเดียวกันเหมือนผู้ชาย สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาพอากาศปรกติสามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาพอากาศแปรปรวน สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาวะคับขัน และมีทักษะในการบังคับอากาศยาน พบว่าการยอมรับในมาตรฐานด้านบังคับอากาศยาน ในภาพรวม อยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.35$ , S.D. = 0.74) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อของมาตรฐานด้านบังคับอากาศยาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการยอมรับในข้อ ได้รับการฝึกอบรมการบินมาเช่นเดียวกับผู้ชาย มีระดับการยอมรับ มากที่สุด รองลงมาคือข้อได้รับการฝึกมาให้มีมาตรฐานเดียวกันเหมือนผู้ชาย ซึ่งมีระดับการยอมรับมากที่สุดเช่นเดียวกัน ( $\bar{X} = 4.58, 4.54$  S.D. = 0.77, 0.86 ตามลำดับ) ส่วนข้อที่กลุ่มตัวอย่างให้การยอมรับน้อยที่สุด คือ สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาวะคับขัน โดยมีระดับการยอมรับอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.99$ , S.D. = 1.03) (รายละเอียดดังตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับการยอมรับ  
บทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในมาตรฐานด้านบังคับอากาศยาน

มาตรฐานด้านบังคับอากาศยาน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการยอมรับ
ผ่านการคัดเลือกโดยใช้เกณฑ์เช่นเดียวกับผู้ชาย	4.49	0.83	มากที่สุด
ได้รับการฝึกอบรมการบินมาเช่นเดียวกับผู้ชาย	4.58	0.77	มากที่สุด
ได้รับการฝึกมาให้มีมาตรฐานเดียวกันเหมือนผู้ชาย	4.54	0.86	มากที่สุด
สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาพอากาศปรกติ	4.51	0.79	มากที่สุด
สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาพอากาศแปรปรวน	4.03	1.01	มาก
สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาวะคับขัน	3.99	1.03	มาก
มีทักษะในการบังคับอากาศยาน	4.35	0.85	มากที่สุด
รวม	4.35	0.74	มากที่สุด

แผนภูมิที่ 4.5 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในด้านบังคับอากาศยาน



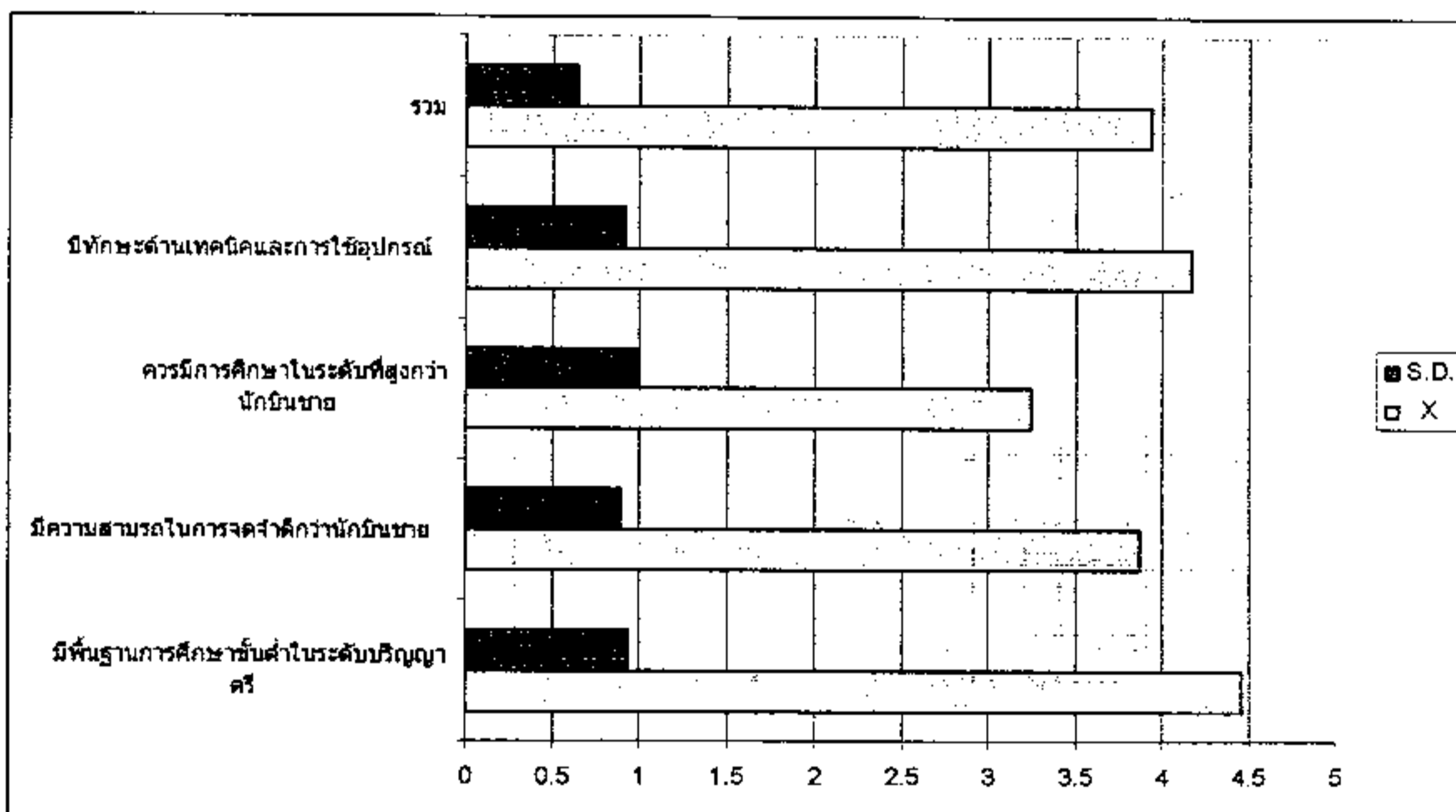
#### 4.3.4 มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ

จากการศึกษามาตรฐานด้านวุฒิภาวะ มีข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ มีพื้นฐานการศึกษาขั้นต่ำในระดับปริญญาตรี มีความสามารถในการจดจำดีกว่านักบินชาย ควรมีการศึกษาในระดับที่สูงกว่านักบินชาย และมีทักษะด้านเทคนิคและการใช้อุปกรณ์ พบว่าการยอมรับในมาตรฐานด้านวุฒิภาวะในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.94$ , S.D. = 0.65) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ ของมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการยอมรับในข้อ มีพื้นฐานการศึกษาขั้นต่ำในระดับปริญญาตรีอยู่ในระดับ มากที่สุด รองลงมาคือข้อมีทักษะด้านเทคนิคและการใช้อุปกรณ์ ซึ่งมีระดับการยอมรับมาก ( $\bar{X} = 4.46$ , 4.17 S.D. = 0.94, 0.91 ตามลำดับ) ส่วนข้อที่กลุ่มตัวอย่างให้การยอมรับน้อยที่สุด คือ ควรมีการศึกษาในระดับที่สูงกว่านักบินชาย โดยมีระดับการยอมรับอยู่ในระดับ ปานกลาง ( $\bar{X} = 3.25$ , S.D. = 0.99) (รายละเอียดดังตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับการยอมรับของนักบินพาณิชย์หญิง ในมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ

มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการยอมรับ
มีพื้นฐานการศึกษาขั้นต่ำในระดับปริญญาตรี	4.46	0.94	มากที่สุด
มีความสามารถในการจดจำดีกว่านักบินชาย	3.87	0.89	มาก
ควรมีการศึกษาในระดับที่สูงกว่านักบินชาย	3.25	0.99	ปานกลาง
มีทักษะด้านเทคนิคและการใช้อุปกรณ์	4.17	0.91	มาก
รวม	3.94	0.65	มาก

แผนภูมิที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ



#### 4.3.5 มาตรฐานด้านการตัดสินใจ

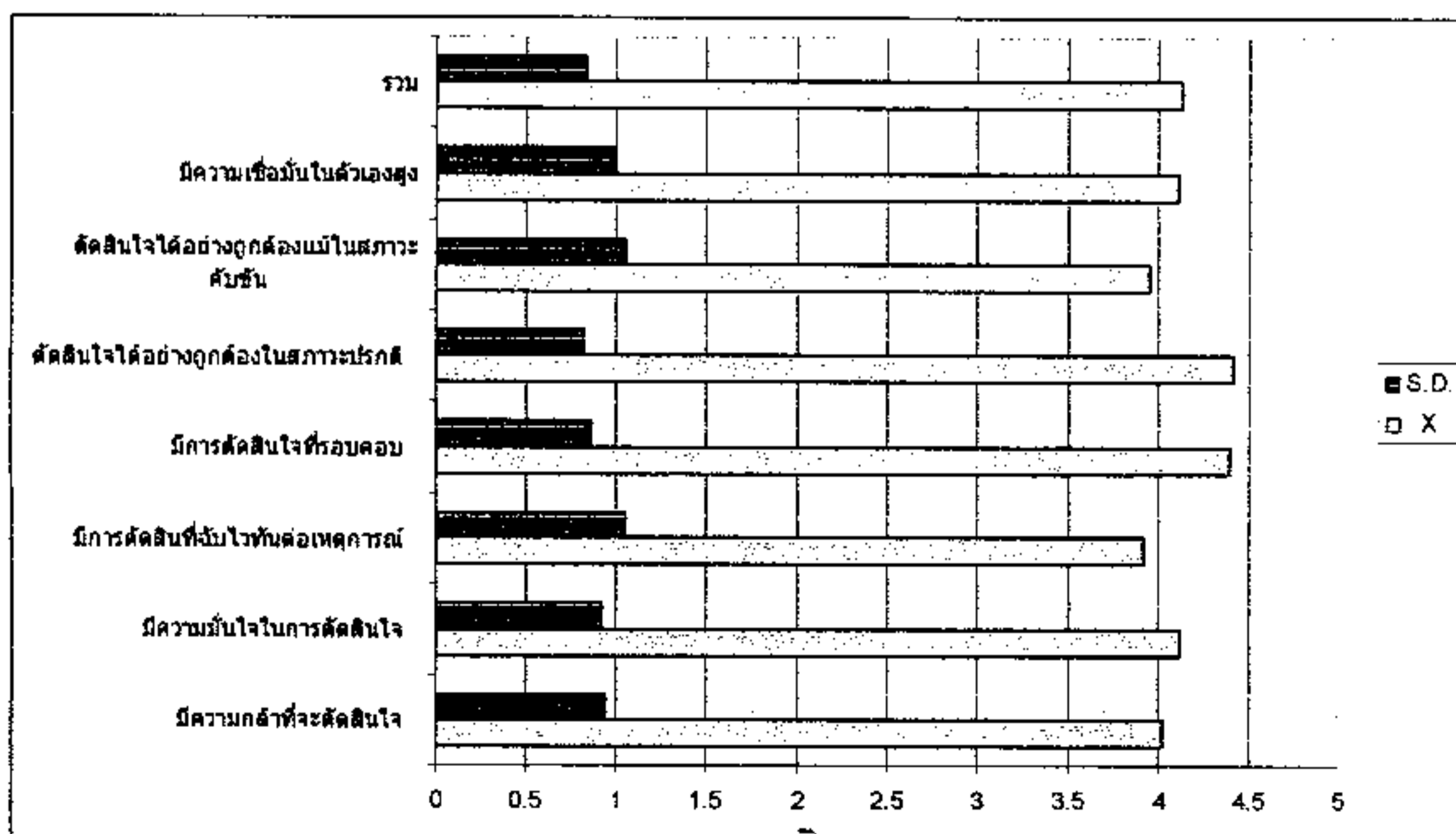
จากการศึกษามาตรฐานด้านการตัดสินใจ มีข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ มีความกล้าที่จะตัดสินใจ มีความมั่นใจในการตัดสินใจ มีการตัดสินใจที่จับไวทันต่อเหตุการณ์ มีการตัดสินใจที่รอบคอบ ตัดสินใจได้อย่างถูกต้องในสภาวะปรกติ ตัดสินใจได้อย่างถูกต้องแม้ในสภาวะคับขัน และมีความเชื่อมั่นในตัวเองสูง พบว่าการยอมรับในมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 4.13$ , S.D. = 0.83) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อของมาตรฐานด้านการตัดสินใจ พบว่า

กลุ่มตัวอย่างมีระดับการยอมรับในข้อ คัดสินใจได้อย่างถูกต้องในสภาวะปรกติ มีระดับการยอมรับมากที่สุด รองลงมาคือข้อที่มีการตัดสินใจที่รอบคอบ ซึ่งมีระดับการยอมรับมากที่สุดเช่นกัน ( $\bar{X} = 4.41, 4.39$  S.D. = 0.82, 0.86 ตามลำดับ) ส่วนข้อที่กลุ่มตัวอย่างให้การยอมรับน้อยที่สุด คือ มีการตัดสินใจที่ฉับไวทันต่อเหตุการณ์ โดยมีระดับการยอมรับอยู่ในระดับ มาก ( $\bar{X} = 3.92, S.D. = 1.05$ ) (รายละเอียดดังตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับการยอมรับ บทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในมาตรฐานด้านการตัดสินใจ

มาตรฐานด้านการตัดสินใจ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการยอมรับ
มีความกล้าที่จะตัดสินใจ	4.02	0.94	มาก
มีความมั่นใจในการตัดสินใจ	4.12	0.92	มาก
มีการตัดสินใจที่ฉับไวทันต่อเหตุการณ์	3.92	1.05	มาก
มีการตัดสินใจที่รอบคอบ	4.39	0.86	มากที่สุด
ตัดสินใจได้อย่างถูกต้องในสภาวะปรกติ	4.41	0.82	มากที่สุด
ตัดสินใจได้อย่างถูกต้องแม้ในสภาวะคับขัน	3.95	1.05	มาก
มีความเชื่อมั่นในตัวเองสูง	4.11	0.98	มาก
รวม	4.13	0.83	มาก

แผนภูมิที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในมาตรฐานด้านการตัดสินใจ



