



การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน  
กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

**THE STUDY OF GUIDELINE TO BE AN AVIATION SAFETY  
LEARNING ORGANIZATION: THE CASE STUDY OF COLLEGE OF  
AVIATION AND TRANSPORTATION, SRIPATUM UNIVERSITY**

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี  
วีรภัทร เกษะรักษ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาการจัดการการบิน  
สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี  
ปีการศึกษา 2564

การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน  
กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาการจัดการการบิน  
สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี  
ปีการศึกษา 2564

**THE STUDY OF GUIDELINE TO BE AN AVIATION SAFETY  
LEARNING ORGANIZATION: THE CASE STUDY OF COLLEGE OF  
AVIATION AND TRANSPORTATION, SRIPATUM UNIVERSITY**



**THIS THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE  
REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF MASTER OF MANAGEMENT  
AVIATION MANAGEMENT  
CIVIL AVIATION TRAINING CENTER THAILAND  
ACADEMIC YEAR 2021**



การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน  
กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้นับ  
วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

(อ. ดร. อภिरดา นามแสง)

ประธานกรรมการ

(อ. ดร. ชัยชูรัตน์ คำเพราะ)

กรรมการ

(อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์)

(ผศ. ดร. วสวัตต์ สุตัญญามณี)

กรรมการ

(พล.อ.ต. อนันต์ชัย ทองเจริญ)

กรรมการ

พ.อ.อ.

(พันศักดิ์ เนินทราย)

รักษาการ รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ  
สถาบันการบินพลเรือน

(อ. ดร. วรารัตน์ เต็มแก้ว)

ผู้อำนวยการกองวิชาบริหารการบิน

วีรภัทร เกษะรักษ์: การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม (THE STUDY OF GUIDELINE TO BE AN AVIATION SAFETY LEARNING ORGANIZATION: THE CASE STUDY OF COLLEGE OF AVIATION AND TRANSPORTATION, SRIPATUM UNIVERSITY)  
 อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์: อ. ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ, 108 หน้า

การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม การดำเนินการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) ในรูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพโดยใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้างเป็นเครื่องมือ และวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย ซึ่งการดำเนินการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้เกณฑ์แนวคิดทฤษฎีการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของ Peter M. Senge โดยมีขั้นตอนการวิจัยดังนี้ 1) สัมภาษณ์ตัวแทนสถานประกอบการในอุตสาหกรรมการบินทั้งภาคพื้น และภาคอากาศจำนวน 5 องค์กร เพื่อให้ได้แนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน ในความต้องการของสถานประกอบการตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge 2) เป็นการแจกแบบสอบถามเพื่อจะประเมินคุณสมบัติของนักศึกษาชั้นปีที่ 4 เพื่อการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัย ตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge และ 3) สัมภาษณ์ผู้บริหารของวิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม เพื่อที่จะได้แนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน ของวิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

ผลการวิจัย พบว่า แนวทางที่จะเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน ของวิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม และตรงกับความต้องการของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน ตามแนวคิดของ Peter M. Senge และทฤษฎีด้านการบิน 5M Model ดังต่อไปนี้  
 ด้านที่ 1 Management ปัจจัยด้านการบริหารจัดการเป็นการให้ความสำคัญกับนักศึกษาตั้งแต่ชั้นปีที่ 1 จนถึงชั้นปีที่ 4 โดยการมุ่งเน้น และส่งเสริมให้นักศึกษาสามารถเป็นบุคลากรที่จะทำให้องค์กรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ เช่น การปรับปรุงรายวิชาให้มีความทันสมัย ส่งเสริมกิจกรรมในหลักสูตรให้ได้เรียนรู้กับผู้ที่มีประสบการณ์จริง การฝึกปฏิบัติจริงภาคสนาม การสอดแทรกรายวิชาที่ฝึกกระบวนการคิดวิเคราะห์ให้นักศึกษาเกิดการคิดเชิงระบบ, ด้านที่ 2 Machine ปัจจัยด้านเครื่องมือ โดยหลักสูตรฯ ได้มีการส่งเสริม และสนับสนุนให้เกิดการเรียนรู้ และเป็นเครื่องมือที่มีความสำคัญสำหรับการเรียนการสอน เช่น Drone หรือ อากาศยานไร้คนขับโดยสอดแทรกเข้าไปเป็นรายวิชาใหม่

เพื่อให้นักศึกษาได้มีองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีใหม่, Flight Simulator เพื่อให้นักศึกษาได้ฝึกฝนทักษะการบินเพื่อให้รู้หลักด้านความปลอดภัย, ห้องปฏิบัติการทางด้านภาษา เพื่อ ฝึกฝนทักษะทางด้านภาษา, ห้องปฏิบัติการด้าน คอมพิวเตอร์ ตลอดจนการมีอุปกรณ์การเรียนด้านความปลอดภัย, ด้านที่ 3 Media ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม โดยการเน้นสร้างบรรยากาศการเรียนรู้ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการบิน เช่น บรรยากาศในห้องเรียน เสริมสร้างบรรยากาศการคิดวิเคราะห์ การเปลี่ยนบรรยากาศการเรียน การสอนนอกสถานที่ เช่น การออกค่าย การศึกษาดูงาน การไปปฏิบัติจริงกับองค์กรด้านความปลอดภัย, ด้านที่ 4 Mission ปัจจัยด้านภารกิจ การสร้างให้นักศึกษาตระหนักถึงความปลอดภัยในชีวิตประจำวัน ส่งนักศึกษาไปแข่งขันเวทีต่าง ๆ เพื่อแสดงศักยภาพ การมีนโยบายพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ทางด้านวิชาการ และวิชาชีพต่าง ๆ และด้านที่ 5 Man ปัจจัยด้านบุคลากร เริ่มตั้งแต่อาจารย์ ต้องมุ่งเน้นพัฒนาตนเอง ให้มีองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยการบินอยู่มีการพัฒนาตนเองอย่างสม่ำเสมอ, นักศึกษา ใฝ่รู้ใฝ่เรียน หากความรู้ และจะต้องมีความรู้ และตระหนักทางด้านความปลอดภัย มีทักษะในการจัดการ กระบวนการคิดทางด้านความปลอดภัย, ผู้บริหาร มีวิสัยทัศน์ด้านการเรียนการสอน ด้านการบิน สนับสนุนทั้งงบประมาณ และนโยบาย และการสรรสร้างสรรคนโยบาย ให้ไปสู่องค์กรแห่งการเรียนรู้, คัดเลือกวิทยากรที่มีประสบการณ์ความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานจริง และบุคลากรฝ่าย สนับสนุน จะต้องมีส่วนร่วมให้มหาวิทยาลัย เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ เช่น การบริการ การสนับสนุนในด้านต่าง ๆ ให้แก่คณาจารย์ และหลักสูตร

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

สาขาวิชาการจัดการการบิน  
ปีการศึกษา 2564

ลายมือชื่อนักศึกษา

ชานะ นอภ

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา

ศิริ ๒

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

จ.ร.วิ

VEERAPAT KESARUK: THE STUDY OF GUIDELINE TO BE AN AVIATION SAFETY LEARNING ORGANIZATION: THE CASE STUDY OF COLLEGE OF AVIATION AND TRANSPORTATION, SRIPATUM UNIVERSITY

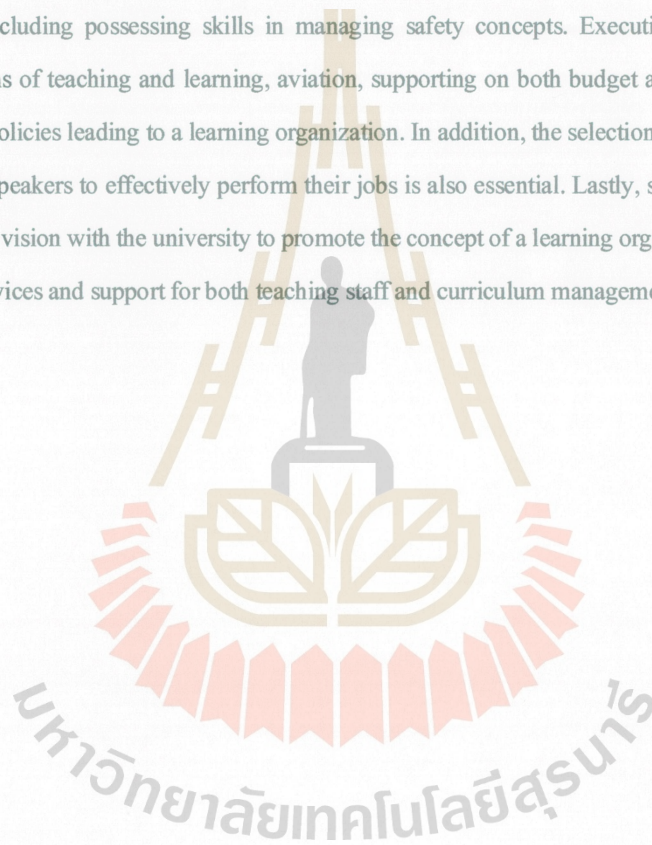
THESIS ADVISOR: THANYARAT KHAMPROH, Ph.D., 108 PP

The objective of this study aimed to investigate the guidelines to become an aviation safety learning organization: A Case Study of the College of Aviation and Transportation, Sripatum University. This study employed a mixed-method research combining a qualitative research model using a semi-structured interview as a tool with a quantitative research approach using questionnaires as a tool. The researcher of this study applied Peter M. Senge's concept of an organization as learning theory criteria.

The study process is as follows: 1) Interviewing representatives of five aviation organizations, both air and ground personnel, to obtain guidelines to become an aviation safety learning organization based on the theory of Peter M. Senge 2) Distributing questionnaires to assess the 4th year students' qualifications to become a learning organization based on the theory of Peter M. Senge and 3) Interviewing the administrators of the College of Aviation and Transportation, Sripatum University to seek guidelines for becoming a learning organization in aviation safety.

The results of this study revealed that the guidelines to become an aviation safety learning organization which meet the needs of aviation industry operators, based on both concepts of Peter M. Senge and the theory of safety aviation: 5M Model were as follows: 1) Management factors focusing on promoting the first-year students up to fourth-year students to contribute their institutes to become an aviation safety learning organization. These could be conducted through updating learning subjects, promoting learning activities with aviation expertise personnel, providing active learning focusing on practice experiences in safety aviation environment, incorporating learning subjects to enhance students' analytical thinking process to develop their systematic thinking skills. 2) Machine tool factors focusing on curriculum designed to support and promote effective learning outcomes as well as being implemented as a key factor of teaching and learning activities. For instance, incorporating innovations of drones or unmanned aerial vehicles into courses to promote students' knowledge on new technology; implementing a flight simulator for student practices on flight skills to gain knowledge related to safety principles; and promoting the application of language laboratories for student practices on language skills, computer laboratories, and the availability of safety learning equipment 3) Media Environmental

Factors focusing on learning atmosphere related to aviation safety, for example, promoting analytical thinking skills in classroom environment; encouraging outside classroom activities, for instance, camping, study trips, and student participation in safety practices with various organizations relevant to aviation safety. 4) Mission Factors encouraging students to focus on daily safety awareness; promoting student participation in various institutional competitions to emphasize on organization potential in terms of personnel development policy on both academic and vocational aspects. and 5) Man, or personnel factors firstly refer to teachers that must focus on continuous self-development to be knowledgeable on aviation safety. Students must be enthusiastic to learn and be knowledgeable on safety awareness, including possessing skills in managing safety concepts. Executive officers must gain various visions of teaching and learning, aviation, supporting on both budget and policies, as well as establishing policies leading to a learning organization. In addition, the selection of knowledgeable and experienced speakers to effectively perform their jobs is also essential. Lastly, support personnel must have a shared vision with the university to promote the concept of a learning organization, for example, providing services and support for both teaching staff and curriculum management.



Aviation Management

Academic Year 2021

Student's signature \_\_\_\_\_

Advisor's signature \_\_\_\_\_

Co-advisor's signature \_\_\_\_\_

*ศิริ งามวิจิตร*

*Dr. K.*

*Wasawat S.*



## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ อ. ดร.ชญญ์รัตน์ คำเพราะ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่กรุณาสละเวลาในการให้คำปรึกษา คำแนะนำ ตรวจสอบ เอาใจใส่ และให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดีมาโดยตลอด

กราบขอบพระคุณ พล.อ.ต.อนันต์ชัย ทองเจริญ ที่ให้เกียรติเป็นอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิในครั้งนี้ ซึ่งได้ กรุณาให้คำแนะนำ ตรวจสอบแก้ไขวิทยานิพนธ์นี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผศ. ดร.วสวัตดี สุนิญญามณี ที่ให้เกียรติเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม และ อ. ดร.อภิรดา นามแสง ที่ได้กรุณาให้เกียรติเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ขอขอบพระคุณ อ.สุภาพร สอนอินทร์ ที่ให้คำปรึกษาด้านการเขียนวิทยานิพนธ์ และช่วยเหลือเกี่ยวกับการวิเคราะห์ข้อมูลการทำวิทยานิพนธ์รวมถึงให้ข้อเสนอแนะแก่ผู้วิจัยมาตลอดระยะเวลาทำให้วิทยานิพนธ์มีความถูกต้อง และสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณ น.อ. ดร.วุฒิภัทร จันทรสาร น.อ. ดร.ชนากร เอี่ยมปาน และ น.อ.เดช นวลตา ที่สละเวลาให้ความอนุเคราะห์ในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยทำให้เครื่องมือวิจัยมีความน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณผู้ให้ข้อมูลสำคัญ และผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่สละเวลาในการให้ข้อมูล จึงทำให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วง

ขอขอบพระคุณอาจารย์ประจำหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ตลอดจนเจ้าหน้าที่สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือนทุกท่านที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ศึกษา

ขอขอบพระคุณ พล.อ.อ.พิชพร กลิ่นเฟื่อง ที่คอยให้แรงผลักดัน แนะนำ และเป็นกำลังใจให้กับผู้วิจัยในการทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้จนสำเร็จ

ขอขอบคุณเพื่อนนักศึกษาปริญญาโทรุ่นที่ 7 สถาบันการบินพลเรือน ทุกท่านสำหรับมิตรภาพที่ดีที่สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณบิดามารดา และพี่สาวที่ส่งเสริม และสนับสนุนการศึกษาของผู้ศึกษาเป็นอย่างดีเสมอมา จนทำให้ผู้ศึกษาประสบความสำเร็จในการศึกษาในครั้งนี้