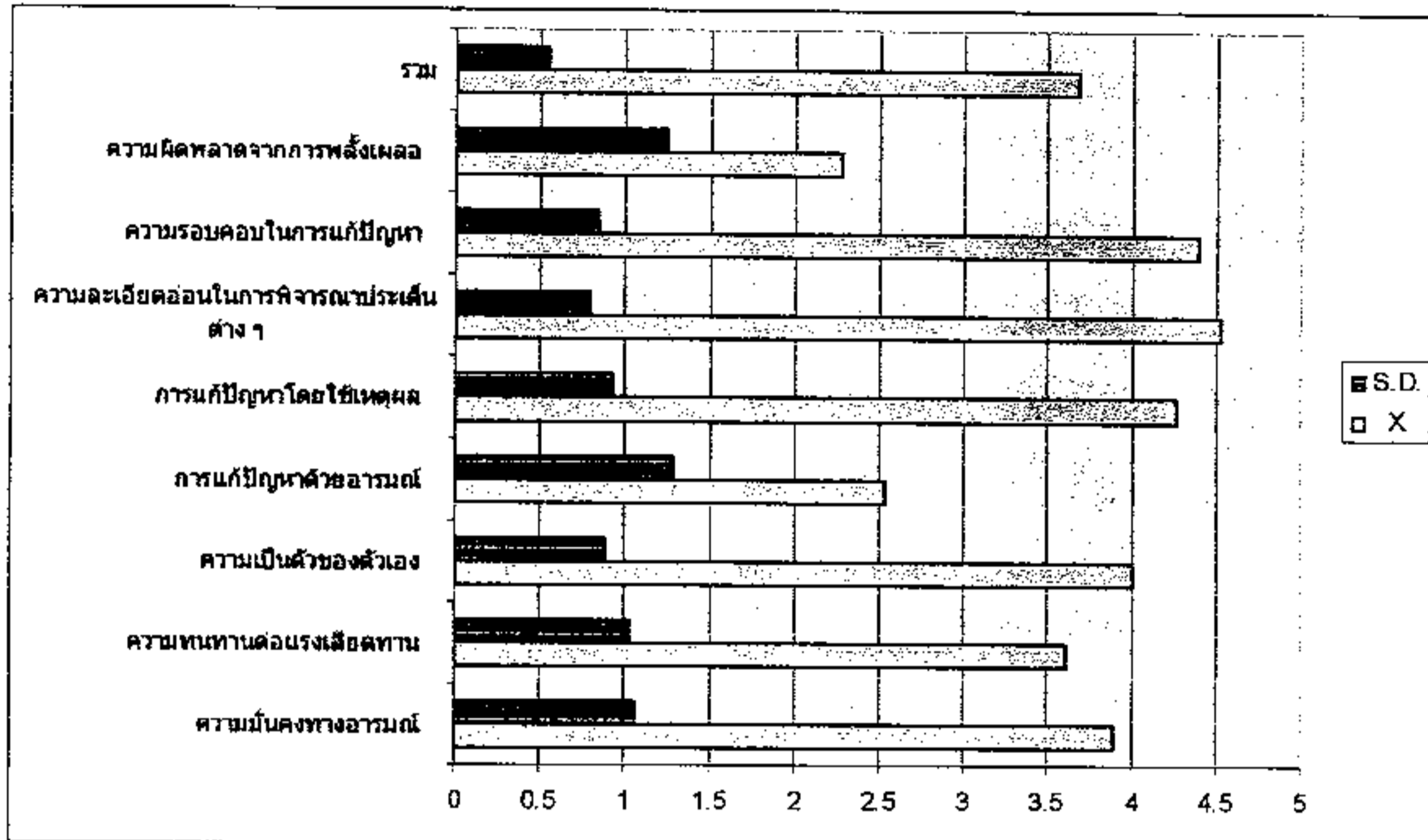
#### 4.3.6 มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์

จากการศึกษามาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ มีข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ ความมั่นคงทางอารมณ์ ความทนทานต่อแรงเสียดทาน ความเป็นตัวของตัวเอง การแก้ปัญหาด้วยอารมณ์ การแก้ปัญหาโดยใช้เหตุผล ความละเอียดอ่อนในการพิจารณาประเด็นต่าง ๆ ความรอบ คอบในการแก้ปัญหา และความคิดพลาดจากการพลั้งเผลอ พบว่าการยอมรับใน มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.68, S.D. = 0.54$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อของ มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการยอมรับในข้อ ความละเอียด อ่อนใน การพิจารณาประเด็นต่าง ๆ มีระดับการยอมรับ มากที่สุด รองลงมาคือข้อ ความรอบคอบในการ แก้ปัญหา ซึ่งมีระดับการยอมรับมากที่สุด เช่นกัน ( $\bar{X} = 4.52, 4.39 S.D. = 0.79, 0.84$  ตามลำดับ) ส่วนข้อที่กลุ่มตัวอย่างให้การยอมรับน้อยที่สุด คือ ความคิดพลาดจากการพลั้ง เผลอ โดยมีระดับ การยอมรับอยู่ในระดับ น้อย ( $\bar{X} = 2.27, S.D. = 1.24$ ) (รายละเอียดคังตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับการยอมรับ บทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์

มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการยอมรับ
ความมั่นคงทางอารมณ์	3.89	1.06	มาก
ความทนทานต่อแรงเสียดทาน	3.61	1.03	มาก
ความเป็นตัวของตัวเอง	4.00	0.88	มาก
การแก้ปัญหาด้วยอารมณ์	2.53	1.29	น้อย
การแก้ปัญหาโดยใช้เหตุผล	4.26	0.93	มากที่สุด
ความละเอียดอ่อนในการพิจารณาประเด็นต่าง ๆ	4.52	0.79	มากที่สุด
ความรอบคอบในการแก้ปัญหา	4.39	0.84	มากที่สุด
ความคิดพลาดจากการพลั้งเผลอ	2.27	1.24	น้อย
รวม	3.68	0.54	มาก

แผนภูมิที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์



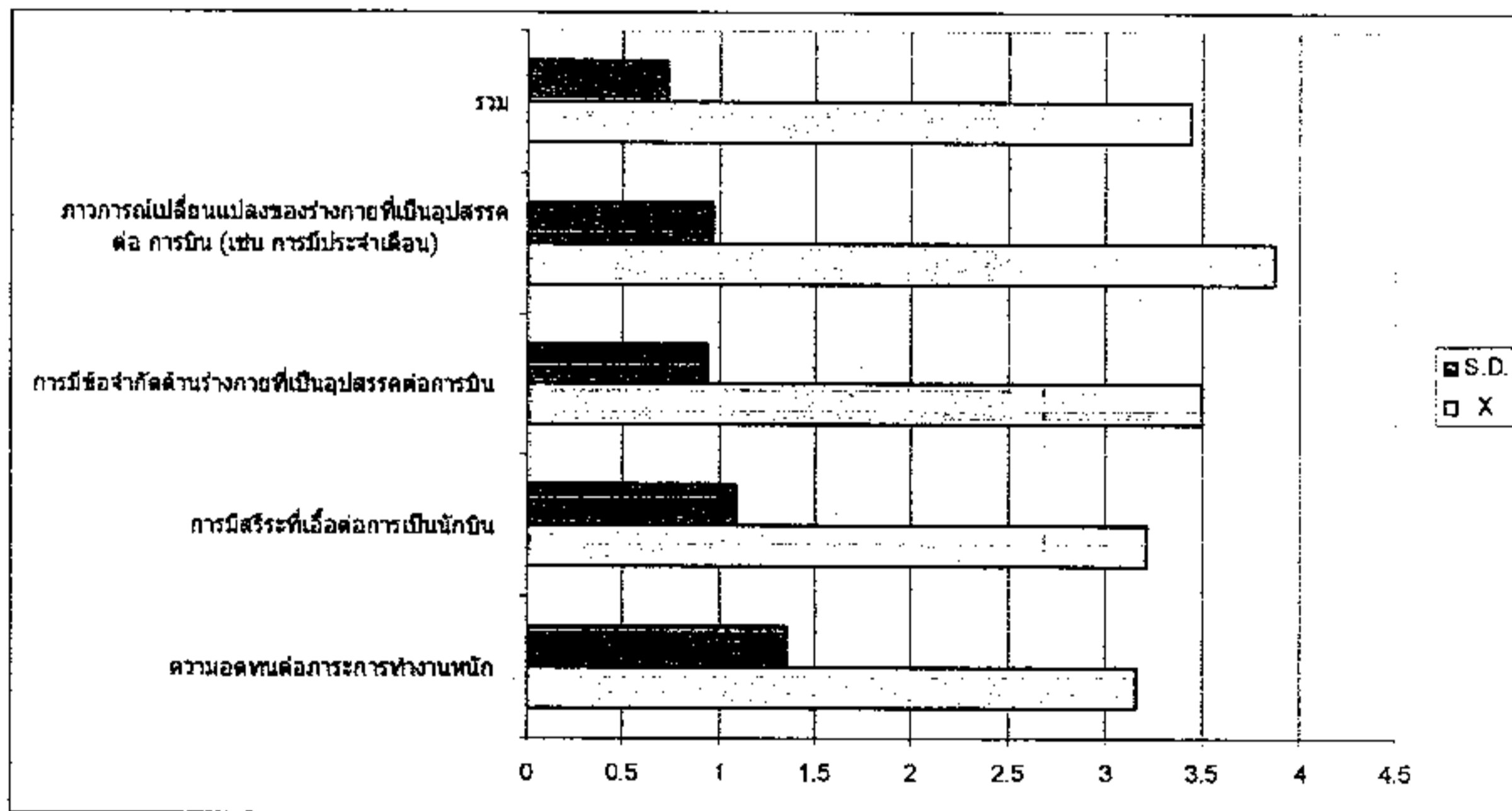
#### 4.3.7 มาตรฐานด้านสรีระ

จากการศึกษามาตรฐานด้านสรีระ มีข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ ความอดทนต่อภาระการทำงานหนัก การมีสรีระที่เอื้อต่อการเป็นนักบิน การมีข้อจำกัดด้านร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน ภาวการณ์เปลี่ยนแปลงของร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน (เช่น การมีประจำเดือน) พบว่าการยอมรับใน มาตรฐานด้านสรีระ ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.44$ , S.D. = 0.73) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อของมาตรฐานด้านสรีระ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการยอมรับในข้อ ภาวการณ์เปลี่ยนแปลงของร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน มีระดับการยอมรับมาก รองลงมาคือข้อ การมีข้อจำกัดด้านร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน ซึ่งมีระดับการยอมรับมากเช่นกัน ( $\bar{X} = 3.87$ , 3.50 S.D. = 0.97, 0.94 ตามลำดับ) ส่วนข้อที่กลุ่มตัวอย่างให้การยอมรับน้อยที่สุด คือ ความอดทนต่อภาระการทำงานหนัก โดยมีระดับการยอมรับอยู่ในระดับ มาก ( $\bar{X} = 3.16$ , S.D. = 1.35) (รายละเอียดดังตารางที่ 4.9)

ตารางที่ 4.9 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับการยอมรับ  
 บทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในมาตรฐานด้านสรีระ

มาตรฐานด้านสรีระ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการยอมรับ
ความอดทนต่อภาระการทำงานหนัก	3.16	1.35	ปานกลาง
การมีสรีระที่เอื้อต่อการเป็นนักบิน	3.21	1.09	ปานกลาง
การมีข้อจำกัดด้านร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน	3.50	0.94	มาก
ภาวะการเปลี่ยนแปลงของร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน (เช่น การมีประจำเดือน)	3.87	0.97	มาก
รวม	3.44	0.73	มาก

แผนภูมิที่ 4.9 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในมาตรฐานด้านสรีระ



#### 4.4 การทดสอบสมมติฐานเพื่อเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่คาดว่าจะเกี่ยวข้องกับ การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง

ในการทดสอบการทดสอบสมมติฐานเพื่อเปรียบเทียบความสัมพันธ์ ระหว่างปัจจัยที่คาดว่าจะเกี่ยวข้องกับ การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ได้แก่ กลุ่มผู้บริหาร / ผู้อำนวยการ(หรือเทียบเท่า) ผู้ปฏิบัติการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และประชาชนผู้ใช้บริการสายการบินภายในประเทศ โดยทำการทดสอบสมมติฐานในระดับสมมติฐานย่อยตามปัจจัยกำหนดต่างๆ ปรากฏผลสรุป ดังนี้

##### 4.4.1 ด้านประชากรศาสตร์

สมมติฐานที่ 1 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มี เพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.1 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มี เพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ T-test พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. (2-tailed)) = .000 นั่นคือ การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิงมีความแตกต่างกันระหว่างเพศ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 1.1 (รายละเอียดตาราง 4.10)

ตารางที่ 4.10 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมีคุณสมบัติของนักบินหญิง ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน

การยอมรับ	t-value	Sig. (2-tailed)
ความแปรปรวนเท่ากัน	-5.938	.000
รวม	-5.938	.000

สมมติฐานที่ 1.2 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ T-test พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมีมาตรฐานการเป็นนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. (2-tailed)) = .000 นั่นคือ การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานการเป็นนักบินมีความแตกต่างกันระหว่างเพศ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 1.2 (รายละเอียดดังตาราง 4.11)

ตารางที่ 4.11 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมีมาตรฐานการเป็นนักบิน ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน

การยอมรับ	t-value	Sig. (2-tailed)
ความแปรปรวนเท่ากัน	-5.813	.000
รวม	-5.813	.000

**สมมติฐานที่ 1.3** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ T-test พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมีมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. (2-tailed)) = .000 นั่นคือ การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยานมีความแตกต่างกันระหว่างเพศ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 1.3 (รายละเอียดดังตาราง 4.12)

**ตารางที่ 4.12** แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมีมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน

การยอมรับ	t-value	Sig. (2-tailed)
ความแปรปรวนเท่ากัน	-3.869	.000
รวม	-3.869	.000

**สมมติฐานที่ 1.4** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ T-test พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมีมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. (2-tailed)) = .000 นั่นคือ การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมีมาตรฐานด้านวุฒิภาวะมีความแตกต่างกันระหว่างเพศ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 1.4 (รายละเอียดดังตาราง 4.13)

ตารางที่ 4.13 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้าน  
มีมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ความบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดย  
สายการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน

การยอมรับ	t-value	Sig. (2-tailed)
ความแปรปรวนเท่ากัน	-5.650	.000
รวม	-5.650	.000

สมมติฐานที่ 1.5 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีเพศ  
แตกต่างกันมีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจไม่  
แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ T-test พบว่า บุคคลที่มี  
ความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบิน  
พาณิชย์หญิง ในด้านมีมาตรฐานด้านการตัดสินใจ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05  
(Sig. (2-tailed)) = .000 นั่นคือ การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมีมาตรฐานด้าน  
การตัดสินใจมีความแตกต่างกันระหว่างเพศ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 1.5 (รายละเอียดดัง  
ตาราง 4.14)

ตารางที่ 4.14 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้าน  
มีมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง  
โดยสายการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน

การยอมรับ	t-value	Sig. (2-tailed)
ความแปรปรวนเท่ากัน	-7.938	.000
รวม	-7.938	.000

**สมมติฐานที่ 1.6** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ T-test พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมีมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. (2-tailed)) = .107 นั่นคือ การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมีมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างเพศ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 1.6 (รายละเอียดดังตาราง 4.15)

**ตารางที่ 4.15** แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมีมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน

การยอมรับ	t-value	Sig. (2-tailed)
ความแปรปรวนเท่ากัน	-1.616	.107
รวม	-1.616	.107

**สมมติฐานที่ 1.7** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ T-test พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมีมาตรฐานด้านสรีระ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. (2-tailed)) = .000 นั่นคือ การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมีมาตรฐานด้านสรีระ มีความแตกต่างกันระหว่างเพศ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 1.7 (รายละเอียดดังตาราง 4.16)

ตารางที่ 4.16 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้าน  
มีมาตรฐานด้านสรีระ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสาย  
การบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน

การยอมรับ	t-value	Sig. (2-tailed)
ความแปรปรวนเท่ากัน	-5.463	.000
รวม	-5.463	.000

สมมติฐานที่ 2 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มี อายุแตกต่างกัน  
มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.1 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีอายุ  
ต่างกันมีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิงไม่แตกต่าง  
กัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test  
(One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน  
ที่มีอายุต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมีคุณสมบัติของนักบินหญิง  
ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .315) นั่นคือ อายุที่แตกต่างกันไม่มีผล  
ต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมีคุณสมบัติของนักบินหญิง ดังนั้นจึงยอมรับ  
สมมติฐานที่ 2.1 (รายละเอียดดังตาราง 4.17)

ตารางที่ 4.17 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้าน  
มีคุณสมบัติของนักบินหญิง ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง  
โดยสายการบิน ที่มีอายุต่างกัน

อายุ	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	2.528	.632	1.190	.315
ภายในกลุ่ม	395	209.815	.531		
รวม	399	212.342			

**สมมติฐานที่ 2.2** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มี อายุแตกต่างกันมีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานการเป็นนักบินไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีอายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมีมาตรฐานการเป็นนักบินไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .276) นั่นคือ อายุที่แตกต่างกันไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมีมาตรฐานการเป็นนักบิน ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2.2 (รายละเอียดดังตาราง 4.18)

**ตารางที่ 4.18** แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีอายุแตกต่างกัน

อายุ	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	2.173	.543	1.284	.276
ภายในกลุ่ม	395	167.167	.423		
รวม	399	169.340			

**สมมติฐานที่ 2.3** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มี อายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีอายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .208) นั่นคือ อายุที่แตกต่างกันไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2.3 (รายละเอียดดังตาราง 4.19)

ตารางที่ 4.19 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีอายุแตกต่างกัน

อายุ	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	3.245	.811	1.477	.208
ภายในกลุ่ม	395	216.997	.549		
รวม	399	220.242			

สมมติฐานที่ 2.4 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีอายุต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ไม่แตกต่างกัน เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีอายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .724) นั่นคือ อายุที่แตกต่างกันไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2.4 (รายละเอียดดังตาราง 4.20)

ตารางที่ 4.20 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีอายุแตกต่างกัน

อายุ	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	.874	.219	.516	.724
ภายในกลุ่ม	395	167.313	.424		
รวม	399	168.188			

สมมติฐานที่ 2.5 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มี อายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีอายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .781) นั่นคือ อายุที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2.5 (รายละเอียดดังตาราง 4.21)

ตารางที่ 4.21 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีอายุแตกต่างกัน

อายุ	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	1.208	.302	.438	.781
ภายในกลุ่ม	395	272.617	.690		
รวม	399	273.825			

สมมติฐานที่ 2.6 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มี อายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีอายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .930) นั่นคือ อายุที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2.6 (รายละเอียดดังตาราง 4.22)

ตารางที่ 4.22 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบิน ที่มีอายุแตกต่างกัน

อายุ	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	.254	.063	.215	.930
ภายในกลุ่ม	395	116.742	.296		
รวม	399	116.996			

สมมติฐานที่ 2.7 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มี อายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีอายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .570) นั่นคือ อายุที่แตกต่างกันไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2.7 (รายละเอียดดังตาราง 4.23)

ตารางที่ 4.23 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบิน ที่มีอายุแตกต่างกัน

อายุ	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	1.548	.387	.732	.570
ภายในกลุ่ม	395	208.762	.529		
รวม	399	210.310			

สมมติฐานที่ 3 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มี การศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3.1 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มี การศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ การศึกษาที่แตกต่างกัน มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 3.1 (รายละเอียดดังตาราง 4.24)

ตารางที่ 4.24 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีการศึกษาแตกต่างกัน

การศึกษา	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	21.324	5.331	11.024	.000
ภายในกลุ่ม	395	191.018	.484		
รวม	399	212.342			

สมมติฐานที่ 3.2 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มี การศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ การศึกษาที่แตกต่างกัน

กันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ดังนั้นจึง  
ปฏิเสธสมมติฐานที่ 3.2 (รายละเอียดตาราง 4.25)

ตารางที่ 4.25 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้าน  
มาตรฐานการเป็นนักบิน ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดย  
สายการบิน ที่มีการศึกษาแตกต่างกัน

การศึกษา	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	14.015	3.504	8.910	.000
ภายในกลุ่ม	395	155.325	.393		
รวม	399	169.340			

สมมติฐานที่ 3.3 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มี  
การศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับ  
อากาศยาน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test  
(One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน  
ที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการ  
บังคับอากาศยาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .029) นั่นคือ การศึกษา  
ที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับ  
อากาศยาน ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 3.3 (รายละเอียดตาราง 4.26)

ตารางที่ 4.26 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีการศึกษาแตกต่างกัน

การศึกษา	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	5.931	1.483	2.733	.029
ภายในกลุ่ม	395	214.311	.543		
รวม	399	220.242			

สมมติฐานที่ 3.4 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ การศึกษาที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 3.4 (รายละเอียดดังตาราง 4.27)

ตารางที่ 4.27 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีการศึกษาแตกต่างกัน

การศึกษา	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	13.791	3.448	8.821	.000
ภายในกลุ่ม	395	154.396	.391		
รวม	399	168.187			

สมมติฐานที่ 3.5 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ การศึกษาที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 3.5 (รายละเอียดดังตาราง 4.28)

ตารางที่ 4.28 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบิน ที่มีการศึกษาแตกต่างกัน

การศึกษา	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	14.747	3.687	5.621	.000
ภายในกลุ่ม	395	259.079	.656		
รวม	399	273.825			

สมมติฐานที่ 3.6 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .231) นั่นคือ การศึกษาที่แตกต่างกันไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 3.6 (รายละเอียดดังตาราง 4.29)

ตารางที่ 4.29 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีการศึกษาแตกต่างกัน

การศึกษา	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	1.644	.411	1.407	.231
ภายในกลุ่ม	395	115.352	.292		
รวม	399	116.996			

สมมติฐานที่ 3.7 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านสรีระแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ การศึกษาที่แตกต่างกัน มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 3.7 (รายละเอียดดังตาราง 4.30)

ตารางที่ 4.30 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีการศึกษาแตกต่างกัน

การศึกษา	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	11.190	2.797	5.549	.000
ภายในกลุ่ม	395	199.120	.504		
รวม	399	210.310			

**สมมติฐานที่ 4** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มี สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

**สมมติฐานที่ 4.1** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มี สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 4.1 (รายละเอียดดังตาราง 4.31)

**ตารางที่ 4.31** แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแตกต่างกัน

สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	2	62.640	31.320	83.059	.000
ภายในกลุ่ม	397	149.702	.377		
รวม	399	212.342			

**สมมติฐานที่ 4.2** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มี สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์

หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 4.2 (รายละเอียดตาราง 4.32)

**ตารางที่ 4.32** แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ความบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแตกต่างกัน

สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	2	26.771	13.386	37.274	.000
ภายในกลุ่ม	397	142.569	.359		
รวม	399	169.340			

**สมมติฐานที่ 4.3** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 4.3 (รายละเอียดตาราง 4.33)

ตารางที่ 4.33 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบิน ที่มีสถานภาพ / บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแตกต่างกัน

สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	2	23.208	11.604	23.380	.000
ภายในกลุ่ม	397	197.034	.496		
รวม	399	220.242			

สมมติฐานที่ 4.4 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 4.4 (รายละเอียดดังตาราง 4.34)

ตารางที่ 4.34 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบิน ที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแตกต่างกัน

สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	2	14.385	7.193	18.566	.000
ภายในกลุ่ม	397	153.802	.387		
รวม	399	168.188			

**สมมติฐานที่ 4.5** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 4.5 (รายละเอียดดังตาราง 4.35)

**ตารางที่ 4.35** แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแตกต่างกัน

สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	2	28.167	14.083	22.760	.000
ภายในกลุ่ม	397	245.659	.619		
รวม	399	273.825			

**สมมติฐานที่ 4.6** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .081) นั่นคือ สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินที่แตกต่างกันไม่มีผลต่อการยอมรับ

บทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 4.6 (รายละเอียดดังตาราง 4.36)

**ตารางที่ 4.36** แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแตกต่างกัน

สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	2	1.475	.738	2.535	.081
ภายในกลุ่ม	397	115.521	.291		
รวม	399	116.996			

**สมมติฐานที่ 4.7** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .325) นั่นคือ สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในมาตรฐานด้านสรีระ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 4.7 (รายละเอียดดังตาราง 4.37)

ตารางที่ 4.37 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ตามบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสาร การบิน ที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแตกต่างกัน

สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	2	1.186	.593	1.126	.325
ภายในกลุ่ม	397	209.124	.527		
รวม	399	210.310			

#### 4.4.2 ด้านประสบการณ์การใช้บริการสายการบิน

สมมติฐานที่ 5 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5.1 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสารที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 5.1 (รายละเอียดดังตาราง 4.38)

ตารางที่ 4.38 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบิน ที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกัน

ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	51.221	12.805	31.393	.000
ภายในกลุ่ม	395	161.121	.408		
รวม	399	212.342			

สมมติฐานที่ 5.2 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสารที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบินดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 5.2 (รายละเอียดดังตาราง 4.39)

ตารางที่ 4.39 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบิน ที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกัน

ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	18.819	4.705	12.346	.000
ภายในกลุ่ม	395	150.521	.381		
รวม	399	169.340			

**สมมติฐานที่ 5.3** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสารที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 5.3 (รายละเอียดดังตาราง 4.40)

**ตารางที่ 4.40** แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกัน

ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	21.273	5.318	10.558	.000
ภายในกลุ่ม	395	198.969	.504		
รวม	399	220.242			

**สมมติฐานที่ 5.4** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .003) นั่นคือความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสารที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของ

นักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 5.4 (รายละเอียดดังตาราง 4.41)

ตารางที่ 4.41 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบิน ที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกัน

ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	6.701	1.675	4.098	.003
ภายในกลุ่ม	395	161.486	.409		
รวม	399	168.188			

สมมติฐานที่ 5.5 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสารที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 5.5 (รายละเอียดดังตาราง 4.42)

ตารางที่ 4.42 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบิน ที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกัน

ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	37.498	9.374	15.668	.000
ภายในกลุ่ม	395	236.328	.598		
รวม	399	273.825			

สมมติฐานที่ 5.6 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสาร เที่ยวบินที่มี ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสาร เที่ยวบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสารที่แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 5.6 (รายละเอียดดังตาราง 4.43)

ตารางที่ 4.43 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบิน ที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกัน

ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	5.535	1.384	4.903	.001
ภายในกลุ่ม	395	111.461	.282		
รวม	399	116.996			

**สมมติฐานที่ 5.7** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แยกต่างหาก มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แยกต่างหาก มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .393) นั่นคือ ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสารที่แยกต่างหาก ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 5.7 (รายละเอียดดังตาราง 4.44)

**ตารางที่ 4.44** แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสารแยกต่างหาก

ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	2.164	.541	1.026	.393
ภายในกลุ่ม	395	208.146	.527		
รวม	399	210.310			

**สมมติฐานที่ 6** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แยกต่างหาก มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

**สมมติฐานที่ 6.1** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แยกต่างหาก มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีการเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แยกต่างหาก มีการยอมรับบทบาทของนัก

บินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .065) นั่นคือ การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนัก บินพาณิชย์หญิง ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 6.1 (รายละเอียดดังตาราง 4.45)

**ตารางที่ 4.45** แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่เคยใช้บริการสายการบิน ที่มีนักบินพาณิชย์หญิงแตกต่างกัน

การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	2	2.900	1.450	2.749	.065
ภายในกลุ่ม	397	209.442	.528		
รวม	399	212.342			

**สมมติฐานที่ 6.2** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีการเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .065) นั่นคือ การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิงแตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 6.2 (รายละเอียดดังตาราง 4.46)

ตารางที่ 4.46 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิงแตกต่างกัน

การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	2	.419	.210	.493	.611
ภายในกลุ่ม	397	168.921	.425		
รวม	399	169.340			

สมมติฐานที่ 6.3 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีการเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .586) นั่นคือ การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 6.3 (รายละเอียดดังตาราง 4.47)

ตารางที่ 4.47 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบิน ที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิงแตกต่างกัน

การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	2	.593	.296	.536	.586
ภายในกลุ่ม	397	219.649	.553		
รวม	399	220.242			

สมมติฐานที่ 6.4 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีการเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .140) นั่นคือ การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 6.4 (รายละเอียดดังตาราง 4.48)

ตารางที่ 4.48 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิงแตกต่างกัน

การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	2	1.657	.828	1.975	.140
ภายในกลุ่ม	397	166.531	.419		
รวม	399	168.187			

สมมติฐานที่ 6.5 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีการเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .214) นั่นคือ การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนัก บินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 6.5 (รายละเอียดดังตาราง 4.49)

ตารางที่ 4.49 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบิน ที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิงแตกต่างกัน

การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	2	2.117	1.059	1.547	.214
ภายในกลุ่ม	397	271.708	.684		
รวม	399	273.825			

สมมติฐานที่ 6.6 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบิน ที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบิน ที่มีการเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .033) นั่นคือ การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 6.6 (รายละเอียดดังตาราง 4.50)

ตารางที่ 4.50 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่เคยใช้บริการสายการบิน ที่มีนักบินพาณิชย์หญิงแตกต่างกัน

การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	2	2.001	1.001	3.454	.033
ภายในกลุ่ม	397	114.995	.290		
รวม	399	116.996			

สมมติฐานที่ 6.7 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีการเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านด้านมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .400) นั่นคือ การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนัก บินพาณิชย์หญิง ในด้านด้านมาตรฐานด้านสรีระ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 6.7 (รายละเอียดดังตาราง 4.51)

ตารางที่ 4.51 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐาน  
ด้านสรีระ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่เคยใช้  
บริการสายการบิน ที่มีนักบินพาณิชย์หญิงแตกต่างกัน

การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบิน พาณิชย์หญิง	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	2	.967	.484	.917	.400
ภายในกลุ่ม	397	209.343	.527		
รวม	399	210.310			

สมมติฐานที่ 7 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ในช่วงระยะเวลา  
ที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง  
ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 7.1 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ในช่วง  
ระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบิน  
พาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test  
(One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน  
ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนัก  
บินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ  
.05 (Sig. = .000) นั่นคือในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกันมีผล  
ต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ดังนั้นจึงปฏิเสธ  
สมมติฐานที่ 7.1 (รายละเอียดคังตาราง 4.52)

ตารางที่ 4.52 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินตามช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกัน

ช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	28.994	7.249	15.616	.000
ภายในกลุ่ม	395	183.348	.464		
รวม	399	212.342			

สมมติฐานที่ 7.2 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 7.2 (รายละเอียดดังตาราง 4.53)

ตารางที่ 4.53 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ตามช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกัน

ช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	12.784	3.196	8.064	.000
ภายในกลุ่ม	395	156.555	.396		
รวม	399	169.340			

สมมติฐานที่ 7.3 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกันมีการยอมรับบทบาทของนัก บินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 7.3 (รายละเอียดดังตาราง 4.54)

ตารางที่ 4.54 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ตามช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกัน

ช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	14.388	3.597	6.902	.000
ภายในกลุ่ม	395	205.854	.521		
รวม	399	220.242			

สมมติฐานที่ 7.4 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 7.4 (รายละเอียดดังตาราง 4.55)

ตารางที่ 4.55 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ตามช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกัน

ช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร	Df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	10.408	2.602	6.514	.000
ภายในกลุ่ม	395	157.780	.399		
รวม	399	168.187			

สมมติฐานที่ 7.5 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 7.5 (รายละเอียดดังตาราง 4.56)

ตารางที่ 4.56 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ตามช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกัน

ช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	21.724	5.431	8.509	.000
ภายในกลุ่ม	395	252.102	.638		
รวม	399	273.825			

สมมติฐานที่ 7.6 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .009) นั่นคือ ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 7.6 (รายละเอียดดังตาราง 4.57)

ตารางที่ 4.57 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบินตามช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกัน

ช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	3.928	.982	3.431	.009
ภายในกลุ่ม	395	113.068	.286		
รวม	399	116.996			

สมมติฐานที่ 7.7 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสาร ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสาร ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านสรีระ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .004) นั่นคือ ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกันมีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 7.7 (รายละเอียดดังตาราง 4.58)