วีรภัทร เกษะรักษ์

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ (ภาษาไทย)	ง
บทคัดย่อ (ภาษาอังกฤษ)	ฉ
กิตติกรรมประกาศ	ช
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ญ
สารบัญภาพ	ฎ
<b>บทที่</b>	
1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	2
1.3 ขอบเขตการวิจัย	2
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
1.5 คำอธิบายศัพท์	4
2. ปรัชญ์นัรรมกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	6
2.1 แนวคิดความรู้	6
2.2 องค์กรแห่งการเรียนรู้	9
2.3 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยการบิน	13
2.4 กรอบแผนนिरภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ	18
2.5 ข้อมูลทั่วไปของหลักสูตรการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม	19
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	23
2.7 กรอบแนวความคิดการวิจัย	29
3. วิธีการดำเนินการวิจัย	30
3.1 วิธีวิจัย	30

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย	31
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	31
3.4 การสร้างเครื่องมือในการวิจัย	33
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล	34
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล	34
3.7 การพิทักษ์สิทธิ์ผู้ให้ข้อมูลในการวิจัย	35
4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	36
4.1 ผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์ตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน ทั้งภาคพื้น และภาคอากาศ	37
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลนักศึกษาชั้นปี4 ของวิทยาลัยการบินและคมนาคม	44
4.3 ผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์ผู้บริหาร วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม	53
5. สรุปและอภิปรายผล	59
5.1 สรุปผลการวิจัย	59
5.2 อภิปรายผลการวิจัย	71
5.3 ข้อเสนอแนะ	76
บรรณานุกรม	77
ภาคผนวก	80
ภาคผนวก ก ข้อมูลคำอธิบายสำหรับผู้เข้าร่วมงานวิจัย	81
ภาคผนวก ข หนังสือเจตนายินยอมเข้าร่วมงานวิจัย	83
ภาคผนวก ค แบบสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	85
ภาคผนวก ง รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ และเอกสารขอความอนุเคราะห์	90
ภาคผนวก จ ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย	95
ภาคผนวก ฉ แบบสอบถามงานวิจัยเชิงปริมาณ	102
ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์	108

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 การวิเคราะห์การสัมพัทธ์ความคิดเห็นของตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินจำแนกตามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน	37
4.2 ข้อมูลส่วนตัวด้านเพศ	44
4.3 ข้อมูลส่วนตัวด้านเกรดเฉลี่ย	44
4.4 การเป็นบุคคลที่รอบรู้เพื่อให้หลักสูตรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน	45
4.5 การมีรูปแบบความคิดเพื่อให้หลักสูตรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินได้	47
4.6 การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินนักศึกษาต้องมีเป้าหมายหรือวิสัยทัศน์ร่วม	48
4.7 การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินต้องเรียนรู้การทำงานเป็นทีม	50
4.8 การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินต้องมีการคิดเชิงระบบ	51

## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 กระบวนการแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบ (Systematic Problem Solving)	12
2.2 ทฤษฎี SHELL Model	15
2.3 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุสวิสชีส โมเดล	16
2.4 กรอบแนวคิดในการวิจัย	29



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

การบริหารงานในองค์กรจะประสบความสำเร็จมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับความสามารถในการบริหารจัดการภาระหน้าที่ต่าง ๆ ให้บรรลุตามเป้าหมาย ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการจัดองค์กร การจัดการคนเข้าทำงาน การขึ้นนำ และการควบคุม ซึ่งในกระบวนการเหล่านี้เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก ปัจจุบันได้เกิดกระแสแนวคิดในรูปแบบใหม่ ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการพัฒนาองค์กร และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในเวลาเดียวกันได้ คือ องค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) ซึ่งหมายถึง การทำให้คนในองค์กรเรียนรู้ปัจจัยต่าง ๆ ทั้งจากภายใน และภายนอกเพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาตนเอง และการดำเนินงานขององค์กรอันจะนำมาซึ่งการเพิ่มประสิทธิผลในการดำเนินงานขององค์กร (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ และสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ, 2548)

มหาวิทยาลัย คือ สถานที่ซึ่งเรียกได้ว่าเป็น “องค์กรแห่งการเรียนรู้” ที่มีความมุ่งมั่น และสนับสนุนให้ผู้บริหาร และพนักงานมีความกระตือรือร้นที่จะเรียนรู้ และพัฒนาตนเองตลอดเวลา เพื่อพัฒนาศักยภาพของตนเอง และองค์กรเพื่อให้การดำเนินการตามภารกิจต่าง ๆ บรรลุเป้าหมายขององค์กร มีรูปแบบการทำงานเป็นทีม การเรียนรู้ร่วมกัน และมีความคิดเชิงระบบที่ประสานกัน ทำให้เกิดประโยชน์ที่มั่นคง การแข่งขันในกระแสโลกาภิวัตน์ ความสำเร็จของมหาวิทยาลัยดังกล่าว จะทำให้ทรัพยากรในองค์กรมีความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และเป็นมืออาชีพอย่างแท้จริง โดยมุ่งมั่นพัฒนาตนเอง เพิ่มพูนความรู้ทักษะอย่างต่อเนื่องด้วยกระบวนการเรียนรู้ตลอดชีวิต ดังนั้นการพัฒนามหาวิทยาลัยให้ได้ผลสำเร็จ ตามเป้าหมายจึงต้องอาศัยปัจจัยทั้งหมดในสถานศึกษา เป็นการบริหารจัดการคุณภาพการศึกษาเพื่อการสร้างสรรค์ เป็นการศึกษาที่ตอบสนองการพัฒนาคุณภาพชีวิต สร้างสังคมแห่งการเรียนรู้ (กระทรวงศึกษาธิการ, 2544) วิทยาลัยการbinและคมนาคว สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการbin มหาวิทยาลัยศรีปทุม ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของภาคอุตสาหกรรมการbin โดยการเปิดหลักสูตรด้านความปลอดภัยการbin ในระดับปริญญาตรี มีพันธกิจหลักที่มุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพด้านการจัดการความปลอดภัยการbin เพื่อมีสมรรถนะวิชาชีพในอุตสาหกรรมการbin สามารถติดต่อสื่อสาร มนุษย์สัมพันธ์ เป็นผู้นำ ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศได้ดี คิดวิเคราะห์เป็นระบบ สนใจใฝ่เรียนรู้ มีเจตคติที่ดี มีคุณธรรม จริยธรรม ตระหนัก

ถึงจรรยาบรรณวิชาชีพ ส่งเสริมสนับสนุนขนบธรรมเนียมประเพณีไทย ศิลปวัฒนธรรมที่ดงาม สนับสนุนการปกครองระบอบประชาธิปไตย เคารพในกติกา และรับผิดชอบต่อหน้าที่ในสังคม ให้สอดคล้องกับความต้องการกำลังคนตามยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของชาติ ซึ่งธุรกิจการบินมีความจำเป็นจะต้องมีทักษะหลายด้าน ทั้งด้านการติดต่อสื่อสาร ซึ่งมีความสำคัญ และต้องมีทักษะเฉพาะ และบางทักษะต้องอาศัยประสบการณ์เพราะฉะนั้นจะต้องมีการฝึกอบรม สัมมนา ทำให้งานมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ทักษะหลากหลายเฉพาะวิชาชีพ และมีความ เชื่อมโยงกัน มีการเรียนรู้ตลอดเวลา รวมถึงความรู้ในด้านความปลอดภัยที่เป็นปัจจัยหลัก ในอุตสาหกรรมการบิน เช่นระบบการจัดการความปลอดภัย (Safety Management System) ที่เป็น รากฐานของความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบินจะเกิดขึ้นได้ต้องมียุทธศาสตร์ประกอบหลัก หรือเสาหลัก ทั้งสี่ ตามกรอบงานของระบบการบริหารความปลอดภัยด้านการบินโดยองค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ ที่ประกอบด้วย นโยบายความปลอดภัย และเป้าประสงค์ การบริหารความเสี่ยง การประกันความปลอดภัย และการส่งเสริมความปลอดภัยด้านการบินควบคู่ไปกับการเรียนรู้ ดังนั้น การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินจึงมีความสำคัญ และจำเป็นที่จะนำแนวทาง มาใช้ประโยชน์ด้านความปลอดภัยของอุตสาหกรรมการบินกับกลุ่มนักศึกษายุคใหม่ที่จะเป็นบุคลากร ทางการบินในอนาคต

จากที่กล่าวมาข้างต้น เพื่อเป็นการพัฒนาวิทยาลัยการบินและคมนาคม ให้เป็นองค์กรแห่ง การเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน และพัฒนานักศึกษาให้ตระหนักถึงความสำคัญของการเรียนรู้ ในด้านความปลอดภัยการบิน และแสวงหาความรู้อย่างต่อเนื่องตลอดชีวิตตามแบบขององค์กรแห่ง การเรียนรู้ จึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัย การบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม เพื่อนำผลการวิจัยไปใช้เป็น แนวทางในการนำไปพัฒนานักศึกษา และเพื่อเป็นการต่อยอดหลักสูตรให้เป็นองค์กรแห่ง การเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

## 1.3 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) เป็นเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ ศึกษาวิจัย เรื่อง การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม โดยมีขอบเขตการวิจัยดังนี้

### 1.3.1 ขอบเขตกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการวิจัยโดยการคัดเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำนวน 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินทั้งภาคพื้น และภาคอากาศประกอบไปด้วย 5 องค์กร ได้แก่

1.1) บริษัทการทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (Airports of Thailand Public Company Limited)

1.2) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (Aerothai)

1.3) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Airways)

1.4) โรงเรียนการบินไทย เอวิเอชัน อะคาเดมี่ (Thai Aviation Academy)

1.5) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (Thai Airways International Public Company Limited)

กลุ่มที่ 2 นักศึกษาชั้นปี 4 ของวิทยาลัยการบินและคมนาคม จำนวน 99 คน

กลุ่มที่ 3 ผู้บริหาร และคณาจารย์ของวิทยาลัยการบินและคมนาคม จำนวน 3 คน

### 1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge (1990) เพื่อศึกษาการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ใน 5 ด้าน ดังนี้

แนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge (1990) เพื่อศึกษาการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ใน 5 ด้าน ได้แก่

2.1) การเป็นบุคคลที่รอบรู้

2.2) การมีรูปแบบความคิด

2.3) มีวิสัยทัศน์ร่วม

2.4) การเรียนรู้เป็นทีม

2.5) การคิดเชิงระบบ

## 1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) ได้ทราบถึงแนวทางในการพัฒนาหลักสูตรให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน



2) นำผลที่ได้จากการวิเคราะห์ห้องค์ประกอบในแต่ละด้านมาใช้กำหนดเป็นแนวทางในการบริหารจัดการ และพัฒนาหลักสูตรตลอดจนนักศึกษาไปสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน

3) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ที่สนใจ สามารถนำผลการศึกษานโยบายการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านนโยบายด้านความปลอดภัย ด้านการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย ด้านการประกันด้านความปลอดภัย และด้านการส่งเสริมด้านความปลอดภัยไปวิเคราะห์ และวางแผนการจัดการ และพัฒนาองค์กรให้มีศักยภาพเพิ่มมากยิ่งขึ้น

## 1.5 คำอธิบายศัพท์

เพื่อให้เกิดความเข้าใจความหมายเฉพาะคำศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยจึงได้นิยามความหมายของคำหลักไว้ ดังนี้

1) องค์กรแห่งการเรียนรู้ หมายถึง เป็นองค์กรที่ซึ่งคนในองค์กรได้ขยายขอบเขตความสามารถของตนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในระดับบุคคลระดับกลุ่ม และระดับองค์กรเพื่อนำไปสู่จุดหมายที่บุคคลในระดับต่าง ๆ ต้องการอย่างแท้จริงเป็นองค์กรที่มีความคิดใหม่ ๆ และการแลกเปลี่ยนของความคิดได้รับการยอมรับเอาในใส่ และเป็นองค์กรที่ซึ่งบุคคลเรียนรู้อย่างต่อเนื่องในเรื่องของวิธีการที่จะเรียนรู้ไปด้วยกันทั้งองค์กร ตามแนวคิดของ Peter M. Senge (1990) เพื่อศึกษาการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ใน 5 ด้าน คือ การเป็นบุคคลที่รอบรู้, การมีรูปแบบความคิด, มีวิสัยทัศน์ร่วม, การเรียนรู้เป็นทีม และการคิดเชิงระบบ

2) ความปลอดภัย หมายถึง สภาพที่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุต่าง ๆ อันจะเกิดแก่ร่างกาย ชีวิต หรือทรัพย์สินในขณะที่ปฏิบัติงาน ซึ่งก็คือ สภาพการทำงานที่ถูกต้องโดยปราศจาก “อุบัติเหตุ” ในขณะทำงาน

3) การเรียนรู้ หมายถึง กระบวนการที่ทำให้คนเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ความคิดคนสามารถเรียนได้จากการได้ยืมการสัมผัส การอ่าน การใช้เทคโนโลยี

4) ระบบการจัดการความปลอดภัย หมายถึง ระบบที่นำมาใช้ในการจัดการกับความปลอดภัยที่สนามบิน ซึ่งมีองค์ประกอบของระบบๆ จะต้องประกอบไปด้วย นโยบาย โครงสร้างองค์กร หน้าที่ความรับผิดชอบ ระเบียบ และขั้นตอนการปฏิบัติ กระบวนการทำงาน บทบัญญัติต่างๆ การระบุสถานะอันตราย การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย การประกันความปลอดภัย และการส่งเสริมความปลอดภัย ซึ่งผู้ดำเนินการสนามบิน จะต้องนำระบบดังกล่าวไปปฏิบัติ และจะต้องจัดให้มีการควบคุมความปลอดภัยที่สนามบิน และจัดให้มีการใช้สนามบินอย่างปลอดภัย

5) นักศึกษาสาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน หมายถึง นักศึกษาปริญญาตรี ที่ลงทะเบียนเรียนหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน มหาวิทยาลัยศรีปทุม

6) สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน หมายถึง สาขาที่เปิดทำการเรียนการสอน ในหลักสูตรความปลอดภัยการบิน ระดับปริญญาตรี ของวิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

7) มหาวิทยาลัยศรีปทุม หมายถึง มหาวิทยาลัยเอกชนในประเทศไทย เป็น 1 ใน 5 สถาบันอุดมศึกษาเอกชนแห่งแรก ๆ ที่จัดตั้งขึ้นในประเทศไทย โดย ดร.สุข พุคยาภรณ์ ผู้ยึดมั่น ในปรัชญา “การศึกษาสร้างคน คนสร้างชาติ” ที่ต้องการทำคุณประโยชน์ให้แก่ประเทศชาติ ด้วยการสร้างสถาบันการศึกษา เพื่อพัฒนาคนให้มีความรู้ความสามารถ อันจะเป็นกำลังสำคัญ ในการพัฒนาความเจริญให้แก่ประเทศชาติ



## บทที่ 2

### ปริทัศน์วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ขอนำเสนอตามหัวข้อต่อไปนี้

- 1) แนวคิดความรู้
- 2) องค์กรแห่งการเรียนรู้
- 3) แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยการบิน
- 4) กรอบแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ
- 5) ข้อมูลทั่วไปของหลักสูตรการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- 6) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 7) กรอบแนวคิดของงานวิจัย