ตารางที่ 4.58 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ตามช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสารแตกต่างกัน

ช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4	7.954	1.989	3.882	.004
ภายในกลุ่ม	395	202.356	.512		
รวม	399	210.310			

สมมติฐานที่ 8 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 8.1 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .287) นั่นคือ ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบินที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 8.1 (รายละเอียดคังตาราง 4.59)

ตารางที่ 4.59 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ตามความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน

ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	1	.606	.606	1.139	.287
ภายในกลุ่ม	398	211.736	.532		
รวม	399	212.342			

สมมติฐานที่ 8.2 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .001) นั่นคือ ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบินที่แตกต่างกัน มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 8.2 (รายละเอียดดังตาราง 4.60)

ตารางที่ 4.60 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ตามความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน

ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	1	4.896	4.896	11.850	.001
ภายในกลุ่ม	398	164.444	.413		
รวม	399	169.340			

สมมติฐานที่ 8.3 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .020) นั่นคือ ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบินที่แตกต่างกัน มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 8.3 (รายละเอียดดังตาราง 4.61)

ตารางที่ 4.61 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ตามความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน

ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	1	2.975	2.975	5.449	.020
ภายในกลุ่ม	398	217.267	.546		
รวม	399	220.242			

สมมติฐานที่ 8.4 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .258) นั่นคือ ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบินที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 8.4 (รายละเอียดตาราง 4.62)

ตารางที่ 4.62 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ตามความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน

ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	1	.541	.541	1.285	.258
ภายในกลุ่ม	398	167.646	.421		
รวม	399	168.188			

สมมติฐานที่ 8.5 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .030) นั่นคือ ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบินที่แตกต่างกัน มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 8.5 (รายละเอียดดังตาราง 4.63)

ตารางที่ 4.63 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ตามความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน

ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	1	3.242	3.242	4.769	.030
ภายในกลุ่ม	398	270.583	.680		
รวม	399	273.825			

สมมติฐานที่ 8.6 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .045) นั่นคือ ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบินที่แตกต่างกัน มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 8.6 (รายละเอียดดังตาราง 4.64)

ตารางที่ 4.64 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ตามความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน

ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	1	1.179	1.179	4.050	.045
ภายในกลุ่ม	398	115.818	.291		
รวม	399	116.996			

**สมมติฐานที่ 8.7** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .092) นั่นคือ ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบินที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 8.7 (รายละเอียดดังตาราง 4.65)

**ตารางที่ 4.65** แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ตามความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน

ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	1	1.499	1.499	2.858	.092
ภายในกลุ่ม	398	208.811	.525		
รวม	399	210.310			

**สมมติฐานที่ 9** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีระยะเวลา นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน

**สมมติฐานที่ 9.1** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีระยะเวลาด้านานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน

ที่มีระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ ระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้งที่แตกต่างกัน มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 9.1 (รายละเอียดดังตาราง 4.66)

**ตารางที่ 4.66** แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบิน ตามระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง

ระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	3	28.078	9.359	20.114	.000
ภายในกลุ่ม	396	184.264	.465		
รวม	399	212.342			

**สมมติฐานที่ 9.2** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบินที่มีระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบินที่มีระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) นั่นคือ ระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้งที่แตกต่างกัน มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 9.2 (รายละเอียดดังตาราง 4.67)

ตารางที่ 4.67 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินตามระยะเวลาที่สูดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง

ระยะเวลาที่สูดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	3	12.495	4.165	10.516	.000
ภายในกลุ่ม	396	156.845	.396		
รวม	399	169.340			

สมมติฐานที่ 9.3 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีระยะเวลาที่สูดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีระยะเวลาที่สูดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .002) นั่นคือ ระยะเวลาที่สูดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้งที่แตกต่างกัน มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 9.3 (รายละเอียดดังตาราง 4.68)

ตารางที่ 4.68 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบิน ตามระยะเวลาที่สุ่มในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง

ระยะเวลาที่สุ่มในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	3	8.003	2.668	4.977	.002
ภายในกลุ่ม	396	212.239	.536		
รวม	399	220.242			

สมมติฐานที่ 9.4 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบินที่มีระยะเวลาที่สุ่มในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสารการบินที่มีระยะเวลาที่สุ่มในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .040) นั่นคือ ระยะเวลาที่สุ่มในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้งที่แตกต่างกัน มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 9.4 (รายละเอียดดังตาราง 4.69)

ตารางที่ 4.69 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐาน  
ด้านวุฒิภาวะ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน  
ตามระยะเวลาที่สุ่มในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง

ระยะเวลาที่สุ่มในการโดยสาร เครื่องบินต่อครั้ง	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	3	3.494	1.165	2.801	.040
ภายในกลุ่ม	396	164.693	.416		
รวม	399	168.188			

สมมติฐานที่ 9.5 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มี  
ระยะเวลาที่สุ่มในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบิน  
พาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test  
(One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน  
ที่มีระยะเวลาที่สุ่มในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนัก  
บินพาณิชย์หญิง ในมาตรฐานด้านการตัดสินใจ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05  
(Sig. = .001) นั่นคือ ระยะเวลาที่สุ่มในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้งที่แตกต่างกัน มีผลต่อการ  
ยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่  
9.5 (รายละเอียดดังตาราง 4.70)

ตารางที่ 4.70 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินตามระยะเวลาที่สูดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง

ระยะเวลาที่สูดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	3	11.843	3.948	5.967	.001
ภายในกลุ่ม	396	261.982	.662		
รวม	399	273.825			

สมมติฐานที่ 9.6 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีระยะเวลาที่สูดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีระยะเวลาที่สูดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .425) นั่นคือ ระยะเวลาที่สูดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้งที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 9.6 (รายละเอียดดังตาราง 4.71)

ตารางที่ 4.71 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ความระยะเวลานานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง

ระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	3	.820	.273	.932	.425
ภายในกลุ่ม	396	116.176	.293		
รวม	399	116.996			

สมมติฐานที่ 9.7 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง โดยใช้สถิติ F-test (One way Analysis of Variance) พบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .548) นั่นคือ ระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้งที่แตกต่างกัน ไม่มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานด้านสรีระ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 9.7 (รายละเอียดดังตาราง 4.72)

ตารางที่ 4.72 แสดงการเปรียบเทียบการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐาน  
ด้านสรีระ ของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน  
ตามระยะเวลาที่สูดในการ โดยสารเครื่องบินต่อครั้ง

ระยะเวลาที่สูดในการ โดยสาร เครื่องบินต่อครั้ง	df	SS	MS	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	3	1.120	.373	.707	.548
ภายในกลุ่ม	396	209.190	.528		
รวม	399	210.310			

## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยมุ่งศึกษาถึงบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย ซึ่งประกอบด้วย คุณสมบัติของนักบินหญิง มาตรฐานการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ มาตรฐานด้านการตัด สิ้นใจ มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ และมาตรฐานด้านสรีระ นอกจากนี้ยังได้ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการยอมรับ อันได้แก่ เพศ อายุ วุฒิการศึกษา สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร ระยะเวลาที่ผ่านมาในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน และระยะเวลานานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง

ประชากรที่ใช้ในการทำวิจัยประกอบไปด้วย กลุ่มผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ ผู้ปฏิบัติการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และประชาชนผู้ใช้บริการสายการบิน แล้วทำการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงในการทดสอบแบบสอบถาม รวมทั้งสิ้น 400 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) เป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ ผู้ปฏิบัติการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ห้องพักนักบินการบินไทย สำนักงานสายการบินนกแอร์ (Nok Air) ที่อาคารผู้โดยสารภายในประเทศและศูนย์ลูกเรือบริษัทการบินไทย สำหรับประชาชนผู้ใช้บริการสายการบินได้ทำการเก็บข้อมูลบริเวณอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยระหว่างวันที่ 17-18 พฤศจิกายน 2548

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามประเภทปลายเปิด ประกอบด้วยข้อมูล 3 ส่วนคือ ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ จำนวน 4 ข้อ ได้แก่ เพศ อายุ การ ศึกษา และสถานภาพ / บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลด้านประสบการณ์การให้บริการสายการบิน จำนวน 5 ข้อ ได้แก่ ความถี่ในการใช้บริการ โดยสารเครื่องบิน การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง ระยะเวลาที่ผ่านมาในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน และระยะเวลาโดยสารเครื่องบินนานที่สุดต่อครั้ง

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง จำนวน 45 ข้อ โดยแบ่งเป็น 7 หัวข้อใหญ่ด้วยกัน ได้แก่

คุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง จำนวน 7 ข้อ

มาตรฐานการเป็นนักบิน จำนวน 8 ข้อ

มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน จำนวน 7 ข้อ

มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ จำนวน 4 ข้อ

มาตรฐานด้านการตัดสินใจ จำนวน 7 ข้อ

มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ จำนวน 8 ข้อ

มาตรฐานด้านสรีระ จำนวน 4 ข้อ

แบบสอบถามได้ทดสอบความเที่ยงตรง โดยให้อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบความเที่ยงตรงและทำการทดสอบความน่าเชื่อถือได้ค่า  $R = 0.9324$  แล้วจึงนำมาใช้ในการเก็บข้อมูลสถิติที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ศึกษาคุณลักษณะของตัวแปร โดยใช้สถิติ ความถี่ (Frequencies) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ส่วนสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ที่มีต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทยได้แก่ ค่า T-test และ ANOVA

## 5.1 สรุปผลการวิจัย

### 5.1.1 ข้อมูลคุณลักษณะทางประชากรศาสตร์

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาเป็น กลุ่มผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ (หรือเทียบเท่า) ผู้ปฏิบัติการ / พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และประชาชนผู้ใช้บริการสายการบินภายในประเทศจำนวน 400 คน มีลักษณะทั่วไป ดังนี้

เพศ กลุ่มตัวอย่างส่วนมากเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 55.5 รองลงมาเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 44.5

อายุ กลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีอายุอยู่ในช่วง 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 32.0 รองลงมาอายุอยู่ในช่วง 41 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.2 และมีอายุอยู่ในช่วง 20 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 24.5 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มที่อายุมากกว่า 60 ปี ขึ้นไป มีส่วนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.5

การศึกษา กลุ่มตัวอย่างส่วนมากสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 60.0 รองลงมาในระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 23.5 ส่วนกลุ่มที่มีระดับการศึกษาปริญญาเอก มีจำนวนน้อยสุด คิดเป็นร้อยละ 4.0

สถานภาพ/บทบาทของผู้ตอบแบบสอบถามที่เกี่ยวข้องกับการบิน กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากเป็นประชาชนผู้ใช้บริการสายการบินภายในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 68.5 รองลงมาคือผู้ปฏิบัติการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน คิดเป็นร้อยละ 28.0 ส่วนกลุ่มที่น้อยสุดคือกลุ่มผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ (หรือเทียบเท่า) คิดเป็นร้อยละ 3.5 (รายละเอียดดังตารางที่ 4.1)

### 5.1.2 ข้อมูลด้านประสบการณ์การใช้บริการสายการบิน

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา จำนวน 400 คน จากกลุ่มผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ (หรือเทียบเท่า) ผู้ปฏิบัติการ / พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และประชาชนผู้ใช้บริการสายการบินภายในประเทศ มีข้อมูลด้านประสบการณ์การใช้บริการสายการบิน ดังนี้

ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร กลุ่มตัวอย่างส่วนมากใช้บริการเครื่องบินโดยสารนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 49.0 รองลงมาเดินทางมากกว่าสัปดาห์ละ 1 – 2 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 21.0 ส่วนกลุ่มที่เดินทางสัปดาห์ละ 1 – 2 ครั้ง มีน้อยสุด คิดเป็นร้อยละ 4.5

การเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ไม่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง คิดเป็นร้อยละ 83.0 รองลงมาคือ ไม่แน่ใจว่าเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง คิดเป็นร้อยละ 11.5 ส่วนที่น้อยสุดคือเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง คิดเป็นร้อยละ 5.5

ระยะเวลาที่ผ่านมา ที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ใช้บริการเครื่องบินโดยสารมานานมากกว่า 7 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 42.5 รองลงมาคือ 1 – 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 16.0 ส่วนกลุ่มที่น้อยสุด คือ น้อยกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.5

ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ตอบว่ามีความปลอดภัยระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 92.5 รองลงมาตอบว่ามีความปลอดภัยระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 7.5 และ ไม่มีผู้ใดที่ตอบว่ามีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบินอยู่ในระดับต่ำ

ระยะเวลานานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก โดยสารเครื่องบินต่อครั้งมากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 38.0 รองลงมาคือ 1 – 3 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 29.5 ส่วนกลุ่มที่โดยสารเครื่องบินมากกว่า 3 – 5 ชั่วโมง มีน้อยสุด คิดเป็นร้อยละ 9.5 (รายละเอียดดังตารางที่ 4.2)

### 5.1.3 ข้อมูลเกี่ยวกับการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์

#### 1) ด้านคุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง

จากการศึกษาด้านคุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง โดยมีข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ มีความเป็นผู้นำ มีทักษะในการตัดสินใจ มีสรีระที่เหมาะสม มีความรับผิดชอบสูง มีความเชื่อมั่น มีทักษะในการบังคับอากาศยาน และมีทักษะในการสื่อสาร พบว่ามีการยอมรับในด้านคุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิงในภาพรวม อยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.27$ , S.D. = 0.73) และเมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการยอมรับในประเด็น การมีความรับผิดชอบสูง มีความเชื่อมั่น มีทักษะการบังคับอากาศยาน และมีทักษะในการสื่อสาร อยู่ในระดับมากที่สุด ในขณะที่การมีความเป็นผู้นำ มีทักษะในการตัดสินใจ และมีสรีระที่เหมาะสมนั้น มีการยอมรับอยู่ในระดับมาก

#### 2) ด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน

จากการศึกษาด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน โดยมีข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ มีความเป็นผู้นำเทียบเท่าผู้ชาย สามารถตั้งการได้ดีเท่าผู้ชาย กล้าตัดสินใจได้เร็วเท่าผู้ชาย มีความเหมาะสมในการเป็นนักบินเท่าผู้ชาย สามารถปรับตัวเข้ากับเพื่อนร่วมงานได้ สามารถปรับตัวเข้ากับการทำงานได้ มักจะประสบปัญหาในการทำงานเสมอ และมีความรับผิดชอบหน้าที่สูงกว่าผู้ชาย พบว่ามีการยอมรับในด้านมาตรฐานการเป็นนักบินในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.93$ , S.D. = 0.65) และเมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีระดับการยอมรับในเรื่องของความสามารถปรับตัวเข้ากับการทำงานได้ และสามารถปรับตัวเข้ากับเพื่อนร่วมงานได้โดยมีระดับการยอมรับอยู่ในระดับ มากที่สุด รองลงมาคือ ในขณะที่ มีความเป็นผู้นำเทียบเท่าชาย สามารถตั้งการได้ดีเท่าผู้ชาย กล้าตัดสินใจเร็วเท่าผู้ชาย มีความเหมาะสมในการเป็นนักบินเท่าผู้ชาย และมีความรับผิดชอบหน้าที่สูงกว่าผู้ชายมีการยอมรับอยู่ในระดับมาก ส่วนประเด็นของการที่มักจะประสบปัญหาในการทำงานเสมอ มีการยอมรับอยู่ในระดับ ปานกลาง