#### 2.1 แนวคิดความรู้

การจัดการความรู้ที่ได้นำมาซึ่งการทำงานที่มีประสิทธิภาพ ก่อนให้เกิดผลดีต่อองค์กรโดยรวม ทั้งนี้เมื่อผู้ศึกษาได้ศึกษาถึงความหมายของความรู้พบว่า มีผู้รู้หลายท่าน ได้ให้คำนิยามของความรู้ไว้ ดังนี้

##### 2.1.1 ความหมายของความรู้

เทอร์แบน(Turban)และคนอื่น ๆ (2001) อธิบายไว้ว่า ความรู้ประกอบด้วยข้อมูล หรือ สารสนเทศที่ได้รับการจัดระบบและประมวลผลเพื่อนำไปสู่ความเข้าใจ ประสบการณ์ และสังเคราะห์การเรียนรู้ และความเชี่ยวชาญ ซึ่งสามารถนำไปใช้สำหรับการแก้ปัญหาหรือการดำเนินงานได้

เพิร์ลสัน (Pearlson) (2001) ได้ให้ความหมายของความรู้ไว้ว่า ความรู้คือ สารสนเทศ ที่มีคุณค่ามากที่สุด เป็นส่วนผสมของสารสนเทศที่มีสาระ คำนิยาม ประสบการณ์ และกฎเกณฑ์

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 (2546) ได้อธิบายความหมายของความรู้ไว้ว่า เป็นสิ่งที่สั่งสมมาจากการศึกษาเล่าเรียน การค้นคว้า หรือประสบการณ์ รวมทั้ง ความสามารถเชิงทักษะ และการปฏิบัติ หรือความเข้าใจ หรือสารสนเทศที่ได้รับมาจากประสบการณ์

และ หรือสิ่งที่ได้รับจากการได้ยิน การฟัง การคิด การปฏิบัติ

บรูซ ซีริมหาสาร (2549) อธิบายว่า ความรู้ คือ สารสนเทศที่ผ่านกระบวนการคิด เปรียบเทียบ เชื่อมโยงกับความรู้อื่น ๆ จนเกิดเป็นความเข้าใจ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในเรื่องใดเรื่องหนึ่งได้

จรินทร์ อาสาทรงธรรม (2548) อธิบายความหมายของความรู้ไว้ว่า เป็นส่วนที่บุคคลรับข้อมูล ข่าวสาร สารสนเทศ ผ่านกระบวนการคิด เปรียบเทียบ และเชื่อมโยงกับความรู้อื่น ๆ จนเกิดเป็นความเข้าใจ และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้

จิราภรณ์ สุทธิมมสกา (2548) อธิบายความหมายของความรู้ไว้ว่า คือ ความรู้ของมนุษย์ที่เกิดจากการศึกษา และเข้าใจสารสนเทศที่ต้องการ ทำให้รู้แจ้งในเรื่องที่สนใจ ที่ต้องการ และสามารถดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งไปได้

ทิพวรรณ หล่อสุวรรณรัตน์ (2548) ได้สรุปความหมายของความรู้ไว้ว่า ความรู้คือ สารสนเทศที่มีคุณค่า ซึ่งมีการนำประสบการณ์ วิจารณ์ญาณ ความคิด ค่านิยม และปัญญาของมนุษย์ มาวิเคราะห์ เพื่อนำไปใช้ในการสนับสนุนการทำงานหรือใช้ในการแก้ปัญหา

วิจารณ์ พานิช (2546) ได้อธิบายความหมายของความรู้ไว้ว่า ความรู้ คือ สารสนเทศที่ถูกเปลี่ยนเป็นความรู้โดยคน ผ่านกระบวนการต่าง ๆ เช่น การเปรียบเทียบ การตรวจสอบ ผลกระทบ การเชื่อมโยงกับความรู้อื่น เป็นต้น ความรู้เกิดขึ้นโดยกระบวนการภายในคนหรือกระบวนการสัมพันธ์ระหว่างคน

คณะพยาบาลศาสตร์ กาญจนบุรี มหาวิทยาลัยเวสเทิร์นได้ให้คำจำกัดความของความรู้ คือ ผลที่ได้จากการเรียนรู้ในสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนเกิดความเข้าใจในสิ่งนั้น และสามารถระลึกได้เมื่อต้องการใช้ความรู้นั้น ความรู้ช่วยเพิ่มขีดความสามารถของบุคคลในการทำงานให้มีประสิทธิภาพ ความรู้ที่แต่ละบุคคลมี ได้แก่ ความรู้รอบตัว ความรู้ในสาขาวิชาชีพและความรู้ที่องค์การสร้างขึ้นใหม่เพื่อใช้ในการพัฒนาองค์การให้ดียิ่งขึ้น ความรู้ใหม่เป็นสิ่งจำเป็นที่องค์การต้องมี เพื่อส่งเสริมการเรียนรู้ของบุคคลให้เพิ่มพูนอยู่เสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแสวงหาความรู้ โดยการอ่าน และการคิด หากทำให้ความรู้เฉพาะบุคคลส่งต่อไปยังบุคคลอื่น และสามารถแลกเปลี่ยนความรู้กันได้ จะทำให้เกิดคุณค่าสำหรับองค์การ ความรู้ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาการเรียนรู้ที่มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันระหว่างผู้ปฏิบัติงาน จะมีลักษณะของการหมุนเกลียวการเรียนรู้ (Knowledge Spiral) แบ่งออกเป็น 4 ลักษณะ ดังนี้

1) Socialization เป็นขั้นตอนแรกในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในการสร้าง Tacit Knowledge จาก Tacit Knowledge ของผู้ร่วมงาน โดยการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ตรงที่แต่ละคนมีอยู่

2) Externalization เป็นขั้นตอนที่สองในการสร้าง และแบ่งปันความรู้จากสิ่งที่มีอยู่และเผยแพร่ออกมาเป็นลายลักษณ์อักษร เป็นการแปลความรู้จาก Tacit Knowledge เป็น Explicit Knowledge

3) Combination เป็นขั้นตอนที่สามในการแปลงความรู้ขั้นต้น เพื่อการสร้าง Explicit Knowledge จาก Explicit Knowledge ที่ได้เรียนรู้ เพื่อการสร้างเป็นความรู้ประเภท Explicit Knowledge ใหม่ ๆ

4) Internalization เป็นขั้นตอนที่สี่ และเป็นขั้นตอนสุดท้ายในการแปลงความรู้จาก Explicit Knowledge กลับสู่ Tacit Knowledge ซึ่งจะนำความรู้ที่เรียนมาใช้ในการปฏิบัติหรือใช้ในชีวิตประจำวัน

จากคำนิยามหรือความหมายของความรู้ดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า ความรู้เป็นสิ่งที่สังสมจากการเรียนรู้ การค้นคว้า ประสบการณ์ที่ผ่านกระบวนการคิด เปรียบเทียบ เชื่อมโยงความรู้อื่น ๆ และผสมผสานกับความรู้ และประสบการณ์เดิมจนเกิดเป็นความเข้าใจ สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงาน หรือใช้ในการแก้ปัญหาได้

### 2.1.2 ประเภทของความรู้

ความรู้แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ความรู้แบบชัดเจน (Explicit Knowledge) และความรู้แบบอยู่ในตัวบุคคล (Tacit Knowledge)

ความรู้ชัดเจนเป็นความรู้ที่จับต้องได้ (Objective) และมีเหตุ (Rational) สามารถแสดงออกได้ผ่านทางคำพูด และตัวเลข ทั้งยังแบ่งปันกันได้ในรูปแบบของข้อมูล สูตรทางวิทยาศาสตร์ ทฤษฎีการแก้ปัญหา คู่มือ ฐานข้อมูล และอื่นอีกมาก ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ใช้ร่วมกันกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศได้

ความรู้ที่อยู่ในตัวบุคคลนั้น เป็นความรู้เฉพาะตัวและความรู้เชิงประสบการณ์ยากที่จะถ่ายทอดหรือแบ่งปันให้ผู้อื่นได้โดยง่าย ตัวอย่างของความรู้ที่อยู่ในตัวบุคคล ได้แก่ ความรู้ความชำนาญ ความเชื่อ อุดมคติ คุณค่า และรูปแบบความคิดที่ยังรากลึกอยู่ในตัวเรา

จะเห็นได้ว่าธรรมชาติของความรู้ประเภทต่าง ๆ จะแตกต่างกันตรงข้ามกัน อาทิ ความรู้แบบชัดเจน ชัดเจน (Explicit Knowledge) กับความรู้แบบอยู่ในตัวบุคคล (Tacit Knowledge) ความรู้ที่จับต้องได้ (Objective Knowledge) กับความรู้เฉพาะตัวที่ยากจะถ่ายทอด (Subjective Knowledge) ความรู้ส่วนตัว (Personal Knowledge) กับความรู้ของกลุ่ม (Collective Knowledge) ดังนั้นการปฏิสัมพันธ์กัน (Dynamic Interaction) ระหว่างความรู้ประเภทต่าง ๆ ที่ตรงข้ามกัน จะนำไปสู่กระบวนการแห่งการสร้างสรรค้ความรู้

โดยสรุปแล้ว ความรู้เป็นสินทรัพย์พื้นฐานที่มีค่าต่อองค์กร เนื่องจากสามารถทำให้เกิดนวัตกรรมใหม่ในองค์กรจากความรู้ที่มี

## 2.2 องค์กรแห่งการเรียนรู้

“องค์กรแห่งการเรียนรู้” เป็นองค์กรที่มีการสร้างช่องทางให้เกิดการถ่ายทอดความรู้ซึ่งกันและกันภายในระหว่างบุคลากร ควบคู่ไปกับการรับความรู้จากภายนอก เป้าประสงค์สำคัญ คือ เอื้อให้เกิดโอกาสในการหาแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practices) เพื่อนำไปสู่การพัฒนา และสร้างเป็นฐานความรู้ที่เข้มแข็ง (Core competence) ขององค์กร เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสังคมโลกที่เกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลา

### 2.2.1 องค์ประกอบขององค์กรแห่งการเรียนรู้ มี 5 องค์ประกอบ ดังนี้

1) การเรียนรู้ (Learning) หรือพลวัตการเรียนรู้ (Learning Dynamics) ประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ ได้แก่

1.1) ระดับการเรียนรู้ ได้แก่ การเรียนรู้ระดับบุคคล การเรียนรู้ระดับกลุ่ม และการเรียนรู้ระดับองค์กร

1.2) ประเภทของการเรียนรู้ ได้แก่ การเรียนรู้จากการปรับตัว การเรียนรู้จากการคาดการณ์ การเรียนรู้เพื่อเรียนรู้ และการเรียนรู้จากการปฏิบัติ

1.3) ทักษะการเรียนรู้ ประกอบด้วย 6 องค์ประกอบ

1.3.1) บุคคลรอบรู้ (Personal Mastery)

1.3.2) แบบแผนทางความคิด (Mental Model)

1.3.3) การมีวิสัยทัศน์ร่วม (Shared Vision)

1.3.4) การเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีม (Team Learning)

1.3.5) การคิดอย่างเป็นระบบ (System Thinking)

1.3.6) การสนทนาแบบมีแบบแผน (Dialogue)

2) องค์กร (Organization) หรือการปรับเปลี่ยนองค์กร (Organization Transformation) ประกอบด้วย 4 องค์ประกอบ ได้แก่

2.1) วิสัยทัศน์

2.2) วัฒนธรรมองค์กร

2.3) กลยุทธ์

2.4) โครงสร้าง

3) สมาชิกในองค์กร (People) หรือการเสริมความรู้แก่บุคคล (People Empowerment) ประกอบด้วย 6 องค์ประกอบ ได้แก่

- 3.1) บุคลากร
- 3.2) ผู้บริหาร, ผู้นำ
- 3.3) ผู้รับบริการ, ลูกค้า
- 3.4) คู่ค้า
- 3.5) พันธมิตร, หุ้นส่วน
- 3.6) ชุมชน

4) ความรู้ (Knowledge) หรือการจัดการความรู้ (Knowledge Management) ประกอบด้วย

- 4.1) การแสวงหาความรู้
- 4.2) การสร้างความรู้
- 4.3) การจัดเก็บความรู้
- 4.4) การถ่ายโอนความรู้ และการใช้ประโยชน์

5) เทคโนโลยี (Technology) หรือการนำเทคโนโลยีไปใช้ (Technology Application)

ประกอบด้วย

- 5.1) เทคโนโลยีสารสนเทศ
- 5.2) เทคโนโลยีพื้นฐานของการเรียนรู้
- 5.3) ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่สนับสนุนการปฏิบัติงาน

### 2.2.2 แนวทางในการสร้างองค์กรแห่งการเรียนรู้

1) บุคคลรอบรู้ (Personal Mastery) หมายถึง การเรียนรู้ของบุคลากรจะเป็นจุดเริ่มต้น คนในองค์กรจะต้องให้ความสำคัญกับการเรียนรู้ ฝึกฝน ปฏิบัติ และเรียนรู้อย่างต่อเนื่องไปตลอดชีวิต (Lifelong Learning) เพื่อเพิ่มศักยภาพของตนเองอยู่เสมอ

2) แบบแผนทางความคิด (Mental Model) หมายถึง แบบแผนทางความคิด ความเชื่อ ทศนคติ แสดงถึงวุฒิภาวะ (Emotional Quotient, EQ) ที่ได้จากการสั่งสมประสบการณ์ กลายเป็นกรอบความคิดที่ทำให้บุคคลนั้น ๆ มีความสามารถในการทำความเข้าใจ วินิจฉัย ตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม

3) การมีวิสัยทัศน์ร่วม (Shared Vision) หมายถึง การสร้างทัศนคติร่วมของคนในองค์กร ให้สามารถมองเห็นภาพ และมีความต้องการที่จะมุ่งไปในทิศทางเดียวกัน

4) การเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีม (Team Learning) หมายถึง การเรียนรู้ร่วมกันของสมาชิกในลักษณะกลุ่มหรือทีมงานเป็นเป้าหมายสำคัญที่จะต้องทำให้เกิดขึ้นเพื่อให้มีการถ่ายทอดความรู้ และประสบการณ์กันอย่างสม่ำเสมอ

5) การคิดอย่างเป็นระบบ (System Thinking) หมายถึง การที่คนในองค์กรมีความสามารถที่จะเชื่อมโยงสิ่งต่าง ๆ โดยมองเห็นภาพความสัมพันธ์กันเป็นระบบโดยรวม (Total System) ได้อย่างเข้าใจแล้วสามารถมองเห็นระบบย่อย (Subsystem) ที่จะนำไปวางแผน และดำเนินการทำส่วนย่อย ๆ นั้นให้เสร็จทีละส่วน

### 2.2.3 องค์ประกอบขององค์กรแห่งการเรียนรู้

ลักษณะขององค์กรแห่งการเรียนรู้ตามแนวคิดของปีเตอร์ เซงเก้ (Peter M. Senge) ระบุว่า การสร้างองค์กรแห่งการเรียนรู้ โดยเน้นการสร้างวินัยของบุคลากรในองค์การประกอบด้วย วินัย 5 ประการ สามารถอธิบายได้ดังนี้ (Senge, 2000: 7 - 8)

1) การเป็นบุคคลที่รอบรู้ (Personal mastery) บุคลากรขององค์กรเป็นรากฐานขององค์กรแห่งการเรียนรู้ โดยมีคุณลักษณะที่เรียกว่า Human mastery คือเป็นบุคคลที่มีความกระตือรือร้น สนใจ และใฝ่หาที่จะเรียนรู้อยู่เสมอต่อเนื่องมีความปรารถนาที่จะเรียนรู้เพื่อเพิ่มศักยภาพของตน มุ่งสู่จุดหมาย และความสำเร็จที่กำหนดไว้

2) การมีแบบแผนความคิด (Mental models) คือการที่บุคลากรในองค์กรรับรู้ และเข้าใจงานที่ทำแบบองค์รวม สามารถเชื่อมโยงตำแหน่งที่ตนอยู่กับภาพรวมทั้งหมดได้เข้าใจชัดเจนในแบบแผนความคิดความเชื่อที่ดี ส่งผลต่อการตัดสินใจ และการกระทำของตนเพื่อพัฒนาความคิดความเชื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลง โดยองค์กรจะต้องสนับสนุน และสร้างให้คนในองค์กรมีการฝึกตนเองให้เป็นคนที่ไม่รู้

3) การมีวิสัยทัศน์ร่วมกัน (Shared vision) เป็นการสร้างทัศนคติของความร่วมมือกันอย่างยึดมั่นของบุคลากรในองค์การ สร้างความตระหนัก และความเข้าใจในการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นขององค์กรให้เกิดการยอมรับ ยินยอมพร้อมใจ และให้ข้อผูกพันต่อจุดหมายในการดำเนินงานภายใต้จุดหมายเดียวกัน เป็นการสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกัน และมีการสื่อสารให้รับรู้ในระดับเพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร

4) การเรียนรู้เป็นทีม (Team learning) เป็นการเรียนรู้ร่วมกันของสมาชิก โดยอาศัยความรู้ และความคิดของสมาชิกในกลุ่มมาแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเพื่อพัฒนาความรู้ และความสามารถของทีมให้เกิดขึ้น จนเกิดเป็นความคิดร่วมกันของกลุ่ม และกลุ่มควรลดสิ่งที ก่อให้เกิดอิทธิพลครอบงำแนวความคิดของสมาชิก พร้อมทั้งกระตุ้นให้กลุ่มมีการสนทนา และอภิปรายอย่างกว้างขวางเพื่อไปสู่เป้าหมายขององค์กร



5) การคิดอย่างเป็นระบบ (System thinking) เป็นส่วนสำคัญต่อการสนับสนุนให้เกิดการเรียนรู้ และนำมาซึ่งการพัฒนาแบบยั่งยืนขององค์กร เป็นการมองเห็นความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันในรูปแบบที่ไม่หยุดนิ่ง และไม่มองแบบแยกส่วน จุดสำคัญของความคิดเชิงระบบก็คือ ข้อมูลย้อนกลับ การเรียนรู้จากประสบการณ์ และจากคนอื่น ๆ ซึ่งการปฏิสัมพันธ์ที่ว่านี้จะเกิดขึ้นทุกส่วนที่ประกอบกันเป็นระบบขององค์กร

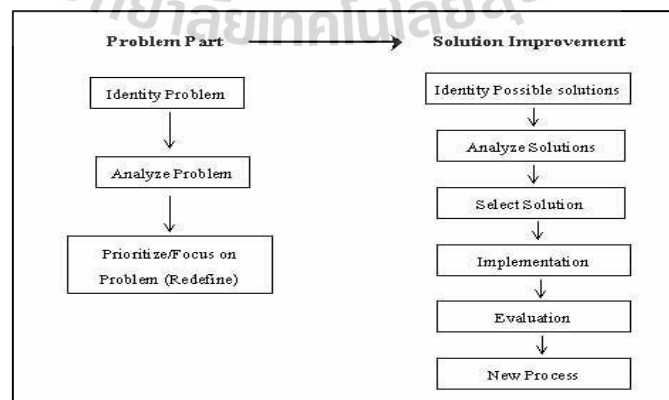
ต่อมา เซงเก้ (Senge, 2006) ได้ปรับปรุงองค์ประกอบใหม่ที่ส่งผลให้องค์กรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ประกอบด้วย 4 องค์ประกอบหลัก คือ ความรอบรู้ของบุคคล (Personal Mastery) แบบแผนการคิด (Mental Model) การมีวิสัยทัศน์ร่วม (Shared Vision) และการเรียนรู้กันเป็นทีม (Team Learning) ส่วนการคิดอย่างเป็นระบบ (Systems Thinking) ถือเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการมององค์ประกอบต่าง ๆ ทั้ง 4 องค์ประกอบอย่างเป็นองค์รวม (wholes)

#### 2.2.4 สิ่งที่ถูกคาดหวังจากการบริการ

ปัญหาข้อขัดแย้งและความล้มเหลว การเปลี่ยนแปลงที่เหมาะสมควรประกอบด้วยขั้นตอน 3 ขั้นตอนนี้ คือ

1) Unfreeze คือ ขั้นตอนเตรียมความพร้อมที่จะเปลี่ยนแปลงสิ่งที่จำเป็นในขั้นตอนนี้คือ สร้างกระแสของความต้องการการเปลี่ยนแปลง ระดมความคิดว่าต้องการความเปลี่ยนแปลงอย่างไร องค์กรต้องการอะไร โดยอาจจะใช้การทำ FSC (Future Search Conference) ในขณะเดียวกันก็ต้องคำนึงว่าผู้ใดที่มีอำนาจที่จะผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้วย

2) Change คือ ขั้นตอนในการเปลี่ยนแปลงซึ่งการที่จะเปลี่ยนแปลงอย่างไรนั้นเราควรจะต้องศึกษาถึงองค์กรของเรา ให้เข้าใจถึงปัญหาที่แท้จริงเพื่อที่จะได้แก้ปัญหาได้ถูกจุดซึ่งจะนำไปสู่ความสำเร็จในการเปลี่ยนแปลงองค์กรโดยทั่วไป เมื่อเราทราบถึงปัญหาขององค์กรแล้วก็นำปัญหานั้นมาวิเคราะห์อย่างเป็นระบบโดยกระบวนการ Problem Solving ตามภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 กระบวนการแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบ (Systematic Problem Solving)

ที่มา เปี่ยมพงศ์ นุ้ยบ้านดำน, 2543

ความต้านทานต่อความเปลี่ยนแปลง

- 2.1) ความกลัวในสิ่งที่ไม่รู้ (Fear of unknown)
- 2.2) ไม่ทราบข้อมูลที่ชัดเจน (Lack of information)
- 2.3) ต้องการรักษาสถานภาพของตัวเองภายในองค์กรไว้ (Treat to status)
- 2.4) กลัวความล้มเหลว (Fear of failure)
- 2.5) กลัวสูญเสียผลประโยชน์ที่เคยได้รับ (Lack of perceive benefit)
- 2.6) กลัวเสียหน้า (Loss of face)
- 2.7) กลัวว่าจะเพิ่มภาระงานของตน (Increase in work : I'm too busy already)
- 2.8) ยึดติดอยู่กับประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมขององค์กร (History-culture)
- 2.9) กระจายความกดดันภายในองค์กร (Stress)
- 2.10) กลัวความไม่แน่นอน (Uncertainly)

3) Refreeze เมื่อองค์กรของเราเกิดการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีแล้วก็ควรที่จะหยุดภาวะการเปลี่ยนแปลง แล้วกลับเข้าสู่ภาวะงานตามปกติ ถ้าองค์กรของเรามีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาคงไม่เป็นผลดีต่องานของเราเป็นแน่ เช่นเดียวกับการย้ายบ้านถ้าเราย้ายบ้านบ่อย ๆ เราคงไม่มีเวลาจัดบ้านให้สวยงามน่าอยู่เพราะว่าเมื่อจัดบ้านเสร็จก็ต้องย้ายบ้านอีกแล้ว จะเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงขององค์กรไม่แน่ว่าจะประสบความสำเร็จเสมอไปแต่อาจจะประสบกับความล้มเหลวก็ได้ การบริหารในช่วงเวลาที่มีการเปลี่ยนแปลงนั้นมีความสำคัญมาก และการเปลี่ยนแปลงมากไปนั้นก็ไม่ใช่สิ่งที่ดี (Too much change is too bad) (เปี่ยมพงษ์ นุ้ยบ้านด่าน, 2543)

### 2.3 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยการบิน

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ International Civil Aviation Organization - ICAO) ได้ออกข้อบังคับให้รัฐสมาชิกพัฒนาโครงการบริหารนิรภัยการบิน (Safety Management System - SMS) และนำไปปฏิบัติใช้ เพื่อให้การปฏิบัติการบินมีความปลอดภัยในอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้กำหนดการบริหารนิรภัยการบิน ระบุอยู่ในเอกสารทางการคือ “ข้อกำหนดการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ – Air Operator Certificate Requirement”

#### ความจำเป็นของการบริหารความปลอดภัยการบิน

ตามข้อแนะนำ และสมควรปฏิบัติ จากสำนักงานการบินพลเรือนระหว่างประเทศ กล่าวถึงข้อกำหนดเบื้องต้นสำหรับรัฐสมาชิกจะต้องสนองตอบอย่างสมบูรณ์ในความรับผิดชอบต่อการบริหารที่เกี่ยวข้อง หรือ สนับสนุนโดยตรงต่อการปฏิบัติการบินอากาศยานอย่างปลอดภัย ข้อความนี้มุ่งเน้นไปยังสองกลุ่มเป้าหมายคือ รัฐภาคีสมาชิก และผู้ให้บริการทางการบิน ซึ่งในบริบทของการ

บริหารนริภัยการบินนั้น คำว่า “ผู้ให้บริการ” หมายถึงองค์กรใด ๆ ที่ต้องนำเอาระบบบริหาร นริภัยการบิน (Safety Management System, SMS) ตามกรอบของ ICAO SMS ไปปฏิบัติซึ่งแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยการบินที่เป็นที่ยอมรับ และใช้กันในส่วนใหญ่ ประกอบไปด้วย

### 2.3.1 ทฤษฎี 5M Model

ทฤษฎี 5M Model เป็นโมเดลพื้นฐานของนริภัยการบินที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ คือ โมเดล 5M (5M Model) ได้แก่ (สมชนก เทียมเทียรรัตน์)

1) Man: ปัจจัยด้านบุคคล (Human factor) เป็นองค์ประกอบสำคัญที่สุด ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ นั้น กล่าวกันว่า Man เป็นสาเหตุมากกว่าร้อยละ 75 ซึ่งเกิดจากความบกพร่องของตัวมนุษย์เอง

2) Machine: ปัจจัยจากเครื่องมือ (Material Factors) คือ องค์ประกอบเครื่องจักรหรือ วัสดุเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญรองลงมาจาก Man ถึงแม้การออกแบบการใช้งานและการซ่อมบำรุงจะไม่มีข้อบกพร่องใด แต่องค์ประกอบนี้อาจเกิดการเสื่อมคุณภาพตามอายุการใช้งานได้ เช่น ปัญหาของความล้าช้าของวัสดุ ความบกพร่องของอุปกรณ์ต่าง ๆ เป็นต้น

3) Media: ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (Environment Factors) คือสภาพแวดล้อมหรือตัวกลางที่อยู่ระหว่างการปฏิบัติงานต่าง ๆ แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ

3.1) Phenomena คือ ปรากฏการณ์ธรรมชาติ เป็นสิ่งที่ไม่สามารถควบคุมหรือบริหารจัดการได้ ต้องหลีกเลี่ยงสถานเดียว เช่น แสงสว่าง อุณหภูมิ ความชื้น สภาพอากาศ เป็นต้น

3.2) Facilities คือ สิ่งอำนวยความสะดวก หมายถึง อุปกรณ์ หรือ การบริการต่าง ๆ เช่น เครื่องหมาย สัญญาณ การควบคุมจราจรทางอากาศ การติดต่อสื่อสาร เป็นต้น ปัจจัยนี้สามารถควบคุม หรือบริหารจัดการได้

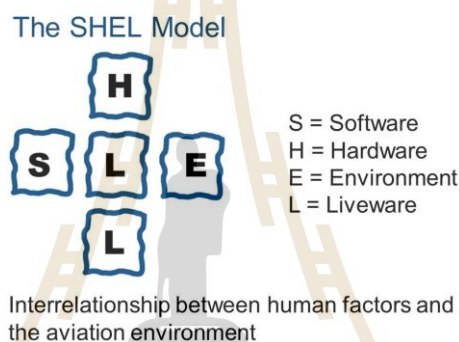
4) Mission: ปัจจัยด้านการกิจ คือ การกิจต่าง ๆ จะมีความเสี่ยงแตกต่างกันออกไป ซึ่งจะต้องใช้ความรู้ความชำนาญแตกต่างกันในการปฏิบัติงาน

5) Management: ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ คือ การบริหารจัดการนั้น เป็นที่น่าสังเกตว่าเกี่ยวข้องกับทุกองค์ประกอบ จึงถือว่าเป็นองค์ประกอบใหญ่ ความผิดพลาดต่าง ๆ เช่น การวางแผน นโยบาย การกำกับดูแล การจัดสรรทรัพยากร อำนาจการตัดสินใจ ความรับผิดชอบ จุดมุ่งหมาย จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ อย่างในกรณีของ Qantas Boeing747 ที่ลื่นไถลออกนอกทางวิ่งที่ดอนเมือง เนื่องมาจากทางวิ่งเปียกน้ำ จากการสอบสวนพบว่า การลงสนามนั้นไม่ได้กางแฟลบเต็มที่ ทำให้ความเร็วสูงกว่าปกติ ประกอบกับทางวิ่งเปียกน้ำทำให้เกิดการลื่นไถล เมื่อมองไปที่ต้นเหตุนั้นทางบริษัทฯ มีนโยบายไม่ต้องกางแฟลบเต็มที่ ในการร่อนลง ประกอบกับไม่ได้มีการฝึกอบรมให้นักบินในการลงบนทางวิ่งที่มีน้ำขัง

ภาพรวมทั้งหมคนั้นจะต้องมีการบริหารจัดการ (Management) ให้บุคคล (Man) และ เครื่องมือ (Machine) เนื้อสื่อสิ่งแวดล้อม (Media) และภารกิจ (Mission) เป็นตัวอย่างที่ดีของการ บริหารความปลอดภัยทางการบิน