#### 3) มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน

จากการศึกษาด้านมาตรฐานด้านบังคับอากาศยาน มีข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ ผ่านการคัดเลือกโดยใช้เกณฑ์เช่นเดียวกับผู้ชาย ได้รับการฝึกอบรมการบินมาเช่นเดียวกับผู้ชาย ได้รับการฝึกมาให้มีมาตรฐานเดียวกันเหมือนผู้ชาย สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาพอากาศปรกติ สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาพอากาศแปรปรวน สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาวะซับซ้อน และมีทักษะในการบังคับอากาศยาน พบว่าการยอมรับในมาตรฐานด้านบังคับอากาศยานในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.35$ , S.D. = 0.74) และเมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการยอมรับในข้อ ได้รับการฝึกอบรมการบินมาเช่นเดียวกับผู้ชาย มีระดับการยอมรับมากที่สุด ยกเว้นในประเด็นของ ความสามารถในการบังคับอากาศยานได้ดีในสภาพอากาศแปร

ปรวน และสามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาวะซับซ้อนซึ่งกลุ่มตัวอย่างให้การยอมรับอยู่ในระดับมาก

#### 4) มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ

จากการศึกษามาตรฐานด้านวุฒิภาวะ มีข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ มีพื้นฐานการศึกษาขั้นต่ำในระดับปริญญาตรี มีความสามารถในการจดจำดีกว่านักบินชาย ควรมีการศึกษาในระดับที่สูงกว่านักบินชาย และมีทักษะด้านเทคนิคและการใช้อุปกรณ์ พบว่าการยอมรับในมาตรฐานด้านวุฒิภาวะ ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ( $X = 3.94$ ,  $S.D. = 0.65$ ) และเมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการยอมรับมากที่สุดในข้อ มีพื้นฐานการศึกษาขั้นต่ำในระดับปริญญาตรี รองลงมาคือ มีทักษะด้านเทคนิคและการใช้อุปกรณ์ ซึ่งมีระดับการยอมรับมาก ส่วนข้อที่กลุ่มตัวอย่างให้การยอมรับน้อยที่สุดคือ ควรมีการศึกษาในระดับที่สูงกว่านักบินชาย โดยมีระดับการยอมรับอยู่ในระดับปานกลาง

#### 5) มาตรฐานด้านการตัดสินใจ

จากการศึกษามาตรฐานด้านการตัดสินใจ มีข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ มีความกล้าที่จะตัดสินใจ มีความมั่นใจในการตัดสินใจ มีการตัดสินใจที่ฉับไวทันต่อเหตุการณ์ มีการตัดสินใจที่รอบคอบ ตัดสินใจได้อย่างถูกต้องในสภาวะปรกติ ตัดสินใจได้อย่างถูกต้องแม้ในสภาวะซับซ้อน และมีความเชื่อมั่นในตัวเองสูง พบว่าการยอมรับในมาตรฐานด้านการตัดสินใจ ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ( $X = 4.13$ ,  $S.D. = 0.83$ ) และเมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่าการยอมรับจากกลุ่มตัวอย่างในเรื่องของการตัดสินใจได้อย่างถูกต้องในสภาวะปรกติและการตัดสินใจที่รอบคอบ อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาคือ เรื่องของความกล้าที่จะตัดสินใจ ความมั่นใจในการตัดสินใจ การตัดสินใจที่ฉับไวทันต่อเหตุการณ์ตัดสินใจได้อย่างถูกต้องในสภาวะซับซ้อน และมีความเชื่อมั่นในตัวเองสูง ซึ่งมีระดับการยอมรับอยู่ในระดับมาก

#### 6) มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์

จากการศึกษามาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ มีข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ ความมั่นคงทางอารมณ์ ความทนทานต่อแรงเสียดทาน ความเป็นตัวของตัวเอง การแก้ปัญหาด้วยอารมณ์ การแก้ปัญหาโดยใช้เหตุผล ความละเอียดอ่อนในการพิจารณาประเด็นต่าง ๆ ความรอบคอบในการแก้ปัญหา และความผิดพลาดจากการพลั้งเผลอ พบว่าการยอมรับใน มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $X = 3.68$ ,  $S.D. = 0.54$ ) และเมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการยอมรับในข้อ การแก้ปัญหาโดยใช้เหตุผล ความละเอียดอ่อนในการพิจารณาประเด็นต่าง ๆ และความรอบคอบในการแก้ปัญหา อยู่ที่ระดับมากที่สุด ส่วนในประเด็นของความมั่นคงทางอารมณ์ ความเป็นตัวของตัวเอง มีการยอมรับจากกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับมากในขณะที่

ความอดทนต่อแรงเสียดทานนั้น ก็มีการยอมรับจากกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับมากเช่นกันประเด็นที่กลุ่มตัวอย่างให้การยอมรับน้อยมีอยู่ด้วยกันสองข้อคือ การแก้ปัญหาด้วยอารมณ์ และความผิดพลาดจากการพลั้ง เผลอ

#### 7) มาตรฐานด้านสรีระ

จากการศึกษามาตรฐานด้านสรีระ มีข้อความที่ใช้วัด ได้แก่ ความอดทนต่อภาระการทำงานหนัก การมีสรีระที่เอื้อต่อการเป็นนักบิน การมีข้อจำกัดด้านร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน ภาวะการเปลี่ยนแปลงของร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน พบว่ามีการยอมรับในมาตรฐานด้านสรีระในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ( $X = 3.44$ ,  $S.D. = 0.73$ ) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อของมาตรฐานด้านสรีระพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการยอมรับอยู่ในระดับมาก ได้แก่การมีข้อจำกัดด้านร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน และภาวะการเปลี่ยนแปลงของร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน ส่วนประเด็นของความอดทนต่อการทำงานหนัก และการมีสรีระที่เอื้อต่อการเป็นนักบินนั้น มีการยอมรับอยู่ที่ระดับปานกลาง

#### 5.1.4 การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบ บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน ดังนั้นจึง ปฏิเสธสมมติฐานที่ 1

สมมติฐานที่ 2 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีอายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบ บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีอายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2

สมมติฐานที่ 3 บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบ บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 3

**สมมติฐานที่ 4** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

**ผลการทดสอบ** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน ดังนั้นจึง ปฏิเสธสมมติฐานที่ 4

**สมมติฐานที่ 5** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

**ผลการทดสอบ** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน ดังนั้นจึง ปฏิเสธสมมติฐานที่ 5

**สมมติฐานที่ 6** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินเป็นผู้หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

**ผลการทดสอบ** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน ดังนั้นจึง ยอมรับสมมติฐานที่ 6

**สมมติฐานที่ 7** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

**ผลการทดสอบ** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน ดังนั้นจึง ปฏิเสธสมมติฐานที่ 7

**สมมติฐานที่ 8** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน มีความรู้ลึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

**ผลการทดสอบ** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน ดังนั้นจึง ปฏิเสธสมมติฐานที่ 8

**สมมติฐานที่ 9** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีระยะเวลานานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

**ผลการทดสอบ** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีระยะเวลานานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน ดังนั้นจึง ปฏิเสธสมมติฐานที่ 9

## 5.2 อภิปรายผล

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษา เพื่อเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย ด้านประชากรศาสตร์และประสบการณ์การเดินทางโดยเครื่องบิน กับการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในสังคมไทย ซึ่งสามารถนำผลการวิจัยมาอภิปรายผลแยกตามสมมติฐาน ได้ดังนี้

**สมมติฐานที่ 1** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

จากการศึกษาพบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งผลการศึกษาไม่สนับสนุนสมมติฐาน ในประเด็นของ มาตรฐานด้านการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ และมาตรฐานด้านสรีระ ซึ่งมีการยอมรับที่แตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่า เพศ มีผลต่อการยอมรับ เพราะด้วยความที่มีเพศแตกต่างกันย่อมทำให้เกิดความรู้สึกนึกคิดและทัศนคติที่แตกต่างกันไป บุคคลบางกลุ่มอาจมีค่านิยม ความไม่เสมอภาคระหว่างหญิงและชายที่แบ่งแยกเพราะความแตกต่างทางเพศ อีกทั้งยังมีผู้ชายจำนวนมากที่ยังมีค่านิยมความเชื่อในลักษณะค่านิยมเชิงซ้อนอยู่ เช่นการมองว่าผู้หญิงเป็นสัญลักษณ์ของความอ่อนแอ เป็นเพศที่ใช้อารมณ์ และการที่ผู้หญิงใช้อารมณ์มากกว่าผู้ชายอาจจะเป็นข้อจำกัดในการเลื่อนตำแหน่งหน้าที่การงานของผู้หญิง โดยผู้ชายมีความเชื่อว่าผู้หญิงทำงานสำคัญ ไม่ได้เพราะใช้อารมณ์มากกว่าผู้ชาย ค่านิยมและทัศนคติเชิงซ้อนต่อผู้หญิง ถึงแม้ว่าในบางเรื่องจะ ได้มีการปรับปรุงเปลี่ยนมุมมองและแนวคิดแล้ว แต่สถานภาพของหญิงไทยก็ยังไม่เสมอภาคเท่าเทียมชาย ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ

วันทนี วาติกะสิน และ ดร.สุนีย์ เหมะประสิทธิ์ (2545) และสอดคล้องกับ ฉลาดชาย รมิตานนท์ (2548) ที่กล่าวไว้ว่า ทฤษฎีต่างๆของสังคมวิทยากระแสผู้ชาย ล้วนสนับสนุน และให้ความชอบธรรมต่อการกดขี่ขูดรีดผู้หญิง โดยผู้ชาย ในขณะที่อ้างว่าเป็นทฤษฎีที่เป็นของจริง ในขณะที่เดียวกันทั้งเพศหญิงและเพศชายให้การยอมรับนักบินหญิงในประเด็นของ คุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง มาตรฐานการตัดสินใจและ มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์เหมือนกัน อาจเป็นไปได้ว่า มีการเปลี่ยนแปลงความเชื่อของสังคม ทำให้อคติที่มีต่อสตรีลดน้อยลง และสตรีมีการยอมรับซึ่งกันและกันมากขึ้น ประกอบกับปัจจัยจากตัวสตรีเอง เช่นการมีการศึกษาที่สูงขึ้น มีความเชื่อมั่นในตัวเองมากขึ้น มีภาระทางครอบครัวน้อยลง ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีผลทำให้เกิดการยอมรับในตัวสตรีมากขึ้น

**สมมติฐานที่ 2** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีอายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

จากการศึกษาพบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีอายุแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งผลการศึกษาให้การสนับสนุนสมมติฐาน แสดงให้เห็นว่า อายุ ไม่มีผลต่อการยอมรับในคุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง ด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ มาตรฐานด้านการตัดสินใจ มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ มาตรฐานด้าน สรีระ ซึ่งอาจเป็นไปได้ว่าประชากรตัวอย่างในการทำวิจัยครั้งนี้ มีอัตราส่วนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก ในสามกลุ่มตัวอย่างแรก ที่มีอายุ ระหว่าง 20-30ปี 31-40ปี และ41-50ปี ทำให้กลุ่มตัวอย่างประกอบไปด้วย ผู้ที่มีอายุน้อย ผู้ที่มีสภาพทางเศรษฐกิจ และผู้ที่มีสภาพทางสังคมสูง มีการติดต่อกับผู้นำการเปลี่ยนแปลงและพวกที่ชอบของใหม่ก่อนบุคคลอื่นๆมากพอสมควร ซึ่งบุคคลกลุ่มนี้มักจะมี ความกล้าแสดงออก กล้าทดลอง กล้าที่จะยอมรับความล้มเหลว และมีความกระตือรือร้นสูง โดยเฉพาะผู้ที่มีอายุน้อย สำหรับผู้ที่มีสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมสูง มักมีการพิจารณาอย่างรอบคอบ ก่อนที่จะยอมรับสิ่งใหม่ๆ ซึ่งอาจเป็นไปได้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นประชากรที่มีคุณลักษณะที่ จะยอมรับการเปลี่ยนแปลง ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดของ Rogers (1965 อ้างถึงใน ปิยพร ลาก พรหมรัตน์, 2542) ที่กล่าวไว้เกี่ยวกับคุณลักษณะของประชากรต่อการยอมรับการเปลี่ยนแปลง

**สมมติฐานที่ 3** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงไม่แตกต่างกัน

จากการศึกษาพบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่ง ผลการศึกษาไม่สนับสนุนสมมติฐาน โดยมีการยอมรับในมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์เพียงด้าน เดียว ส่วนคุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง มาตรฐานการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านการบังคับ

อากาศยาน มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ มาตรฐานด้านการตัดสินใจ และมาตรฐานด้านสรีระ ถูกปฏิเสธ การยอมรับ ด้วยเหตุนี้ทำให้ทราบว่า ระดับของการศึกษามีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง เพราะระดับของการศึกษามีผลต่อความคิดและการรับรู้ซึ่งสอดคล้องกับ Rogers (1983 อ้างถึงใน ราตรี เจียรบุตร 2543) ที่กล่าวว่า กระบวนการใช้ความคิดของบุคคลเป็นรูปแบบหนึ่งของการตัดสินใจ แบบเป็นขั้นตอนการเรียนรู้ ว่ามีวิธการแผนใหม่ผ่านขั้นต่างๆ จนถึง การยอมรับและกระบวนการยอมรับเป็นเรื่องของแต่ละบุคคล ซึ่งสอดคล้องกับ ลำลี ทองทิว (2526: 26-27) ที่กล่าวถึงปัจจัยที่ทำให้การเผยแพร่นวัตกรรม คือความแตกต่างทางการศึกษา สอดคล้องกับ Rogers (1971) ที่กล่าวว่าระดับการศึกษาทำให้เกิดความแตกต่างในการยอมรับ และสอดคล้องกับ สนอง ศิริกุลวัฒนา (2532 อ้างถึงใน ชาญชัย กาญจนพันธ์, 2544: 16) ที่กล่าวว่า การศึกษาอาจเป็นอุปสรรคในการที่จะเข้าใจนวัตกรรม

**สมมติฐานที่ 4** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ / บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

จากการศึกษาพบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีสถานภาพ บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งผลการศึกษาไม่สนับสนุนสมมติฐาน โดยมีการยอมรับเพียงสองประเด็นเท่านั้นคือ การยอมรับด้านจิตใจและอารมณ์ และมาตรฐานด้านสรีระ สำหรับคุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง มาตรฐานด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านการบินอากาศยาน มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ มาตรฐานด้านการตัดสินใจได้รับการปฏิเสธ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า สถานภาพ / บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน มีผลต่อการยอมรับ เนื่องจากบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการบินเช่น ผู้บริหารและพนักงานฝ่ายปฏิบัติการจะมีทัศนคติที่แตกต่างจากผู้ที่เป็นผู้โดยสารทั่วไป ทั้งนี้เพราะได้สัมผัสกับของจริง มีความใกล้ชิดกับการบินและเข้าใจเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการบินมากกว่าบุคคลทั่วไป ซึ่งทำให้มองเห็นถึงความเป็นจริง ได้ดีกว่า จึงทำให้มุมมองเกี่ยวกับการยอมรับแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับ Rogers (1983 อ้างถึงใน ปิยพร ลาภพรหมรัตน์, 2542) เกี่ยวกับองค์ประกอบของการยอมรับที่กล่าวไว้ว่า สถานการณ์หรือสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องและมีผลทำให้การยอมรับต่างกันได้อย่างเช่นสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ตลอดจนสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ สอดคล้องกับ Rogers (1971 อ้างใน ชาญชัย กาญจนพันธ์ 2544: 13) กล่าวไว้ว่า ความรู้เรื่องหลักการเป็นความรู้เกี่ยวกับข้อเท็จจริง หลักเกณฑ์และทฤษฎีบางอย่างที่แอบแฝงอยู่เบื้องหลังการปฏิบัติ