### 2.3.2 ทฤษฎี SHELL MODEL

ใช้แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ในการทำงานระหว่างคนกับองค์ประกอบอื่น ๆ ทฤษฎีมนุษย์ปัจจัย แนวคิดแบบจำลองเชลล์ (SHELL model) เป็นแนวความคิดที่พัฒนาขึ้นครั้งแรก ใน ปี พ.ศ. 2515 โดย Elwyn Edwards จาก การนำแนวความคิดเรื่องคน เครื่องจักร และสิ่งแวดล้อม ในการทำงานเข้ามาประยุกต์ใช้ ต่อมาในปี พ.ศ. 2518 กับตัน Hawkin ได้นำมาประยุกต์เพิ่มเติมเป็น ไดอะแกรมรูปสี่เหลี่ยมดังภาพที่ 2.2



ภาพที่ 2.2 SHELL MODEL

ที่มา <https://crm4pilot.blogspot.com>, 2560

ซึ่งจะช่วยให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างคนกับองค์ประกอบอื่นในระบบการบิน โดยในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับ และได้กำหนดเป็นข้อแนะนำจาก องค์การการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ ตั้งแต่ พ.ศ. 2535 ให้ใช้เป็นกรอบในการวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุในอุตสาหกรรมการบิน ตัวย่ออักษร SHELL ย่อมาจาก S = Software, H = Hardware, E = Environment และ L = Liveware บางครั้งอาจเขียนเป็น SHELL โดยองค์ประกอบของ SHELL Model ประกอบด้วย 5 ส่วน เมื่อนำมาใช้ในทางการบินแล้วจะมีความหมายดังนี้

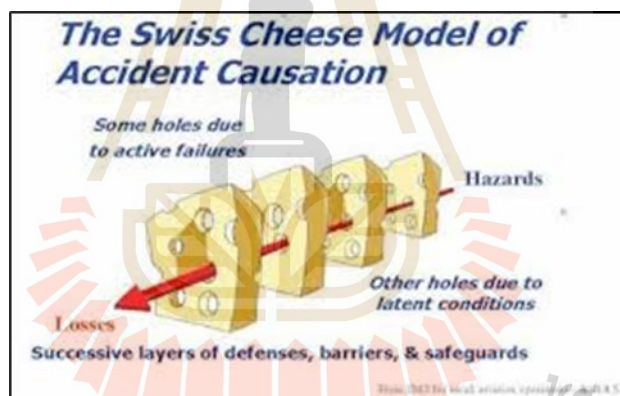
- 1) Liveware (L) คือ มนุษย์ที่ปฏิบัติงานอยู่ในอุตสาหกรรมการบิน เช่นนักบิน พนักงาน ควบคุมการจราจรทางอากาศ ช่างซ่อมบำรุง และเจ้าหน้าที่ภาคพื้นดิน เป็นต้น
- 2) Hardware (H) คือ เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ เช่น อากาศยาน รถลากจูงอากาศยาน รถขนส่งสินค้า และสะพานเทียบอากาศยาน เป็นต้น

3) Software (S) คือ คู่มือ ระเบียบ กฎเกณฑ์ในการทำงาน และสัญลักษณ์รวมถึงซอฟต์แวร์ ของคอมพิวเตอร์ เป็นต้น

4) Environment (E) คือ สิ่งแวดล้อมที่อยู่รอบ ๆ L-H-S เช่น อุณหภูมิสภาพ อากาศ และแสงสว่าง เป็นต้น นอกจากนี้ยังหมายถึงผลกระทบจากนโยบายการบริหารจัดการขององค์กร

5) Liveware (L) เป็นส่วนที่อยู่ตรงกลางของแบบจำลอง หมายถึงมนุษย์ที่ปฏิบัติงานอยู่หน้างาน ในความเป็นจริง แล้วมนุษย์สามารถปรับตัวเข้ากับสิ่งต่าง ๆ ได้ดี แต่ก็มีข้อจำกัดในเรื่องของประสิทธิภาพการทำงานของตัวเอง ปัญหา อีกอย่างหนึ่งของมนุษย์ก็คือการมีมาตรฐานในการทำงาน ที่ไม่คงที่ เมื่อดูจากภาพที่ 2.2 จะเห็นว่าขอบของบล็อกตัว L จึงไม่เป็นเส้นตรงเป็นการสะท้อนให้เห็นข้อจำกัดดังกล่าวข้างต้น การศึกษาทำความเข้าใจว่าองค์ประกอบรอบ ๆ ของบล็อก Liveware มีปัจจัยอะไรบ้างที่เป็นสาเหตุ ของการเชื่อมต่อย่างไม่สมบูรณ์ (mismatch) ซึ่งนำมาสู่ การเกิดอุบัติเหตุ

### 2.3.3 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุสวิสชีส โมเดล (Swiss Cheese Model)



ภาพที่ 2.3 Swiss Cheese Model

ที่มา <https://crm4pilot.blogspot.com>, 2558

ทฤษฎีสวิสชีส (Swiss Cheese Model) หรือทฤษฎีเนยแข็ง คิดค้นโดย ศ.เจมส์ เรียสัน (James Reason) เพื่ออธิบายปัจจัยที่นำไปสู่อุบัติเหตุเชิงองค์กร ซึ่งมีการดำเนินงานหรือปฏิบัติการที่ซับซ้อน โดยได้อธิบายบริบทของความล้มเหลวหรือ ความผิดพลาดจากความเป็นมนุษย์ไว้ 4 ระดับ ได้แก่

- 1) อิทธิพลองค์กร (Organization Influence)
- 2) การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Supervision)
- 3) สภาพ/เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions)
- 4) การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ปฏิบัติ (Unsafe Act)

รูปแบบของแผ่นชีสสวิส (Swiss Cheese Model) นั้นใช้สำหรับเพื่อการวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Analysis) และการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) โดยมักจะใช้ในกิจการที่มีความเสี่ยงสูง เช่น การบิน (Aviation), วิศวกรรม (Engineering) และทางการแพทย์ (Healthcare) โดยแนวคิดนี้จะมองว่ามนุษย์เราแต่ละคนนั้นเปรียบเสมือนแผ่นชีสแต่ละแผ่นที่มีรูพรุนบนแผ่น ซึ่งรูพรุนเหล่านี้ก็คือจุดอ่อน หรือความผิดพลาดส่วนบุคคลนั่นเอง ซึ่งแต่ละการกระทำของมนุษย์แต่ละคนจะเหมือนกับกับการเลื่อนซ้ายขวาบนล่างของแผ่น ชีส แล้วถ้ามีความผิดพลาดเกิดขึ้น (Hazards) รวมกันแล้วลูกกระตือรือร้น คือ อันตรายที่เกิดขึ้นนั้นสามารถทะลุจากแผ่นหนึ่งไปยังอีกแผ่นหนึ่งได้มันก็จะสามารถก่อให้เกิดความเสียหาย (Losses) ในท้ายที่สุดได้

ดังนั้น อุบัติเหตุจะเกิดขึ้นได้เมื่อมีอันตรายเกิดขึ้น พร้อม ๆ กับที่มีความผิดพลาดต่าง ๆ เกิดขึ้นพร้อมกัน ตัวอย่างเช่น ในระบบการบิน การที่เครื่องบินจะสามารถบินได้อย่างปลอดภัยเดินทางถึงจุดหมายอย่างสวัสดิภาพนั้น ประกอบด้วยปัจจัยหลายอย่าง เริ่มตั้งแต่ การออกแบบเครื่องบิน วัสดุอุปกรณ์ การประกอบ วิศวกรรมการบิน ช่างดูแล นักบิน แอร์โฮสเตรส พนักงานภาคพื้น เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ ผู้โดยสาร รวมถึงสภาพอากาศ แล้วก็มีอีกมากมายหลากหลายปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดความผิดพลาดขึ้นได้

อย่างไรก็ตาม Swiss Cheese Model นั้นเป็นเพียงทฤษฎีที่มาอธิบายความผิดพลาดหรือความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น หรืออาจจะเกิดขึ้นเท่านั้น และหลังจากนี้ หน้าที่การออกกฎระเบียบด้านความปลอดภัยในแต่ละขั้นตอนกระบวนการนั้น จะสำคัญอย่างยิ่งยวดเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุผิดพลาด หรือโศกนาฏกรรม

### 2.3.4 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

เฮร์เบิร์ต ดับเบิลยู ไฮริคส์ ปลายศต 1920 ศึกษารายงานการเกิดอุบัติเหตุพบว่า ร้อยละ 88 เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ร้อยละ 10 เกิดจากสภาพแวดล้อม ร้อยละ 2 เกิดจากธรรมชาติเหนือการควบคุม เช่น พายุ น้ำท่วม แผ่นดินไหว ไฮริคส์ได้กล่าวถึงขั้นตอนการเกิดอุบัติเหตุออกเป็น 5 ลำดับดังนี้

- 1) ภูมิหลังของบุคคล และสภาพแวดล้อมทางสังคม เช่น ขาดการคิดไตร่ตรอง ประมาท ชอบเสี่ยงอันตราย
- 2) ความบกพร่องของบุคคล เช่น ละเลยต่อการกระทำที่ปลอดภัย ตื่นเต้นง่าย ควบคุมอารมณ์ไม่ได้ ขาดความรอบคอบ
- 3) การกระทำที่ไม่ปลอดภัย และ/หรือ สภาพเครื่องจักรหรือสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตราย
- 4) การเกิดอุบัติเหตุ (Accident) มีสาเหตุมาจากปัจจัยทั้ง 3 ปัจจัยข้างต้น

#### 5) การบาดเจ็บ (Injury)

เหมือนเอาโดมิโนมาเรียงกัน ถ้าล้มโดมิโนตัวแรกสุดจะทำให้ตัวหลังล้มคืออุบัติเหตุเกิดขึ้น แต่ถ้าเราเอาโดมิโนตัวกลางการกระทำที่ไม่ปลอดภัยออกก็จะไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น มีปัญหากับการนำไปใช้จริง แต่เป็นพื้นฐานของทฤษฎีอื่น ๆ

### 2.4 กรอบแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติดำเนินการตามกรอบมาตรฐาน และข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวกที่ 19 (Annex 19) และเอกสารฉบับที่ 9859 (Doc 9859) ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยกรอบมาตรฐานของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติประกอบด้วย (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562)

- 1) นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนของประเทศ วัตถุประสงค์ และการจัดการทรัพยากร (State Safety Policy, Objectives and Resources)
  - 1.1) กฎหมายหลักด้านการบินพลเรือน (Primary Aviation Legislation)
  - 1.2) กฎข้อบังคับเฉพาะด้าน (Specific Operating Regulations)
  - 1.3) ระบบ โครงสร้างองค์กร และหน้าที่ความรับผิดชอบ (State System and Functions)
  - 1.4) บุคลากรทางเทคนิค (Qualified Technical Personnel)
  - 1.5) คู่มือแนะนำทางเทคนิค เครื่องมือ และข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย (Technical Guidance, Tools and Provisions of Safety Critical Information)
- 2) การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (State Safety Risk Management)
  - 2.1) การออกใบอนุญาต ใบรับรอง การมอบอำนาจ และการให้ความเห็นชอบ (Licensing, Certification, Authorization and/or Approval Obligations)
  - 2.2) การจัดทำระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System Obligations)
  - 2.3) การสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์ (Accident and Incident Investigation)
  - 2.4) การระบุชี้สถานะอันตราย และการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Hazard Identification and Safety Risk Assessment)
  - 2.5) การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Management of Safety Risks)
- 3) การประกันด้านความปลอดภัย (State Safety Assurance)
  - 3.1) การตรวจติดตามด้านความปลอดภัย (Surveillance Obligations)
  - 3.2) การจัดการสมรรถนะความปลอดภัย (State Safety Performance)
- 4) การส่งเสริมด้านความปลอดภัย (State Safety Promotion)

4.1) การสื่อสาร และการเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยภายใน (Internal Communication and Dissemination of Safety Information)

4.2) การสื่อสาร และการเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยภายนอก (External Communication and Dissemination of Safety Information)

## 2.5 ข้อมูลทั่วไปของหลักสูตรการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

การขยายตัวของอุตสาหกรรมการบิน และการปรับปรุงขยายการใช้พื้นที่สนามบินนานาชาติ แห่งที่ 3 ของประเทศไทย (สนามบินอู่ตะเภา) ทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และข้อมูลการพยากรณ์ทางการตลาดของ 2 บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินที่ใหญ่ที่สุดของโลก Airbus และ Boeing ข้อมูลจากยอดการสั่งซื้อเครื่องบินเป็นตัวกำหนดความต้องการ ในภาพรวม อุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รวมถึงภูมิภาคอาเซียนด้วย ทำให้ทราบ ความต้องการบุคลากรด้านการบินจำนวนมาก อาทิเช่น นักบิน วิศวกรการบิน ช่างซ่อมบำรุง เครื่องบิน ผู้บริหารการบิน และเจ้าหน้าที่จัดการภาคพื้นดิน และภาคอากาศเป็นจำนวนมาก คำนีชีวิัต ความต้องการบุคลากรทางด้านการบินจากแนวโน้มการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน ทั่วทุกภูมิภาค และในประเทศไทย จะสังเกตได้จากมีการสั่งซื้อเครื่องบินของสายการบินเพิ่ม การขยายเส้นทางบินเพิ่ม การเปิดบริษัทใหม่ของสายการบินเพิ่มขึ้น ในปัจจุบันพบว่ามีสายการบิน ที่จดทะเบียนกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ไม่น้อยกว่า 61 บริษัท และ ความต้องการนักบินไม่น้อยกว่า 500 คนต่อปีเฉพาะในประเทศไทย จำนวนเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอีก ประมาณ 50,000 คน ในขณะที่มี นศ.สนใจปีละ 5,000 คน และยังมีความต้องการในประเทศ ใกล้เคียงอีกจำนวนมาก เช่น ประเทศจีน อินเดีย ศรีลังกา มาเลเซีย และเวียดนาม ต่างก็กำลังขยายตัว ทางด้านการบินเป็นจำนวนมาก

ในขณะที่ประเทศไทยมีสถาบันหลักการผลิตนักบินเพียง 2 แห่ง คือที่สถาบันการบินพลเรือน สามารถผลิตนักบินได้ประมาณปีละ 120 คน และโรงเรียนการบินเอกชนสามารถผลิตได้ประมาณ ปีละ 80 คน รวมทั้งสองแห่งได้เพียง 200 คนต่อปี และในการผลิตบุคลากรด้านการบินอื่น ๆ อีก ตามมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ที่เปิดสอนหลักสูตรเกี่ยวกับด้านการบิน เพื่อสนับสนุนความต้องการ ทั้งภาครัฐ และเอกชน ที่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการในปัจจุบัน และอนาคตที่จะมีจำนวนเพิ่มขึ้น เรื่อย ๆ

การจัดตั้งวิทยาลัยการบินและคมนาคม จึงเป็นการตอบสนองความต้องการของ ภาคอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งกำลังมีการขยายตัวที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างรวดเร็ว เป็นโครงการจัดตั้ง