**สมมติฐานที่ 5** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่มีความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

จากการศึกษาพบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่มีความถี่ในการให้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านคุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง มาตรฐานการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ มาตรฐานด้านการตัดสินใจ มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งผลการศึกษาไม่สนับสนุนสมมติฐาน โดยมีการยอมรับในประเด็นมาตรฐานด้านสรีระเพียงประเด็นเดียว แสดงให้เห็นว่า ความถี่ในการให้บริการเครื่องบินโดยสารมีผลต่อการยอมรับ เนื่องจากผู้ที่มีประสบการณ์ในการเดินทาง โดยเครื่องบินสูงมักจะเกิดความเคยชินและมั่นใจในสมรรถนะของเครื่องบินและตัวนักบิน สอดคล้องกับ Rogers and Shoemaker (1971 อ้างถึงใน เพ็ญพิมล กิรติขจร, 2544: 28) ที่กล่าวว่าผู้ยอมรับนวัตกรรมก่อนย่อมมีประสบการณ์ในอดีตมากกว่าและเห็นความสอดคล้องของนวัตกรรมมากกว่าผู้ที่ยอมรับภายหลัง ส่วนผู้ที่มีประสบการณ์เดินทาง โดยเครื่องบินน้อย มักขาดความมั่นใจและมีความกังวลเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุ เพราะมีการรับรู้ที่เกี่ยวข้องกับการบินน้อย ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Rogers (1983 อ้างถึงใน ราตรี เจียรบุตร, 2543) ที่กล่าวถึงกระบวนการของการยอมรับในขั้นตระหนักหรือ Awareness ว่าเมื่อบุคคลได้เรียนรู้ถึงการมีอยู่ถึงความคิดหรือปฏิบัติ (Practice) นั่นก็คือการที่บุคคลได้เริ่มรับรู้ เรียนรู้กับวิทยาการใหม่ หรือความคิดใหม่เป็นครั้งแรก แต่ข้อมูลความรู้ หรือรายละเอียดยังไม่ค่อยอยู่ และสอดคล้องกับ ประมวล มุ่งมาตร (2537) ที่กล่าวไว้ว่า การยอมรับเป็นผลมาจากประสบการณ์หรือสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับ Rogers (1965 อ้างถึงใน ปิยพร ลากพรหมรัตน์ 2542: 5) ที่กล่าวไว้เกี่ยวกับองค์ประกอบของการยอมรับสิ่งใหม่ว่า สถานการณ์หรือสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องและมีผล ทำให้การยอมรับต่างกันได้ ส่วนที่มีการยอมรับในมาตรฐานด้านสรีระเพราะว่า ในปัจจุบันเครื่องบินได้มีการพัฒนาไปมาก มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากมาย จึงไม่มีความจำเป็นว่านักบินจะต้องมีร่างกายที่แข็งแรง

**สมมติฐานที่ 6** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินเป็นผู้หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

จากการศึกษาพบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยสายการบินที่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินเป็นผู้หญิง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านของ คุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง มาตรฐานการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ มาตรฐานด้านการตัดสินใจ และมาตรฐานด้านสรีระ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งผลการศึกษาให้การสนับสนุนสมมติฐาน แสดงให้เห็นว่าการเคยใช้หรือไม่เคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินเป็นผู้หญิงนั้น ไม่มีผลต่อการยอมรับ ทั้งนี้เป็นเพราะไม่

ว่าผู้หญิงและผู้ชายที่ได้รับการคัดเลือกเข้ามาทำหน้าที่นักบินพาณิชย์นั้น ต้องผ่านการคัดเลือกมาอย่างดีแล้ว และความสามารถของนักบินแต่ละคนขึ้นอยู่กับประสบการณ์เป็นสำคัญ ไม่ใช่อยู่ที่ว่าเป็นเพศหญิงหรือชาย จึงทำให้เกิดการยอมรับที่เหมือนกัน และอาจเป็นไปได้ว่าประชากรตัวอย่างถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่ชอบของใหม่หรือผู้นำการยอมรับ (Innovators) ซึ่งก็คือกลุ่มแรกที่ยอมรับของใหม่ๆ และมีการปฏิเสธข้อสมมติฐานเพียงหนึ่งประเด็นคือมาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ ซึ่งสอดคล้องกับ วันทนีย์ วาสิกะสิน และ คร.สุณีย์ เหมะประสิทธิ์ (2542: 12, 89) ที่ได้กล่าวไว้เกี่ยวกับ ค่านิยมและทัศนคติเชิงซ้อนต่อผู้หญิงจากการยอมรับในประเด็นต่างๆ

**สมมติฐานที่ 7** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

จากการศึกษาพบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบินที่ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาที่ได้ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งผลการศึกษาไม่สนับสนุนสมมติฐาน โดยปฏิเสธการยอมรับในทุกประเด็น ได้แก่ คุณสมบัติของนักบินพาณิชย์หญิง มาตรฐานการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน มาตรฐานด้านบุคลิกภาพ มาตรฐานด้านการตัดสินใจ มาตรฐานด้านจิตใจ และอารมณ์ มาตรฐานด้านสรีระ การไม่สนับสนุนสมมติฐานแสดงให้เห็นว่า การเดินทางโดยสายการบินที่ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง บุคคลที่ได้ใช้บริการ โดยสารเครื่องบินมานานแล้วมักจะเกิดความเคยชิน และในการโดยสารเครื่องบินในครั้งที่ผ่านมาคงมีบ้างที่เดินทางกับนักบินใหม่ๆ ที่มีประสบการณ์น้อย เพราะฉะนั้นการที่มีนักบินเป็นผู้หญิงก็ไม่น่าจะทำให้เกิดความวิตกกังวลแต่อย่างใด ในขณะที่ผู้ที่เดินทางโดยเครื่องบินไม่บ่อย มักจะมีความวิตกกังวลกว่า โดยเฉพาะถ้ารู้ว่ามีนักบินเป็นผู้หญิง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะประสบการณ์ในการโดยสารเครื่องบินยังน้อย ทำให้ขาดความมั่นใจ ประกอบกับอาจมีทัศนคติที่ไม่ค่อยดีต่อผู้หญิงจึงทำให้เกิดการยอมรับนักบินหญิงแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับ ประมวล มุ่งมาตร (2537: 9) ที่กล่าวถึงการยอมรับว่า มีผลมาจากประสบการณ์หรือสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับ Nunnally (1959 อ้างถึงใน ณรงค์ชัย วรณ โคตร, 2546: 27) และสอดคล้องกับ Allport (1953 อ้างถึงใน ณรงค์ชัย วรณ โคตร 2546: 31) ที่กล่าวว่าประสบการณ์ส่วนตัวขึ้นอยู่กับความแตกต่างของบุคคล ซึ่งมีประสบการณ์ที่แตกต่างกันไป ประสบการณ์จะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆและจะมีแบบฉบับเป็นของตัวเอง

**สมมติฐานที่ 8** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน มีความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่แตกต่างกัน

จากการศึกษาพบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน มีความรู้ลึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งผลการศึกษาไม่สนับสนุนสมมติฐาน แสดงให้เห็นว่า ความรู้ลึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบิน มีผลต่อการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง โดยมีการยอมรับทั้งหมด สามข้อคือ ด้านคุณสมบัติของนักบินหญิง ด้านวุฒิภาวะ และด้าน สรีระ ซึ่งทั้งสามประเด็นนี้เป็นมาตรฐานของการเป็นนักบินอยู่แล้ว เนื่องจากผู้ที่ให้การยอมรับในความปลอดภัยของการโดยสารเครื่องบินในระดับสูง จะมีความมั่นใจในสมรรถนะของเครื่องบินสูง ตามไปด้วย ในทางตรงกันข้าม ถ้าการยอมรับต่ำ ความมั่นใจก็จะต่ำตามไปด้วย โดยที่ไม่คำนึงว่า นักบินจะเป็นผู้หญิงหรือผู้ชาย เพราะนักบินต้องทำตามขั้นตอนปฏิบัติของการบิน ในขณะที่มีการ ปฏิเสธการยอมรับในประเด็นของ มาตรฐานการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน มาตรฐานด้านการตัดสินใจ มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ เพราะผู้ที่มีการยอมรับน้อยใน ความปลอดภัยของการเดินทางโดยเครื่องบินก็จะไม่ให้การยอมรับนักบินพาณิชย์หญิง อาจเป็นเพราะมีความเกรงกลัวในเรื่องของอุบัติเหตุ หรืออาจเป็นไปได้ว่าไปเปรียบเทียบกับประสบการณ์ที่ไม่ดีต่อ ผู้หญิง สอดคล้องกับ Rogers (1965 อ้างถึงใน ปิยพร ลาภพรหมรัตน์, 2542: 5) ที่กล่าวไว้เกี่ยวกับ องค์ประกอบของการยอมรับสิ่งใหม่ว่า สถานการณ์หรือสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องและมีผล ทำให้ การยอมรับต่างกัน ได้ และสอดคล้องกับ วันทนีย์ วาสิกะสิน และ ดร. สุนีย์ เหมะประสิทธิ์ (2545: 12, 89) ที่กล่าวถึงทัศนคติและค่านิยมเชิงซ้อนที่มีต่อเพศหญิง

**สมมติฐานที่ 9** บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มีระยะเวลาานาน ที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง ไม่ แตกต่างกัน

จากการศึกษาพบว่า บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยสายการบิน ที่มี ระยะเวลาานานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง แตกต่างกัน มีการยอมรับบทบาทของนักบิน พณิชย์หญิง แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในประเด็นของ คุณสมบัติของนักบินพาณิชย์ หญิง มาตรฐานการเป็นนักบิน มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ มาตรฐานด้านการตัดสินใจ ซึ่งผลการศึกษาไม่สนับสนุนสมมติฐาน แสดงให้เห็นว่าระยะเวลาานาน ที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง มีผลต่อการยอมรับ เพราะการที่ได้โดยสารเครื่องบินเป็น เวลานาน ทำให้ได้พบ รับรู้ และเรียนรู้ สถานการณ์ต่างๆซึ่งสามารถนำมาวิเคราะห์การยอมรับ ได้ สอดคล้องกับ Rogers (1965 อ้างถึงใน ปิยพร ลาภพรหมรัตน์, 2542: 5) ที่กล่าวไว้เกี่ยวกับองค์ ประกอบของการยอมรับสิ่งใหม่ว่า สถานการณ์หรือสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องและมีผลทำให้การ ยอมรับต่างกัน ได้ สอดคล้องกับ ประมวล มุ่งมาตร (2537) ที่กล่าวไว้ว่า การยอมรับเป็นผลมาจาก

ประสบการณ์หรือสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับ Nunnally (1959 อ้างถึงใน ณรงค์ชัย วรณ โคตร 2546: 27) และสอดคล้องกับ Allport (1953 อ้างถึงใน ณรงค์ชัย วรณ โคตร 2546: 31) ที่กล่าวว่า ประสบการณ์ส่วนตัวขึ้นอยู่กับความแตกต่างของบุคคล ซึ่งมีประสบการณ์ที่แตกต่างกันไป ประสบการณ์จะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆและจะมีแบบฉบับเป็นของตัวเอง ในขณะที่มีการยอมรับเพียงสองข้อ ในเรื่องของ มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์ และมาตรฐานด้านสรีระ แสดงให้เห็นถึงการปรับเปลี่ยนทัศนคติที่มีต่อเพศหญิงในบางประเด็น โดยเฉพาะการคัดเลือกบุคคลากรที่ใช้มาตรฐานเดียวกันระหว่างเพศหญิงและชาย สอดคล้องกับ วันทนีย์ วาสิกะสิน และ ดร. สุนีย์ เหมะประสิทธิ์ (2545: 89) ที่กล่าวว่า สังคมไทยยังคงมีค่านิยมและทัศนคติเชิงซ้อนต่อผู้หญิง แม้ว่าในบางเรื่องจะ ได้มีการปรับปรุงเปลี่ยนมุมมองและแนวคิดบ้าง แต่สถานภาพของผู้หญิงไทยก็ยังไม่เสมอภาคเท่าเทียมชาย

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

#### 5.3.1 ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

จากการวิจัยในครั้งนี้ ทำให้พบว่าถึงแม้จะมีการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในด้านมาตรฐานต่างๆแล้วก็ตาม แต่ก็ยังมีบางประเด็นที่ผู้วิจัยเห็นควรว่าน่าที่จะมีการเพิ่มประสิทธิภาพให้กับค่านักบินพาณิชย์หญิง ทั้งนี้เพื่อเป็นการเพื่อยกระดับของการยอมรับให้สูงยิ่งขึ้น ประเด็นเหล่านั้นได้แก่ การมีสรีระที่เหมาะสม สรีระที่เอื้อต่อการเป็นนักบิน ซึ่งแน่นอนว่ามีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนระหว่างหญิงและชาย การตั้งครรถือได้ว่าเป็นข้อจำกัดทางสรีระทางธรรมชาติของผู้หญิงที่อาจถูกนำมาเป็นข้ออ้าง โดยผู้ชายว่า ทำให้เสียงาน เพราะจะต้องละเว้นจากการปฏิบัติหน้าที่เป็นเวลานาน ประกอบกับการเรียกร้องด้านสิทธิสตรีที่เกี่ยวกับระยะ เวลาการลาคลอดและเลี้ยงดูบุตร อาจทำให้ถูกมองว่าเป็นการสร้างควมไม่เท่าเทียมกันได้ การคุมกำเนิดเป็นวิธีหนึ่งที่จะช่วยแก้ไขปัญหานี้ และนักบินหญิงอาจทำหน้าที่ทดแทนโดยการมีส่วนร่วมฝึกอบรมนักบินใหม่ในด้านของทฤษฎีระหว่างการตั้งครรถ์ นอกจากนี้แล้วความอดทนต่อการะการทำงานหนัก ก็เป็นเรื่องที่ไม่ควรที่จะมองข้าม ถึงแม้ว่าเครื่องบินในปัจจุบันได้มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆแล้วก็ตาม แต่บางครั้งนักบินพาณิชย์หญิงอาจต้องอดหลับอดนอน ทำงานไม่เป็นเวลา ทำให้เกิดความเหนื่อยล้าสูงได้

ประเด็นต่อมาคือ การมีความรับผิดชอบหน้าที่สูงกว่าผู้ชาย ซึ่งในความเป็นจริงแล้วผู้หญิงมีความรับผิดชอบสูง มีความละเอียดอ่อนและให้ความสำคัญกับครอบครัวมากกว่าผู้ชาย แต่บางครั้งอาจมีเหตุจำเป็นเกี่ยวกับเรื่องของครอบครัว ทำให้ต้องลางานโดยที่ไม่ได้ป่วย เพราะฉะนั้นนักบิน

พาณิชย์หญิงควรที่จะต้องแยกออกให้ได้ระหว่างหน้าที่กับครอบครัว โดยที่ไม่กระทบกระเทือนต่อสภาพจิตใจของตัวเอง

ในด้านที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจ อย่างเช่น การตัดสินใจที่ฉับไวทันต่อเหตุการณ์ ถ้าจะตัดสินใจได้เร็วเท่าผู้ชาย และการตัดสินใจได้อย่างถูกต้องแม้ในสถานะคับขัน ซึ่งเป็นประเด็นที่มีความสำคัญอย่างมากในการบิน ผู้หญิงได้รับการยอมรับว่ามีความละเอียดอ่อนและมีความรอบคอบในการตัดสินใจ จึงอาจทำให้การตัดสินใจช้าลงไปบ้าง เพราะฉะนั้นความละเอียดอ่อนและความรอบคอบนั้นคงไม่พอเพียง ต้องอาศัยความไวและกล้าที่จะตัดสินใจด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่ออยู่ในสถานะคับขัน ทั้งนี้เพราะเครื่องบินเป็นพาหนะที่ความเร็วสูง ต้องอาศัยการตัดสินใจที่เร็วและการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าที่มีประสิทธิภาพ

จากเหตุผลดังกล่าวทำให้สามารถสรุปได้ว่า นักบินพาณิชย์หญิงควรที่จะต้องมีการพัฒนาหรือเพิ่มประสิทธิภาพในประเด็นของ สรีระ ความอดทนต่อแรงเสียดทาน ความรับผิดชอบและปฏิบัติตามขั้นตอนในกรณีที่เกิดภาวะคับขัน ทั้งนี้เพื่อเป็นการยกระดับของการยอมรับให้สูงขึ้น

ในส่วนของสถาบันการบินพลเรือน ซึ่งมีหน้าที่ควบคุมและวางกฎเกณฑ์ต่างๆที่เกี่ยวข้องกับนักบิน ควรหามาตรการหรือปรับหลักสูตรบางอย่างที่จะเสริมสร้างศักยภาพของผู้หญิงที่จะมาทำหน้าที่เป็นนักบินพาณิชย์ ให้มีประสิทธิภาพและความแข็งแกร่ง มีความสามารถในการทำงานเท่าเทียมเพศชายได้ และในขณะเดียวกันนักบินพาณิชย์หญิงก็ควรที่จะทบทวนประเด็นต่างๆที่เกี่ยวข้องกับตัวเองอย่างเปิดเผยและไม่มียุติว่ามีส่วนใดบ้างที่อาจถูกมองว่าเป็นจุดอ่อนหรือเป็นช่องว่างในการทำหน้าที่นักบิน แล้วจึงคิดหาวิธีที่จะลดจุดอ่อนหรือช่องว่างนั้นๆ

นักบินพาณิชย์หญิงควรที่จะมีการจัดตั้งสมาคมนักบินหญิงขึ้นมา เพื่อให้เป็นสมาคมวิชาชีพที่เป็นของผู้หญิง ซึ่งปัจจุบันมีแค่สมาคมนักบินซึ่งไม่ได้มีการแยกระหว่างหญิงและชาย จึงไม่สามารถทำให้บทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงโดดเด่นขึ้นมาได้ เพราะฉะนั้นการจัดตั้งสมาคมนักบินหญิง นอกจากจะเป็นการสร้างความเป็นปึกแผ่นของกลุ่มนักบินหญิงเองแล้ว ยังสามารถใช้ประโยชน์จากการมีสมาคมนักบินหญิงในการควบคุมมาตรฐานและพัฒนาศักยภาพของนักบินหญิง อีกทั้งจะเป็นการเชิดชูศักดิ์ศรีของความเป็นหญิง และรับประกันต่อสังคมถึงความสามารถเท่าเทียมเพศชาย การสร้างมาตรฐานที่ดีขึ้นให้กับนักบินพาณิชย์หญิง ซึ่งจะนำไปสู่ความไว้วางใจและการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทยในประเด็นต่างๆให้สูงขึ้น

นอกจากนี้แล้วจากการวิจัยเรื่อง “การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย” ทำให้เราสามารถทราบถึงการยอมรับของสังคม และปัจจัยที่มีต่อการยอมรับนักบินพาณิชย์หญิง โดยสรุปได้ว่ายังมีตัวแปรอีกมากที่มีผลต่อการยอมรับ ซึ่งตัวแปรเหล่านั้นประกอบไปด้วย เพศ ระดับการศึกษา สถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน ความถี่ในการใช้บริการเครื่องบินโดยสาร

ระยะเวลาที่ผ่านมาไม่นานเพียงใดที่ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร ความรู้สึกถึงความปลอดภัยต่อการโดยสารเครื่องบินและระยะเวลาที่นานที่สุดในการโดยสารเครื่องบินต่อครั้ง เพราะฉะนั้นการที่จะได้รับการยอมรับจากตัวแปรเหล่านั้น จะต้องประกอบไปด้วยปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก ซึ่งปัจจัยภายในคือ การที่นักบินพาณิชย์หญิงจะต้องแสดงผลงานและศักยภาพออกมาให้เห็นได้อย่างชัดเจน เพื่อผลทางกระบวนการของการยอมรับ และจะต้องเข้าไปถึงองค์ประกอบของทัศนคติทั้งสาม อย่างสอดคล้องกัน อันได้แก่ ความคิด ความรู้สึกและพฤติกรรม (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2526) ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการยอมรับจากสังคม กล่าวคือ ต้องทำให้เกิดความรู้เกี่ยวกับการที่มีนักบินพาณิชย์หญิงว่า สามารถทำประโยชน์ให้กับสังคมได้อย่างไร และให้เกิดความรู้สึกที่ดีกับการมีนักบินเป็นผู้หญิง รวมทั้งทำให้เกิดความพึงพอใจแก่สังคม เพื่อที่จะให้เกิดความพร้อมที่จะกระทำให้สอดคล้องกับความรู้สึกที่ดีต่อนักบินพาณิชย์หญิง นั่นก็คือ การยอมรับ

ปัจจัยภายนอกที่จะก่อให้เกิดการยอมรับนักบินพาณิชย์หญิงได้ก็คือ การที่บริษัทสายการบินต่างๆ โดยเฉพาะสายการบินที่มีชื่อเสียงและเป็นที่ยอมรับของผู้โดยสารทั่วไป ควรเปิดโอกาสให้กับผู้หญิงได้พิสูจน์ความสามารถของตัวเอง โดยที่ทุกขั้นตอนของการสมัคร การสอบคัดเลือก และการฝึกอบรม โดยให้ถือปฏิบัติเช่นเดียวกับเพศชายทุกประการ ซึ่งเชื่อว่านักบินพาณิชย์หญิงที่สามารถผ่านกระบวนการคัดเลือกมาได้นั้นจะต้องได้รับการยอมรับสูงอย่างแน่นอน ทั้งนี้เนื่องจากมาตรฐานต่างๆ ในการทดสอบเพื่อคัดเลือกตัวนักบิน ซึ่งรวมไปถึงตัวผู้ที่ทำการคัดเลือกนักบินนั้น เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ทั่วโลกยอมรับ

ผู้วิจัยมีความเห็นว่าควรให้มีการส่งเสริมให้เกิดการยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทยให้กว้างขึ้น และควรเปิดโอกาสแก่ผู้หญิงได้มีโอกาสที่จะแสดงศักยภาพในอาชีพที่ค่อนข้างจะสงวนให้สำหรับเพศชายเป็นส่วนใหญ่ จึงพิจารณาให้ข้อเสนอแนะการนำผลวิจัยไปใช้ในการพัฒนานโยบายส่งเสริมให้มีการยอมรับ และเปิดโอกาสแก่ผู้หญิงในการสมัครเป็นนักบินพาณิชย์อย่างเท่าเทียมกันกับเพศชาย เนื่องจากอาชีพนักบินเป็นอาชีพที่หาบุคลากรที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการได้ค่อนข้างลำบาก เพราะจากการตั้งกฎเกณฑ์ต่างๆ ของขั้นตอนการสอบคัดเลือกนั้นนอกจากมีความเข้มงวดมากแล้ว ยังมีข้อจำกัดในเรื่องของเพศที่จะมาสมัครเป็นนักบินพาณิชย์ของสายการบินต่างๆ อีกด้วย และถึงแม้ว่าบางบริษัทสายการบินจะเปิดโอกาสให้ผู้หญิงเข้ารับการสมัครคัดเลือกได้ แต่ถ้าเทียบตามอัตราส่วนแล้ว ผู้หญิงที่สามารถผ่านการเลือกนั้นยังอยู่ในอัตราที่ค่อนข้างต่ำ ทั้งนี้เนื่องจากบริษัทสายการบินมีความเป็นห่วงในเรื่องของสรีระของสตรีที่จะทำให้ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและอาจมีผลกระทบต่อธุรกิจการบินได้ อย่างเช่น การตั้งครรภ์ที่จะทำให้เกิดการว่างเว้นการปฏิบัติหน้าที่เป็นเวลานาน

นอกจากนี้ ควรให้มีการปรับปรุงและพัฒนา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของนักบินพาณิชย์หญิง ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสังคม โดยพยายามลดข้อจำกัดต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ และการยอมรับของสังคมไทย ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่า การสร้างมาตรฐานเดียวกัน น่าจะเป็นทางออกที่ดีที่สุดสำหรับการที่จะให้นักบินพาณิชย์ทั้งหญิงและชายมีความเท่าเทียมกัน โดยการนำมาตรฐานเดียวกัน มาใช้ตั้งแต่การรับสมัคร สอบคัดเลือก ฝึกอบรม และปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งรวมไปถึง การเลื่อนตำแหน่ง ฯลฯ

#### 5.4 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

เนื่องจากการทำวิจัยเรื่อง การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย ในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ประสบกับข้อจำกัดของระยะเวลาในการทำวิจัย ประกอบกับการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง โดยเฉพาะจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นระดับผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ และผู้ที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบิน ซึ่งได้มาจากบริษัทการบินไทยและสายการบินนกแอร์ โดยที่ไม่ได้ทำการเก็บข้อมูลจากบริษัทสายการบินที่มีนักบินเป็นผู้หญิง ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่าควรที่จะทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มประชากรตัวอย่างให้ครบทุกสายการบิน โดยเฉพาะพนักงานของสายการบินที่มีนักบินพาณิชย์หญิง ทั้งนี้เพราะนอกจากจะได้รับข้อมูลจากการมีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการบินแล้ว ยังจะได้ข้อมูลจากผู้ที่มีสถานภาพ/บทบาทที่เกี่ยวข้องกับตัวนักบินโดยตรง และการเก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ซึ่งนอกจากจะใช้วิธีการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามแล้ว ควรเก็บข้อมูลแบบเจาะลึกด้วย เช่น การสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับสมัครนักบินของสายการบินต่างๆ นักบินผู้ร่วมงานและรวมไปถึงครูผู้ฝึกสอนนักบินด้วย

หากจะมีการทำวิจัยในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงไทยในอนาคต ผู้วิจัยเห็นว่าควรที่จะให้มีการทำการวิจัยในประเด็นที่อาจถูกมองว่า อาจเป็นจุดอ่อนของนักบินพาณิชย์หญิง ในด้านมาตรฐานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการยอมรับ และควรที่จะมีการศึกษาลงไป ในรายละเอียดให้มากขึ้น ควรมีตัวชี้วัดอะไรบ้างที่มีความสำคัญต่อการยอมรับ และควรมีการพัฒนาอย่างไรให้เกิดความเป็นธรรมที่สุด เพื่อนำมาพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพให้กับนักบินพาณิชย์หญิง นอกจากนี้แล้ว ควรที่จะให้มีการทำวิจัยในระดับสากล เพื่อเพิ่มจำนวนกลุ่มประชากรให้หลากหลายมากขึ้น เพราะนอกจากจะทำให้สามารถทราบถึงการยอมรับนักบินพาณิชย์หญิงของไทยในระดับสากลแล้ว ยังจะเป็นการส่งเสริมการประกอบอาชีพของผู้หญิงไทยได้อย่างภาคภูมิใจในอนาคต

**ภาคผนวก**

**แบบสอบถาม**

แบบสอบถาม

เรื่อง “การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิงในสังคมไทย”

ส่วนที่ 1 ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์

1. เพศ  1. ชาย  2. หญิง
2. อายุ  1. 20-30 ปี  2. 31-40 ปี  
 3. 41-50 ปี  4. 51-60 ปี  
 5. มากกว่า 60 ปีขึ้นไป
3. การศึกษา  1. มัธยมศึกษาหรือต่ำกว่า  2. ปวช./ปวส  
 3.ปริญญาตรี  4.ปริญญาโท  
 5.ปริญญาเอก
4. สถานภาพ/บทบาทของท่านที่เกี่ยวข้องกับการบิน  
 1. ผู้บริหาร/ผู้อำนวยการ (หรือ เทียบเท่า)  
 2. ผู้ปฏิบัติการ/พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน  
 3. ประชาชนผู้ใช้บริการสายการบิน (ในประเทศ)

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านประสบการณ์การใช้บริการสายการบิน

1. ท่านเดินทางโดยใช้บริการเครื่องบินโดยสาร  
 1. ครั้งนี้เป็นครั้งแรก  2. นานๆครั้ง  
 3. เดือนละ 1-2 ครั้ง  4. สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง  
 5. มากกว่าสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง
2. ท่านเคยใช้บริการสายการบินที่มีนักบินเป็นผู้หญิงหรือไม่  
 1. เคย  2. ไม่เคย  3. ไม่แน่ใจ

3. ท่านเดินทางโดยใช้บริการเครื่องบินโดยสารมานานเพียงใด

1. น้อยกว่า 1 ปี                       2. 1-3 ปี  
 3. มากกว่า 3-5 ปี                       4. มากกว่า 5-7 ปี  
 5. มากกว่า 7 ปีขึ้นไป

4. ท่านคิดว่าการโดยสารเครื่องบินมีความปลอดภัยในระดับใด

1. ปลอดภัยระดับสูง                       2. ปลอดภัยระดับปานกลาง  
 3. ปลอดภัยระดับต่ำ

5. ท่านเคยโดยสารเครื่องบินเป็นระยะเวลาที่นานที่สุดต่อครั้ง

1. น้อยกว่า 1 ชั่วโมง  
 2. 1-3 ชั่วโมง  
 3. มากกว่า 3-5 ชั่วโมง  
 4. มากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป

### ส่วนที่ 3 การยอมรับบทบาทของนักบินพาณิชย์หญิง

กรุณาทำเครื่องหมาย (✓) ลงในช่องที่ตรงกับความคิดของท่านมากที่สุด

เห็นด้วยอย่างยิ่ง = 5    เห็นด้วย = 4    ไม่แน่ใจ = 3    ไม่เห็นด้วย = 2    ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง = 1

#### 3.1 คุณสมบัติของนักบินหญิง

คุณสมบัติของนักบินหญิง	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
มีความเป็นผู้นำ					
มีทักษะในการตัดสินใจ					
มีสรีระที่เหมาะสม					
มีความรับผิดชอบสูง					
มีความเชื่อมั่น					
มีทักษะในการบังคับอากาศยาน					
มีทักษะในการสื่อสาร					

## 3.2 ด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน

ด้านมาตรฐานการเป็นนักบิน	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
มีความเป็นผู้นำเทียบเท่าผู้ชาย					
สามารถสั่งการได้ดีเท่าผู้ชาย					
กล้าตัดสินใจได้เร็วเท่าผู้ชาย					
มีความเหมาะสมในการเป็นนักบินเท่าผู้ชาย					
สามารถปรับตัวเข้ากับเพื่อนร่วมงานได้					
สามารถปรับตัวเข้ากับการทำงานได้					
มักจะประสบปัญหาในการทำงานเสมอ					
มีความรับผิดชอบหน้าที่สูงกว่าผู้ชาย					