ภายในของมหาวิทยาลัยศรีปทุม โดยทีมงานที่มีความรู้ และประสบการณ์ตรงมืออาชีพด้านการบินอย่างแท้จริง

### 2.5.1 อัตลักษณ์วิทยาลัยการบินและคมนาคม

ผลิตบัณฑิตที่มีศักยภาพด้านการจัดการความปลอดภัยการบินเพื่อมีสมรรถนะวิชาชีพในอุตสาหกรรมการบิน สามารถติดต่อสื่อสาร มนุษยสัมพันธ์ เป็นผู้นำ ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศได้ดี คิดวิเคราะห์เป็นระบบ สนใจใฝ่เรียนรู้ มีเจตคติที่ดี มีคุณธรรม จริยธรรม ตระหนักถึงจรรยาบรรณวิชาชีพ ส่งเสริมสนับสนุนขนบธรรมเนียมประเพณีไทย ศิลปวัฒนธรรมที่งดงาม สนับสนุนการปกครองระบอบประชาธิปไตย เคารพในกติกา และรับผิดชอบต่อน้ำที่ในสังคมให้สอดคล้องกับความต้องการกำลังคนตามยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของชาติ

### 2.5.2 วัตถุประสงค์ของวิทยาลัยการบินและคมนาคม

- 1) มีความรู้ความสามารถ และทักษะทางวิชาการเพื่อการประกอบวิชาชีพด้านการบิน โดยสามารถประยุกต์ใช้องค์ความรู้ และศาสตร์ในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเทคโนโลยี และวิทยาการที่ทันสมัยในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- 2) ติดต่อสื่อสารทั้งการพูด และการเขียน ด้วยภาษาไทย และภาษาอังกฤษอย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี สามารถทำงานร่วมกันเป็นทีมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 4) เป็นผู้ที่มีวิสัยทัศน์กว้างไกล และมีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ โดยเฉพาะในเชิงวิชาการ แลสามารถสร้างสรรค์ผลงานทางวิชาการที่ดีมีคุณภาพในระดับมาตรฐานสากล
- 5) มีความรู้ความสามารถ และทักษะการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ เทคโนโลยี และวิทยาการที่ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง
- 6) คิดวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ และแก้ไขปัญหาอย่างสร้างสรรค์ทั้งในชีวิตประจำวัน และที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงาน
- 7) มีความสนใจใฝ่เรียนรู้ คิดตามความก้าวหน้าทั้งทางด้านวิชาการ เทคโนโลยี และวิทยาการที่ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง ด้วยการศึกษาค้นคว้า และนำผลการวิจัยมาประยุกต์ใช้ ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาตนเอง พัฒนาการเรียนรู้ และการปฏิบัติงาน รวมทั้งพัฒนาวิชาชีพอย่างต่อเนื่องตลอดชีวิต
- 8) มีเจตคติที่ดีต่อการให้บริการแก่ประชาชนทุกระดับอย่างมีประสิทธิภาพ
- 9) มีคุณธรรม จริยธรรม และตระหนักถึงจรรยาบรรณในการประกอบอาชีพ ตลอดจนส่งเสริม และดำรงไว้ซึ่งขนบธรรมเนียมประเพณี ศิลปวัฒนธรรมที่งดงาม และสนับสนุนการปกครองในระบอบประชาธิปไตย เคารพในกติกา และรับผิดชอบต่อน้ำที่ในสังคม

### 2.5.3 ข้อมูลทั่วไปของมหาวิทยาลัยศรีปทุม

มหาวิทยาลัยศรีปทุม เดิมชื่อวิทยาลัยไทยสุริยะ ก่อนได้รับพระราชทานนามใหม่จาก สมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี เป็นสถาบันอุดมศึกษาเอกชน 1 ใน 5 แห่งแรกในประเทศไทย สถาปนาขึ้นพร้อมกับ วิทยาลัยเกริก วิทยาลัยกรุงเทพ วิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตและวิทยาลัยพัฒนา ปัจจุบันมหาวิทยาลัยศรีปทุมตั้งอยู่ที่เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และมีวิทยาเขตที่จังหวัดชลบุรี และจังหวัดขอนแก่น

วิทยาลัยไทยสุริยะ ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2513 เป็น 1 ใน 5 สถาบันอุดมศึกษา เอกชนแห่งแรก ๆ ที่จัดตั้งขึ้นในประเทศไทย โดย ดร.สุข พุคยาภรณ์ต่อมาเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2515 วิทยาลัยไทยสุริยะ ได้รับพระราชทานนามใหม่จากสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนีเป็น “วิทยาลัยศรีปทุม” (กระทรวงศึกษาธิการได้อนุญาตให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงเป็นชื่อวิทยาลัยศรีปทุม เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2515) และพระราชทานความหมายว่า “เป็นบ่อเกิดแห่งวิชาที่เบิกบานเช่นดอกบัว” พร้อมทั้งได้เสด็จพระราชดำเนินเปิดป้ายนาม “ศรีปทุม” และพระราชทานปริญญาบัตร อนุปริญญา และประกาศนียบัตรแก่ผู้สำเร็จการศึกษารุ่นที่ 1, 2 และ 3 ทบวงมหาวิทยาลัยได้อนุมัติให้เปลี่ยนประเภทเป็น “มหาวิทยาลัยศรีปทุม” เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2530

มหาวิทยาลัย ฯ ได้ขยายวิทยาเขตออกไปในปีการศึกษา 2530 โดยได้จัดตั้งวิทยาเขต ที่สมบูรณ์แบบเป็นครั้งแรกที่จังหวัดชลบุรี ซึ่งได้รับพระมหากรุณาธิคุณจากสมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าจุฬาภรณวลัยลักษณ์ อัครราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินเป็นประธานในพิธีเปิดมหาวิทยาลัย ศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2530

ในปี พ.ศ. 2537 มหาวิทยาลัยศรีปทุมขออนุมัติทบวงมหาวิทยาลัย (ในขณะนั้น) จัดตั้งมหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาการพญาไท เปิดสอนในหลักสูตรระดับบัณฑิตศึกษาเพื่อพัฒนา นักบริหาร โดยเปิดสอนครั้งแรก ณ อาคารเอ็กซ์ิม (อาคารบุญผ่องเดิม) ถนนพหลโยธิน เขตพญาไท ต่อมาได้ย้ายสำนักงานมาเปิด ณ อาคารเอสเอ็มทาวเวอร์ ชั้น 17 และชั้น 20 ถนนพหลโยธิน เขตพญาไท เพื่อเปิดสอนหลักสูตรระดับบัณฑิตศึกษาสำหรับนักบริหาร (ปัจจุบันไม่มีการสอน ที่วิทยาการพญาไทแล้ว)

ในปี พ.ศ. 2556 มหาวิทยาลัยศรีปทุม ได้ขยายการเรียนการสอนไปยังจังหวัด ขอนแก่น ภายใต้ชื่อ มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตขอนแก่น เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน พ.ศ. 2556

### 2.5.4 ระบบสนับสนุนการเรียนการสอนของมหาวิทยาลัยศรีปทุม

1) ระบบ SCMS ย่อมาจาก Sripatum Campus Management System เป็นเครื่องมือ ด้านการบริการข้อมูลสำหรับการเรียนการสอนสำหรับนักศึกษา โดย

- 1.1) นักศึกษาสามารถตรวจสอบข้อมูลส่วนบุคคล
- 1.2) การลงทะเบียนเรียน
- 1.3) การตรวจสอบตารางเรียน – ตารางสอบ
- 1.4) การเช็คผลการเรียน
- 1.5) ข้อมูลการชำระเงิน
- 1.6) ยื่นคำร้องออนไลน์
- 1.7) ตรวจสอบสถานะคำร้อง และพันธะผูกพันกับหน่วยงานบริการต่าง ๆ
- 1.8) โดยสามารถเข้าระบบผ่านหน้าเว็บไซต์มหาวิทยาลัย <http://scms.spu.ac.th>

2) ระบบ D-Learning ของมหาวิทยาลัยศรีปทุม พัฒนาโดย Moodle ซึ่งย่อมาจาก Modular Object-Oriented Dynamic Learning Environment คือระบบจัดการเรียนการสอนในระบบออนไลน์ให้มีบรรยากาศเหมือนเรียนในห้องเรียน หรือ เรียกว่า LMS (Learning Management System) หรือระบบบริหารจัดการหลักสูตร CMS (Course Management System) ผ่านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต อินทราเน็ต สำหรับสถาบัน การศึกษา หรือครูใช้เพื่อเตรียมแหล่งข้อมูล กิจกรรม และเผยแพร่แบบออนไลน์ผ่าน อินเทอร์เน็ต

ในระบบนี้อาจารย์ผู้สอนสามารถที่จะจัดการกับโครงสร้างหลักสูตรได้อย่างเต็มที่ รวมทั้งอาจารย์ท่านอื่นที่อยู่ในหลักสูตรเดียวกัน การเขียนโครงสร้างของหลักสูตรสามารถกำหนดให้เรียนเป็นรูปแบบรายสัปดาห์ หรือเป็นแบบไม่กำหนดผู้เรียนเลือกเรียนได้เอง การจัดการในเนื้อหาวิชาที่มีความยืดหยุ่นสูง สามารถที่จะปรับเปลี่ยนให้มีกิจกรรม ในแต่ละสัปดาห์ของหลักสูตรเช่น การสอบ (Quizzes) กระทั่งในเนื้อหาประจำสัปดาห์ (Forums) การบ้าน (Assignments) Glossaries, Resources, Choices, Surveys, Chats, Workshops การใช้งานในพื้นที่ของการเขียนเนื้อหาการโพสต์ข้อความใน Forums เครื่องมือจะมีรูปแบบ จะเป็น WYSIWYG HTML

โมดูลการบ้าน (Assignment Module) อาจารย์ผู้สอนสามารถที่จะกำหนดระยะเวลาส่งการบ้านได้ถ้าเลยกำหนดแล้วจะยังรับอีกหรือไม่ สามารถให้คะแนนในส่วนของการบ้านได้ ผู้เรียนสามารถส่งการบ้านในรูปแบบของไฟล์อะไรก็ได้ผู้สอนสามารถที่จะส่งคำแนะนำกลับไปให้ผู้เรียนหลังจากตรวจการบ้าน ทางอีเมลเมื่อมีผู้ส่งการบ้านมาอีกทั้งยังกำหนดได้ว่าจะให้มีอีเมลมาเตือนผู้สอนรวมทั้งการเลือกตรวจการบ้านผู้สอน สามารถรู้ได้ว่ามีจำนวนผู้ส่งมาแล้วเท่าใด

โมดูลกระทู้ (Forum Module) เป็นกระดานถามตอบโดยที่แตกต่างจากกระดานถามตอบโดยทั่วไปคือ สามารถกำหนดเป็นรายวิชาได้กำหนดให้เฉพาะอาจารย์ประจำหมวดวิชานั้น ๆ ได้หรือจะให้เฉพาะผู้เรียนด้วยกัน ขึ้นอยู่กับความเหมาะสม หรือจะอนุญาตให้บุคคลภายนอกก็ได้เช่นกัน ในโมดูลนี้สามารถใส่รูปประกอบด้วยได้

โมดูลสนทนา(Chat Module) โมดูลการสนทนาจะช่วยทำให้ผู้เรียนสื่อสารกับผู้สอนได้อย่างราบรื่น และยังสามารถเห็นรูปของผู้สนทนาด้วย และเมื่อคลิกที่รูปจะสามารถที่จะเชื่อมโยงไปหาข้อมูลสมาชิกได้อีกทางด้วย

โมดูลข้อสอบ (Quiz Module) โมดูลข้อสอบ ผู้สอนสามารถร่วมกันออกข้อสอบ สะสมไว้เป็นฐานข้อมูลได้แล้วเลือกมาใช้ในการสอบ กำหนดให้สุ่ม เลือกมาเป็นบางข้อ ได้การสอบ กำหนดให้เข้ามาสอบตามกำหนดเวลาหรือไม่ก็ได้ส่วนเวลาในการสอบก็สามารถที่จะกำหนดเวลาที่ให้สอบในแต่ละข้อ โดยมีนาฬิกาที่กำหนดสามารถที่จะส่งคำตอบพร้อมกัน ทุกข้อหรือส่งคำตอบทีละข้อได้ การนำเข้าข้อสอบสามารถนำเข้าจากไฟล์เอกสารได้โดยมีมาตรฐานบอกไว้จึงสามารถนำเข้าข้อสอบหรือแลกเปลี่ยนข้อสอบกับผู้สอนท่านอื่นได้รูปแบบของข้อสอบมีทั้งข้อสอบแบบปรนัย

คำถามถูกผิด คำถามอัตนัย คำถามเติมคำตอบด้วยตัวเลข หรือเติมคำในช่องว่าง คำถามคำนวณ คำถามจับคู่ คำถามแบบเติมคำในช่องว่าง

โมดูลแหล่งข้อมูล (Resource Module) ในส่วนเนื้อหาหรือบทเรียน สามารถที่จะเพิ่มเนื้อหาจากแหล่งต่าง ๆ ได้เช่น จากเว็บเพจ จากไฟล์ Word, PowerPoint, Flash, Video, Sounds ไฟล์ต่าง ๆ สามารถที่จะอัปโหลดจาก zip ไฟล์แล้ว unzip โดยที่ควบคุมจากระบบได้การจัดการไฟล์สามารถที่จะลบออกเปลี่ยนชื่อ มีเครื่องมือในการจัดการเนื้อหาที่เป็นเว็บเพจ มีเครื่องมือประเภท WYSIWYG สรุปว่าโมดูลนี้ Moodle รองรับไฟล์ทุกประเภท

## 2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ธีรศักดิ์ เนตรจุงศรี, (2562) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ระบบบริหารงานสารสนเทศที่สัมพันธ์กับลักษณะองค์กรแห่งการเรียนรู้ของสถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาราชบุรี เขต 2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ สถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาราชบุรี เขต 2 จำนวน 107 แห่ง ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น โดยใช้ขนาดสถานศึกษาเป็นฐานในการสุ่มแบ่งตามสัดส่วน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือแบบสอบถาม ชนิดมาตราส่วน ประมาณค่า 5 ระดับที่ระดับความเชื่อมั่น .963 สถิติที่ใช้ในการวิจัย คือ แจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานค่าความแปรปรวนทางเดียว และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน ผลการวิจัย พบว่า

1) ระบบบริหารงานสารสนเทศของสถานศึกษา โดยรวม และรายได้ทุกด้าน อยู่ในระดับมาก และลักษณะองค์กรแห่งการเรียนรู้ของสถานศึกษา โดยรวม และรายได้ทุกด้าน อยู่ในระดับมาก

2) ขนาดสถานศึกษาที่ต่างกัน มีระบบบริหารงานสารสนเทศของสถานศึกษา และลักษณะองค์กรแห่งการเรียนรู้ของสถานศึกษาไม่ต่างกัน

3) ระบบบริหารงานสารสนเทศมีความสัมพันธ์กับลักษณะองค์กรแห่งการเรียนรู้ของสถานศึกษาทุกด้าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ทองเพียร เตยหอม, (2561) ได้ทำการศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของสถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษา อุทัยธานี เขต 1 มีขั้นตอนการวิจัยได้แก่ ศึกษาสภาพความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของสถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาอุทัยธานี เขต 1 โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างผู้บริหาร และครู สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาอุทัยธานี เขต 1 จำนวน 242 คน เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถาม ขั้นตอนที่ 2 หาแนวทางการพัฒนาความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของสถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาอุทัยธานี เขต 1 โดยการจัดสนทนากลุ่มโดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 7 คน ผลการวิจัย พบว่า

1) สภาพความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของสถานศึกษาสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาอุทัยธานี เขต 1 ในด้านการคิดเชิงระบบด้านการรอบรู้แห่งตนด้านการมีแบบแผนความคิด ด้านการมีส่วนร่วม และด้านการเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีมอยู่ในระดับมาก

2) แนวทางการพัฒนาความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของสถานศึกษาสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาอุทัยธานี เขต 1 มีดังนี้

2.1) ด้านการคิดเชิงระบบ แนวทางการพัฒนา คือ สถานศึกษาสนับสนุนให้มีการจัดทำคู่มือของแต่ละสายงานเพื่อแยกส่วนได้อย่างชัดเจน กำหนดมาตรการ การนำคู่มือไปใช้ ร่วมกันกับครูกำหนดเป้าหมาย วิสัยทัศน์ ในการจัดการศึกษา และผลสัมฤทธิ์ในการเรียน ผู้บริหารสร้างความตระหนักในการคิดแบบองค์รวมโดยผ่านการประชุมแลกเปลี่ยนการเรียนรู้ มีการฝึกปฏิบัติการคิดอย่างเป็นระบบ

2.2) ด้านการรอบรู้แห่งตน แนวทางการพัฒนา คือ สถานศึกษากำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงานของครู สำรวจความต้องการในการพัฒนาตน ให้ครูได้เข้ารับการประชุม อบรม สัมมนา โดยจัดทำ ID Plan กำหนดแนวทาง และจัดทำโครงการศึกษาค้นคว้าพัฒนาตนเอง นำความรู้ที่ได้ไปพัฒนาการจัดการเรียนการสอน และนำมาเป็นส่วนหนึ่งในเกณฑ์การประเมินวิทยฐานะ

2.3) ด้านการมีแบบแผนความคิด แนวทางการพัฒนา คือ สถานศึกษาจัดระบบการรายงานผลการดำเนินงาน กำหนดนโยบาย มาตรฐาน และสนับสนุน ให้ครูพัฒนาตนเองมีช่องทางให้ครูได้จัดนำเสนอผลงานทางวิชาการ ผู้บริหารติดตามผลการดำเนินงาน แสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ มีการดำเนินการ และติดตามการจัดทำชุมชนแห่งการเรียนรู้ทางวิชาชีพ (PLC)

2.4) ด้านการมีส่วนร่วม วิสัยทัศน์ร่วม แนวทางการพัฒนา คือ สถานศึกษามีช่องทางในการแสดงความคิดเห็น นำผลการประเมินไปกำหนดวิสัยทัศน์ร่วม และกำหนดเป้าหมาย เชิญบุคคลที่เกี่ยวข้องมามีส่วนร่วมในการกำหนดกลยุทธ์ของสถานศึกษา โดยนำผลการประเมินไปจัดทำแผนพัฒนาคุณภาพการศึกษาในแต่ละปี

2.5) ด้านการเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีม แนวทางการพัฒนา คือ สถานศึกษามีการวิเคราะห์องค์กร โดยเปิดโอกาสให้ครูมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นร่วมกัน มีการพัฒนา และขยายผล โดยใช้วงจร PDCA โดยกำหนดให้ครูแต่ละกลุ่มสาระจัดทำชุมชนแห่งการเรียนรู้ทางวิชาชีพ (PLC) เพื่อศึกษาปัญหาในการดำเนินงานร่วมกัน ส่งเสริมให้ครูมีทักษะในการทำงานร่วมกันเป็นทีม

ปราณี ต้นประยูร, (2560) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างด้วยสูตรของทาโร่ ยามาเน่ ได้จำนวน 171 ราย ใช้วิธีสุ่มแบบชั้นภูมิ เครื่องมือที่ใช้คือแบบสอบถามมิตติขององค์กรแห่งการเรียนรู้ของ Marsick และ Watkins มีค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ 0.87 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลคือ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบที และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว ผลการวิจัยพบว่ามหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยามีความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ในระดับปานกลาง มิตติของความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ทั้ง 7 มิติ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลางทั้งหมด ส่วนผลการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของมหาวิทยาลัยพบว่าบุคลากรสายสนับสนุนที่มีเพศอายุ สถานภาพ อายุการทำงาน และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างก็มีความคิดเห็นต่อความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของมหาวิทยาลัยไม่แตกต่างกัน ส่วนบุคลากรสายสนับสนุนที่มีระดับการศึกษา และตำแหน่งงานที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของมหาวิทยาลัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

รัชชภรณ์ เสาร์เกิด, (2560) ได้ทำการศึกษาเรื่อง แนวทางการเสริมสร้างการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของพนักงานสายบริการ กรณีศึกษา มหาวิทยาลัยพะเยา การค้นคว้าด้วยตนเองนี้ กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วย พนักงานมหาวิทยาลัยพะเยาสายบริการทั้งหมด จำนวน 43 คน เก็บรวบรวมข้อมูลการสัมภาษณ์ โดยใช้เครื่องมือเป็นแบบสัมภาษณ์ กึ่งโครงสร้าง และทำการวิเคราะห์เชิงพรรณนาด้วยวิธีบรรยาย และอภิปราย จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ 5 ปัจจัย ได้แก่ 1) ด้านภาวะผู้นำแห่งการเรียนรู้ วิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ ผู้บริหารควรมีวิสัยทัศน์ที่กว้างไกล ชัดเจน โปร่งใส มีคุณธรรม และจริยธรรม 2) ด้านบรรยากาศ และวัฒนธรรมองค์กร ปลูกจิตสำนึกให้บุคลากรรัก และสืบทอดในวัฒนธรรมการทำงานที่ดีของมหาวิทยาลัย มีความรัก และความภาคภูมิใจในมหาวิทยาลัย 3) ด้านโครงสร้างองค์กร และระบบการจัดการ ควรมีโครงสร้างการบริหารงานที่คล่องตัว

มอบหมายภารกิจ และความรับผิดชอบให้หน่วยงานต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ และชัดเจน

4) ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ควรพัฒนาระบบฐานข้อมูลให้มีความถูกต้อง ทันสมัย และสะดวกต่อการใช้งาน จัดสรรงบประมาณสนับสนุนอย่างเพียงพอในการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ

5) ด้านความสามารถของบุคลากรการเสริมแรง และการจูงใจ มหาวิทยาลัยควรจัดกิจกรรมศึกษาคุณงาน โครงการสัมมนา อบรมให้ความรู้ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ทักษะที่จำเป็นในการพัฒนางาน

ปิยะฉัฐ เกียงประสิทธิ์, (2560) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของบุคลากรที่ปฏิบัติงานในกลุ่มธุรกิจขนส่ง และโลจิสติกส์ในประเทศไทย กลุ่มตัวอย่างคือ บุคลากรที่ปฏิบัติงาน ในกลุ่มธุรกิจขนส่ง และโลจิสติกส์ในประเทศไทย จำนวน 528 คน เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเป็นแบบสอบถามมาตราส่วนประมาณค่า Rating Scale ที่มีค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ที่ฉบับเท่ากับ 0.988 สถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบสมมติฐานด้วยค่าสถิติที ค่าสถิติเอฟ และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ ผลการศึกษาพบว่า

1) ผลการศึกษาวัฒนธรรมองค์กร การรับรู้การสนับสนุนจากองค์กร และองค์กรแห่งการเรียนรู้ของบุคลากรที่ปฏิบัติงาน ในกลุ่มธุรกิจขนส่ง และ โลจิสติกส์ในประเทศไทย พบว่า อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมากเป็นส่วนใหญ่

2) ผลการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นที่มีต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของบุคลากรที่ปฏิบัติงาน ในกลุ่มธุรกิจขนส่ง และ โลจิสติกส์ในประเทศไทย จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของพนักงานที่ปฏิบัติงานในกลุ่มธุรกิจขนส่ง และ โลจิสติกส์ในประเทศไทยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3) ผลการศึกษาอิทธิพลของวัฒนธรรมองค์กร การรับรู้การสนับสนุนจากองค์กรที่มีต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของบุคลากรที่ปฏิบัติงานในกลุ่มธุรกิจขนส่ง และ โลจิสติกส์ในประเทศไทย พบว่า วัฒนธรรมองค์กร และการรับรู้การสนับสนุนจากองค์กร มีอิทธิพลต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ของบุคลากรที่ปฏิบัติงาน ในกลุ่มธุรกิจขนส่ง และ โลจิสติกส์ในประเทศไทย อยู่ในระดับสูงมาก ( $R = 0.899$ ) หรือร้อยละ 80.80 ( $R^2 = 0.808$ ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ไพลิน บุญนา, (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ลักษณะความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ในสถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาจันทบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วย ผู้บริหาร และครู สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาจันทบุรี รวมทั้งสิ้น 333 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามชนิดมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที

และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว ผลการวิจัยพบว่า ลักษณะความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ในสถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาจันทบุรี โดยรวมอยู่ในระดับมาก การเปรียบเทียบลักษณะความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ในสถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่ การศึกษาประถมศึกษาจันทบุรี จำแนกตามตำแหน่งโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .01 ส่วนการเปรียบเทียบลักษณะความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ในสถานศึกษา สังกัด สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาจันทบุรี จำแนกตามประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน และขนาดสถานศึกษา โดยรวมแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

พรธิดา เมฆวาทต์, (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของโรงเรียน สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาตราด โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า ในครั้งนี้ ได้แก่ ครูโรงเรียนระดับประถมศึกษา ในอำเภอแหลมงอบ และอำเภอเมือง จังหวัดตราด สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาตราด จำนวน 217 คน ผลการศึกษาพบว่า

1) ความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของโรงเรียน สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา ประถมศึกษาตราด โดยรวม และรายด้านอยู่ในระดับสูง โดยเรียงตามลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปหา น้อย 3 อันดับ ดังนี้ ด้านการปรับเปลี่ยนองค์กร ด้านพลวัตการเรียนรู้ ด้านการเพิ่มอำนาจแก่บุคคล ด้านการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านการจัดการความรู้ ตามลำดับ

2) ผลการเปรียบเทียบความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของโรงเรียน สังกัดสำนักงานเขต พื้นที่การศึกษาประถมศึกษาตราด พบว่า จำแนกตามเพศ พบว่า โดยรวม และรายด้านแตกต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ จำแนกตามอายุของโรงเรียน พบว่า โดยรวม และรายด้านแตกต่างกัน อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ และจำแนกตามขนาดของโรงเรียน พบว่า โดยรวมแตกต่างกันอย่างมี นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งโรงเรียนขนาดใหญ่มีความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้สูงกว่า โรงเรียนขนาดเล็ก

ภัทรภร โพธิวรรณ, (2558) ได้ทำการศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาธุรกิจโรงแรมสู่องค์กร แห่งการเรียนรู้ภายใต้หลักการความรับผิดชอบต่อสังคม การศึกษาครั้งนี้มีความมุ่งหมายเพื่อศึกษา สภาพ และปัญหาในการประกอบธุรกิจ และการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ภายใต้หลักการความ รับผิดชอบต่อสังคมของธุรกิจของโรงแรม 5 ดาว ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ บุคลากรที่ทำงานในธุรกิจโรงแรม 8 แห่ง ในเขตพื้นที่ กรุงเทพมหานครประกอบด้วย ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติการจำนวน 400 คน และผู้บริหารธุรกิจโรงแรม ที่มีประสบการณ์ด้านการบริหารงานภายใต้หลักการความรับผิดชอบต่อสังคมจำนวน 40 คน รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยการพรรณนา และการวิเคราะห์การถดถอย เชิงพหุ สถิติสำคัญที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