## 3.3 มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน

มาตรฐานด้านการบังคับอากาศยาน	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
ผ่านการคัดเลือกโดยใช้เกณฑ์เช่นเดียวกับผู้ชาย					
ได้รับการฝึกอบรมการบินมาเช่นเดียวกับผู้ชาย					
ได้รับการฝึกมาให้มีมาตรฐานเดียวกันเหมือนผู้ชาย					
สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาพอากาศปกติ					
สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาพอากาศแปรปรวน					
สามารถบังคับอากาศยานได้ดีในสภาวะคับขัน					
มีทักษะในการบังคับอากาศยาน					

## 3.4 มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ

มาตรฐานด้านวุฒิภาวะ	ระดับความถี่				
	5	4	3	2	1
มีพื้นฐานการศึกษาขั้นต่ำในระดับปริญญาตรี					
มีความสามารถในการจดจำดีกว่านักบินชาย					
ควรมีการศึกษาในระดับที่สูงกว่านักบินชาย					
มีทักษะด้านเทคนิคและการใช้อุปกรณ์					

## 3.5 มาตรฐานด้านการตัดสินใจ

มาตรฐานด้านการตัดสินใจ	ระดับความถี่				
	5	4	3	2	1
มีความกล้าที่จะตัดสินใจ					
มีความมั่นใจในการตัดสินใจ					
มีการตัดสินใจที่จับใจทันต่อเหตุการณ์					
มีการตัดสินใจที่รอบคอบ					
ตัดสินใจได้อย่างถูกต้องในสภาวะปรกติ					
ตัดสินใจได้อย่างถูกต้องแม้ในสภาวะคับขัน					
มีความเชื่อมั่นในตัวเองสูง					

## 3.6 มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์

มาตรฐานด้านจิตใจและอารมณ์	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
ความมั่นคงทางอารมณ์					
ความทนทานต่อแรงเสียดทาน					
ความเป็นตัวของตัวเอง					
การแก้ปัญหาด้วยอารมณ์					
การแก้ปัญหาโดยใช้เหตุผล					
ความละเอียดอ่อนในการพิจารณาประเด็นต่างๆ					
ความรอบคอบในการแก้ปัญหา					
ความผิดพลาดจากการพลั้งเผลอ					

## 3.7 มาตรฐานด้านสรีระ

มาตรฐานด้านสรีระ	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
ความอดทนต่อภาระการทำงานหนัก					
การมีสรีระที่เอื้อต่อการเป็นนักบิน					
การมีข้อจำกัดด้านร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน					
ภาวะการเปลี่ยนแปลงของร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน(เช่นการมีประจำเดือน)					

## บรรณานุกรม

- กวี วงศ์พุ่ม. 2535. ภาวะผู้นำ. เอกสารบรรยาย มหาวิทยาลัยกรุงเทพ. (อัคราเนา).
- กุลทล ระเบียบ. 2539. การยอมรับระบบสำนักงานอัตโนมัติของพนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่ปฏิบัติงานด้านเลขานุการ. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ครรชิต สลับแสง. 2540. ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบในการวางแผนพัฒนาจังหวัด: ศึกษาเฉพาะกรณี จังหวัดขอนแก่น. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- จิระจิตต์ ราชา. 2535. เอกสารการสอนชุดวิชาประสบการณ์วิชาชีพบริหารธุรกิจ. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์. 2529. ทักษะ ทักษะ ความเชื่อ และพฤติกรรม. กรุงเทพมหานคร: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ฉนวนศรี มงคลเดช. 2538. ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของผู้บริหารโรงเรียนสังกัดสำนักงานการประถมศึกษาจังหวัดปทุมธานี. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ฉลาดชาย รมิตานนท์. 2548ก. ข้อวิพากษ์สังคมวิทยากระแสชาวยเป็นใหญ่โดยนักสตรีนิยม (ต่อ) ตอน อุดมการณ์ ความเป็นชายและความเป็นหญิง. เชียงใหม่: ศูนย์สตรีศึกษา คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. (อัคราเนา).
- ฉลาดชาย รมิตานนท์. 2548ข. (11 พฤศจิกายน). อุดมการณ์ “ลูกผู้ชาย” และ “ลูกผู้หญิง”. (Online). Available URL: <http://www.soc.cmu.ac.th/~wsc/>.
- ชวลิต พลราษฎร์. 2541. บทบาทของของผู้บริหาร ในการดำเนินงาน โครงการกองทุนให้กู้ยืมเพื่อการศึกษา: ศึกษาเฉพาะกรณี โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา จังหวัดอุบลราชธานี. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ชาญชัย กาญจนพันธ์. 2544. การยอมรับมาตรฐานคุณภาพ ISO 9000 ของผู้ประกอบการโรงงานอุตสาหกรรม: ศึกษากรณีจังหวัดสมุทรสงคราม. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ชูบ กาญจนประกร. 2502. รัฐประศาสนศาสตร์. พระนคร: มงคลการพิมพ์.

- ชุมศักดิ์ ชุมนุม. 2541. ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของสำนักงานศึกษาธิการ  
อำเภอ: กรณีศึกษา สำนักงานศึกษาธิการอำเภอในพื้นที่เขตการศึกษา 10. ภาคนิพนธ์  
คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- จิตยา สุวรรณะชฎ. 2527. สังคมวิทยา. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช.
- ณรงค์ชัย วรรณโคตร. 2546. การยอมรับการใช้ระบบคอมพิวเตอร์เครือข่ายในงานบริการของ  
เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลชุมชน สังกัดสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุบลราชธานี. ภาคนิพนธ์  
คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ดวงเดือน พันธุมนาวิน. 2529. การวัดทัศนคติ. เอกสารประกอบการฝึกอบรมการวิจัยขั้นสูงทาง  
พฤติกรรมศาสตร์ สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ  
ประสานมิตร. (อัครสำเนา).
- ศิริก ฤกษ์ห่วย. 2528. การนำการเปลี่ยนแปลงเน้นกระบวนการแพร่กระจายนวัตกรรม.  
กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราพัฒนาชนบท มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ถวัลย์ วรเทพพุดพิงษ์. 2530. เอกสารทางวิชาการประกอบการนำอภิปราย เรื่อง แนวความคิด  
กระบวนการ และโครงสร้างการตัดสินใจ. กรุงเทพมหานคร: คณะรัฐประศาสน  
ศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ธงชัย สันติวงษ์. 2352. พฤติกรรมบุคคลในองค์กร. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์  
ไทยวัฒนาพานิช.
- ธีรนาถ กาญจนอักษร. 2542. หญิง ชาย กับการเปลี่ยนแปลงทางสังคม. กรุงเทพมหานคร: คณะ  
เศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นงลักษณ์ กริสอัมร์. 2542. บทบาทการนำเสนอข่าวของหนังสือพิมพ์ไทยรัฐในความคิดเห็นของ  
นักสื่อสารมวลชน. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- นพมาศ ธีรเวคิน. 2534. จิตวิทยาสังคม. กรุงเทพมหานคร: คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัย  
ธรรมศาสตร์.
- เนตรดาว แพทย์กุล. 2544. บทบาทของผู้หญิงชาวบ้านในการพัฒนา: กรณีศึกษาบทบาทของ  
ผู้หญิงในเครือข่ายชุมชนเมือง. เชียงใหม่: ศูนย์สตรีศึกษา คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- บวร ประพฤติดี ทิพาพร พิมพ์สุทธิ และเฉลิมพล ศรีหงษ์. 2520. สตรีไทย: บทบาทในการเป็นผู้นำ  
ทางการบริหาร. กรุงเทพมหานคร: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. 2526. ทัศนคติ การวัด การเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมอนามัย.  
กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช.

- ประมวล มุ่งมาตร. 2537. ทศนคติของนายอำเภอที่มีต่อการปฏิบัติงานของพัฒนากร. ภาคนิพนธ์  
ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ปัญญา นาคี. 2542. บทบาทของคณะกรรมการหมู่บ้านต่อโครงการแก้ไขปัญหาคาความอยากจน:  
ศึกษาเฉพาะกรณี อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบัน  
บัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ปิยพร ลาภพรหมรัตน์. 2542. การยอมรับบทบาทสตรีทางการเมือง: ศึกษากรณี สมาชิกรองการ  
บริหารส่วนจังหวัด (ส.จ.) ภาคกลาง. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบัน  
บัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- พจน์ภีรัชต์ เนียมจ้อย. 2540. การยอมรับบทบาทอาสาพัฒนาปศุสัตว์ ประจำตำบล (อบต.) ของ  
เกษตรกรผู้เลี้ยงสัตว์: ศึกษากรณีผู้เลี้ยงสัตว์ จังหวัดสิงห์บุรี. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนา  
สังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2540. วิจัยวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร:  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- พัทธา สายหู. 2516. ความเข้าใจเกี่ยวกับกลไกของสังคม. กรุงเทพมหานคร: เคล็ดไทย.
- เพ็ญพิมล กิรติขจร. 2545. การยอมรับการปรับเปลี่ยนเป็นองค์กรมหาชนของข้าราชการ  
กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหาร  
ศาสตร์.
- ไพบุลย์ ช่างเรียน. 2516. สารานุกรมศัพท์ทางสังคมวิทยาในเมือง. กรุงเทพมหานคร: สำนักวิจัย  
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- มนัส แก้วประพันธ์. 2541. ผลสำเร็จในการดำเนินงานของคณะกรรมการพัฒนาสตรีหมู่บ้าน:  
ศึกษากรณี จังหวัดอุบลราชธานี. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหาร  
ศาสตร์.
- ระคม เศรษฐจิตร. 2512. การรับสิ่งเปลี่ยนแปลงใหม่ๆ ในท้องถิ่นชนบท. วารสารพัฒนาชุมชน. 8  
(เมษายน): 55-64.
- ระพี แก้วเจริญ และ จิตยา สุวรรณะชญ. 2510. การแบ่งเวลาปฏิบัติราชการตำรวจในระดับนัก  
บริหารอาวุโส. พระนคร: โรงพิมพ์สำนักนายกรัชมุนตรี.
- ระพี สุวรรณะชญ. 2538. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของครูประถมศึกษา  
สังกัดสำนักงานประถมศึกษา จังหวัดสระบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์  
คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ราตรี เจียรบุตร. 2543. การยอมรับวิธีการคุมกำเนิดของสตรีมุสลิม: ศึกษากรณีผู้ใช้บริการจากศูนย์

- ส่งเสริมสุขภาพเขต 12 จังหวัดยะลา. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ลำไย แจ่มใส. 2538. ทศนคติของชาวจังหวัดอุบลราชธานีต่อข้อเสนอโครงการ การจัดทำสัญลักษณ์ตัวแทนเอกลักษณ์ของจังหวัดอุบลราชธานี: ศึกษาเฉพาะกรณีกลุ่มข้าราชการครูมัธยมศึกษา. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- วันทนีย์ วาสิกะสิน. 2543. สังคมสงเคราะห์แนวสตรีนิยม: ทฤษฎีและการปฏิบัติงาน. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วันทนีย์ วาสิกะสิน และศุภนิษฐ์ เหมะประสิทธิ์. 2545. สังคมคาดหวังอย่างไรกับผู้หญิง. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วันเพ็ญ บรรจงศิลป์. 2541. ภาวะผู้นำของข้าราชการสตรีในกระบวนการบริหารงานยุติธรรมของไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกริก.
- วารุณี ภูริสินสิทธิ์. 2545. สตรีนิยม: ขบวนการและแนวคิดทางสังคมแห่งศตวรรษที่ 20. กรุงเทพมหานคร: คบไฟ.
- วินัย รังสินันท์. 2536. ทฤษฎีและวิธีการวัดด้านเจตพิสัยในจิตวิทยาและสังคมวิทยาพื้นฐานเพื่อการวัดและประเมินผลการศึกษา. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราชวิรัช สงวนวงศ์วาน. 2531. การบริหารครอบครัว. กรุงเทพมหานคร: แมสพลับลิชิ่ง จำกัด
- วุฒิชัย จำนง. 2543. แนวความคิดเรื่องบทบาท. กรุงเทพมหานคร: สำนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ศรันย์ พิบุลย์ศักดิ์โสภณ. 2542. บทบาทของคณะกรรมการหมู่บ้านในการพัฒนาระบบประชาธิปไตย: ศึกษาเฉพาะกรณี ตำบลกุดชุมภู อำเภอฟิบูลมังสาหาร จังหวัดอุบลราชธานี. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ศรีประไพ อุดมละมุล. 2547. บทบาทของสตรีในการดำเนินงานกองทุนหมู่บ้าน: ศึกษากรณีกรรมการกองทุนหมู่บ้านจังหวัดนนทบุรี. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สายันต์ อัจฉรงค์. 2542. บทบาทของเจ้าหน้าที่สาธารณสุขระดับตำบลต่อการบริหารจัดการงานสาธารณสุขมูลฐานภายใต้ระบบงบประมาณแนวใหม่: ศึกษากรณี จังหวัดปัตตานี. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สำนักงานสายการบินภายในประเทศ. 2548. (9 พฤศจิกายน). การสัมภาษณ์.

- ลำลี ทองธิว. 2526. กลวิธีการเผยแพร่นวัตกรรมทางการศึกษาสำหรับผู้บริหารและครูก้าวหน้า.  
กรุงเทพมหานคร: ภาตะเพียน.
- สิริพันธุ์ โฉมอุดม. 2545. ความสัมพันธ์ของภาวะผู้นำ ความเชื่ออำนาจควบคุมตัวเองกับ  
ความสามารถในการตัดสินใจของผู้ควบคุมงานอาวุโส บริษัทการบินไทย จำกัด  
(มหาชน). วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาพัฒนาสังคม  
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สุชา-สุรางค์ จันทร์แอม. 2520. จิตวิทยาสังคม. กรุงเทพมหานคร: แพร์พิทยา.
- สุธาสินี โชติกมาศ. 2544. การยอมรับของบุคคลากรประจำโรงพยาบาลตำรวจรวมแพทย์ต่อการเข้า  
เป็นสถานพยาบาลหลักในโครงการประกันสังคม ภายใต้พระราชบัญญัติประกันสังคม  
พ.ศ. 2533. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- โสภา ชูพิกุลชัย. 2522. จิตวิทยาสังคมประยุกต์. กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช.
- อนุชิต กาญจนานูชิต. 2541. ภาวะผู้นำที่สัมพันธ์กับการพัฒนาเมืองยะลา. ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนา  
สังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- อมรา พงศาพิชญ์. 2521. มนุษย์กับสังคม. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อุทัย หิรัญโต. 2526. สารานุกรมศัพท์สังคมวิทยา-มานุษยวิทยา. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์โอ  
เดียนสโตร์.
- อุทุมพร ธีระธรรม. 2537. การยอมรับบทบาทอาสาสมัครสาธารณสุขของประชาชนในกรุงเทพ  
มหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหาร  
ศาสตร์.
- เอกชัย กี่สุขพันธ์. 2538. การบริหารทักษะและการปฏิบัติ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์สุขภาพ  
ใจ

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล	นายเทพฤทธิ์ ยอดประสิทธิ์
วัน เดือน ปี เกิด	25 พฤศจิกายน 2503
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	2532 ปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาการบริหาร มหาวิทยาลัยศรีปทุม 2540 ปริญญาโทศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิเทศกิจ มหาวิทยาลัยเกริก
ตำแหน่ง	ผู้จัดการในเครื่องบิน
สถานที่ทำงาน	บริษัท การบินไทย มหาชน จำกัด