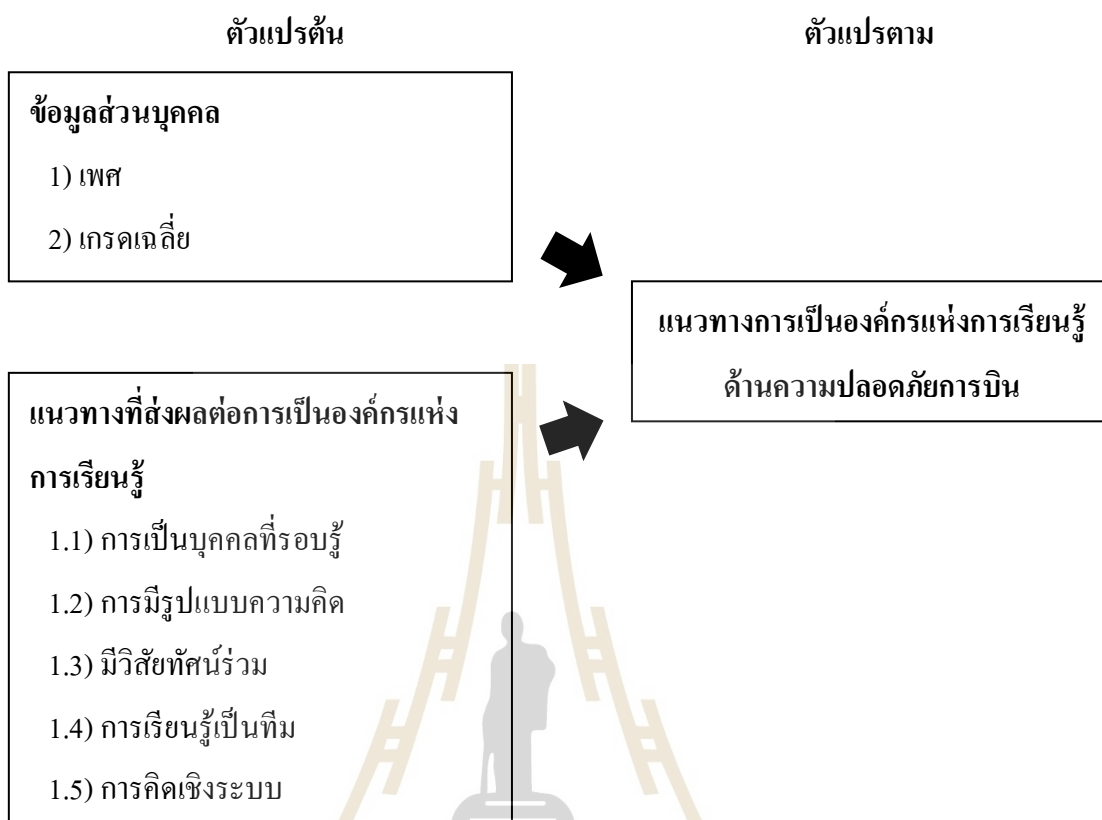


Adjust R2 ค่าสถิติ t และค่าสถิติ F ผลการวิจัยพบว่าสภาพการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับหลักการ ความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรมุ่งเน้นในด้านภาพลักษณ์โดยบุคลากรในองค์กรส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ความเข้าใจมีปัญหาด้านความร่วมมือของบุคลากรในชุมชน และงบประมาณในการดำเนินกิจกรรม กิจกรรมส่วนใหญ่มีคุณค่าแต่ไม่มีความยั่งยืน ทุกโรงแรมมีการเป็นองค์กรแห่ง การเรียนรู้ทั้งโดยรวม และทั้งในด้านพลวัตการเรียนรู้ ด้านการปรับเปลี่ยนองค์กร ด้านการเอื้อ อำนาจ ด้านการจัดการความรู้ และด้านการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในงาน ปัจจัยที่ส่งผลต่อการ เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติคือ ปัจจัยองค์กร ประกอบด้วย วัฒนธรรม และยุทธศาสตร์องค์กร โครงสร้างองค์กร และบรรยากาศองค์กร ปัจจัยการบริหารองค์กร ประกอบด้วย ภาวะผู้นำของผู้บริหารขององค์กร ระบบ และกลไกการจูงใจในการทำงาน และเป้าหมาย และข้อมูลย้อนกลับในการปฏิบัติงาน แนวทางการพัฒนาธุรกิจ โรงแรมคู่องค์กรแห่ง การเรียนรู้ภายใต้หลักการความรับผิดชอบต่อสังคม ได้แก่ การบูรณาการประเด็นสำคัญเกี่ยวกับ CSR ให้เป็นส่วนหนึ่งของการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ การเสริมสร้างความแข็งแกร่งในการ พัฒนาองค์กรแห่งการเรียนรู้ และการแก้ไขประเด็นปัญหาที่สำคัญ



## 2.7 กรอบแนวคิดของงานวิจัย

การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้แนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge (1990) ซึ่งสามารถนำมาพัฒนาเป็นกรอบแนวคิดสำหรับการวิจัยในครั้งนี้ได้ ดังภาพที่ 2.4



ภาพที่ 2.4 กรอบแนวคิดในการวิจัย

## บทที่ 3

### วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) เป็นเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ เพื่อค้นหาแนวทางปฏิบัติที่สะท้อนการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ โดยมีรายละเอียดการดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

#### 3.1 วิธีวิจัย

ขั้นตอนที่ 1 เริ่มด้วยการศึกษา วิเคราะห์ สังเคราะห์แนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ด้านองค์กรแห่งการเรียนรู้ และการจัดการความรู้ เพื่อพัฒนาหลักสูตรไปสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และเพื่อเป็นแนวทางในการสร้างเครื่องมือในการวิจัยตามโครงสร้างกรอบแนวคิดสำหรับการวิจัย ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ที่นำมาปรับใช้ คือ องค์กรประกอบองค์กรแห่งการเรียนรู้ 5 ด้าน ตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge (1990)

ขั้นตอนที่ 2 สัมภาษณ์ตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินทั้งทางภาคพื้น และภาคอากาศ ทั้ง 5 องค์กร คือ

- 1) บริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (Airports of Thailand Public Company Limited)
- 2) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (Aerothai)
- 3) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Airways)
- 4) โรงเรียนการบินไทย เอวิเอชัน อะคาเดมี่ (Thai Aviation Academy)
- 5) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (Thai Airways International Public Company Limited)

ขั้นตอนที่ 3 คือ การนำแนวทางการความต้องการของตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินในการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน มาใช้เป็นข้อคำถามเพื่อทราบ ศักยภาพของนักศึกษาชั้นปี 4 ของวิทยาลัยการบินและคมนาคม

ขั้นตอนที่ 4 เพื่อให้ได้แนวทาง และการพัฒนานักศึกษาจากการสอบถามในการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของวิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ผู้วิจัยจึงได้ทำการสัมภาษณ์

ผู้บริหารของวิทยาลัยการบินและคมนาคม เพื่อให้ได้แนวทางในการพัฒนาเพื่อการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน ตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge

### 3.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย

ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยแบ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ คือ **กลุ่มตัวอย่างเชิงคุณภาพ** เป็นกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการวิจัย โดยการคัดเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำนวน 2 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินทั้งภาคพื้นและภาคอากาศ ประกอบไปด้วย 5 องค์กร คือ

- 1) บริษัทการทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (Airports of Thailand Public Company Limited)
- 2) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (Aerothai)
- 3) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Airways)
- 4) โรงเรียนการบินไทย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่ (Thai Aviation Academy)
- 5) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (Thai Airways International Public Company)

กลุ่มที่ 2 ผู้บริหารของวิทยาลัยการบินและคมนาคม จำนวน 3 คน คือ

- 1) คณบดีวิทยาลัยการบินและคมนาคม
- 2) ผู้ช่วยคณบดีฝ่ายวิชาการ
- 3) ผู้ช่วยคณบดีฝ่ายกิจการนักศึกษา

**กลุ่มตัวอย่างเชิงปริมาณ** คือ นักศึกษาชั้นปี 4 ของหลักสูตรการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม จำนวน 99 คน

### 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การดำเนินการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) ที่เป็นเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ โดยการวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กับตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินทั้งภาคพื้นและภาคอากาศ และผู้บริหารวิทยาลัยการบินและคมนาคม มีชุดแบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการวิจัย โดยมีรายละเอียดของเครื่องมือ ดังนี้

**การศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ** ผู้วิจัยได้ค้นคว้าข้อมูลทางด้านเอกสาร ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กับผู้บริหารวิทยาลัยการบินและคมนาคม คือ คณบดีวิทยาลัยการบินและ

คมนาคม ผู้ช่วยคณบดีฝ่ายวิชาการ ผู้ช่วยคณบดีฝ่ายกิจการนักศึกษา และตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน ทั้ง 5 องค์กร คือ บริษัทการทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (Airports of Thailand Public Company Limited), บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (Aerothai), บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Airways), โรงเรียนการบินไทย เอวิเอชัน อะคาเดมี่ (Thai Aviation Academy), บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (Thai Airways International Public Company Limited)

การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และเพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ผู้วิจัยใช้วิธีสัมภาษณ์แบบการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) กับกลุ่มตัวอย่างด้วย

โดยการสนทนากลุ่มเป็นการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมจากการสัมภาษณ์แบบรายบุคคล เพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ของข้อมูล ซึ่งการสนทนากลุ่มผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหา หรือความคิดเห็นที่เฉพาะเจาะจงเกี่ยวกับเรื่องแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม เป็นการสัมภาษณ์แบบพูดคุยเป็นกันเอง คือการพูดคุยกันธรรมดา การพูดคุยเป็นไปตามธรรมชาติ โดยการกำหนดประเด็นคำถามเพื่อเป็นเครื่องมือในการสัมภาษณ์เชิงลึก และแบบกลุ่ม ซึ่งผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ โดยเตรียมแนวคำถามการสัมภาษณ์ไว้ล่วงหน้า เพราะสามารถยืดหยุ่น และกระทำได้ง่าย และมีความต่อเนื่องของคำถาม สามารถเจาะลึก การตั้งแนวคำถามหลักไว้ก่อนล่วงหน้าเป็นแบบกว้าง ๆ เพื่อให้มีจุดยืน และประเด็นที่ต้องสัมภาษณ์ ใช้ลักษณะคำถามปลายเปิด ไม่มีการกำหนดหรือเรียงลำดับหัวข้อคำถาม แต่เป็นการสนทนาแบบธรรมชาติ และไม่สร้างความอึดอัดแก่ผู้ถูกซักถาม (มานพ คณะโต, 2550) และให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบบรรยายตามความคิดเห็น

**การศึกษาวิจัยเชิงปริมาณ** ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา โดยแบบสอบถามประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check-List) รวม 2 ข้อ ประกอบด้วย เพศ เกรดเฉลี่ย

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับศึกษาศักยภาพของกลุ่มนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัยการบินและคมนาคมตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge จำนวนข้อคำถามมีทั้งหมด 5 ด้าน มีข้อคำถามทั้งหมด 20 ข้อ

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามปลายเปิดที่ให้ผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะ หรือให้ความคิดเห็น

### 3.4 การสร้างเครื่องมือในการวิจัย

การดำเนินการวิจัยครั้งนี้ใช้แบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการวิจัยเชิงคุณภาพ และใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัยเชิงปริมาณ โดยมีขั้นตอนการดำเนินการสร้างเครื่องมือในการวิจัย ดังนี้

**เครื่องมือเชิงคุณภาพ** เป็นแบบสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างแบบสัมภาษณ์เกี่ยวกับ “การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม” มีขั้นตอนในการดำเนินการดังนี้

- 1) ศึกษาเอกสาร ตำรา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการสร้างแบบสัมภาษณ์
- 2) กำหนดขอบข่ายของข้อมูลที่ต้องการให้ครอบคลุมรอบการศึกษาครั้งนี้
- 3) นำแบบสัมภาษณ์ที่สร้างเสร็จแล้วนำเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อพิจารณาความถูกต้อง และให้คำแนะนำเพื่อแก้ไขปรับปรุงแบบสัมภาษณ์ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
- 4) นำแบบสัมภาษณ์ที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปให้ผู้เชี่ยวชาญ เพื่อพิจารณาประเด็นที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย รวมถึงความถูกต้องเหมาะสม และปรับปรุงแก้ไขทางด้านภาษาตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ
- 5) นำแบบสัมภาษณ์ผ่านการตรวจสอบความถูกต้อง และแก้ไขปรับปรุงเรียบร้อยแล้วไปเก็บข้อมูลกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการวิจัยต่อไป

**เครื่องมือเชิงปริมาณ** แบ่งเป็น 6 ขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ทำการศึกษาหลักการสร้างแบบสอบถามจากข้อมูลของเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมากำหนดโครงสร้างของข้อคำถามตามวัตถุประสงค์และขอบเขตการวิจัย

ขั้นตอนที่ 2 กำหนดโครงสร้างของแบบสอบถาม และจัดทำแบบสอบถามฉบับร่างเสนอที่ปรึกษาโครงการวิจัยเพื่อตรวจสอบในเบื้องต้นว่าแบบสอบถามครอบคลุมเป็นไปตามวัตถุประสงค์และขอบเขตการวิจัย หรือไม่ และใช้ภาษาเหมาะสม หรือไม่

ขั้นตอนที่ 3 ทำการหาคุณภาพของ แบบสอบถาม โดยนำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบจากที่ปรึกษาไปให้ผู้เชี่ยวชาญซึ่งมีความรู้ และ ประสบการณ์ในเรื่องที่ทำวิจัย พิจารณาแบบสอบถามผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ผ่านการ ประเมินจากผู้เชี่ยวชาญมาคำนวณหาดัชนีความสอดคล้อง ระหว่างข้อคำถามกับเนื้อหา และวัตถุประสงค์ (Item Objective Congruence : IOC)

ขั้นตอนที่ 4 นำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจ แก้ไขจากผู้เชี่ยวชาญไปทดสอบ (Try Out) กับ ประชากรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง เพื่อหาคุณภาพของ เครื่องมือ โดยการตรวจสอบค่า ความเชื่อมั่น (Reliability) ของ แบบสอบถาม ใช้สูตรสัมประสิทธิ์ แอลฟาของครอนบาค ระดับความ เชื่อมั่นที่

### 3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้กำหนดการเก็บรวบรวมข้อมูลตามที่ได้ทำการศึกษาไว้ 2 ประเภท ดังนี้

1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้วิธีสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูล โดยวิธีการจดบันทึกข้อมูล และการบันทึกเสียงของผู้ให้สัมภาษณ์ โดยขออนุญาต เพื่อนำมาใช้ในกระบวนการตรวจสอบ และตรวจทานความถูกต้องย้อนกลับในภายหลังได้

2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ได้จากการศึกษาค้นคว้ารวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่างๆ โดยมุ่งเน้นข้อมูลทางด้านวิชาการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการวิจัย

### 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าจากเอกสารงานวิจัย ข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ มาศึกษา และวิเคราะห์ตามกระบวนการของงานวิจัยเชิงคุณภาพแบบการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) กล่าวคือ วิเคราะห์ถึงประเด็นสำคัญที่ได้จากการสัมภาษณ์ จากนั้นนำประเด็นสำคัญมาแยกเป็นประเด็นย่อย และหัวข้อย่อย ซึ่งเป็นการวิเคราะห์จากภาพรวมไปจนถึงวิเคราะห์ถึงประเด็นย่อย และนำเสนอผลการวิจัยด้วยวิธีการเชิงบรรยาย (Descriptive Research)

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์ในการประมวลผล โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ตรวจสอบความสมบูรณ์เครื่องมือวัดแต่ละชุด

2) นำคะแนนที่ได้ไปวิเคราะห์ตามวิธีทางสถิติ โดยสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญมีดังนี้ ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (percentage) ค่าเฉลี่ย (arithmetic mean) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation)

3) วิเคราะห์ และทำการสรุปข้อคำถามปลายเปิด

การแปลผลของความคิดเห็นพิจารณาจากค่าเฉลี่ย โดยใช้เกณฑ์ของเบสท์ (Best, 1981) มีรายละเอียดดังนี้

ค่าเฉลี่ย 4.50 - 5.00 หมายถึง ระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด

ค่าเฉลี่ย 3.50 - 4.49 หมายถึง ระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 2.50 - 3.49 หมายถึง ระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 1.50 - 2.49 หมายถึง ระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย

- ค่าเฉลี่ย 1.00 - 1.49 หมายถึง ระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อยที่สุด
- มีการให้คะแนนแบบประมาณค่าเป็นระดับคะแนน เป็นระดับการประเมิน ดังนี้
- 5 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด
  - 4 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก
  - 3 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง
  - 2 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย
  - 1 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อยที่สุด

### 3.7 การพิทักษ์สิทธิผู้ให้ข้อมูลในการวิจัย

โดยผู้วิจัยมีการพิทักษ์สิทธิของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการวิจัย โดยได้รับอนุญาตในการเก็บรวบรวมข้อมูล มีการชี้แจงกระบวนการในการทำวิจัยให้กับผู้ให้ข้อมูลได้รับทราบ ทำการสอบถามความสมัครใจในการให้สัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล ก่อนทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยผู้วิจัยต้องขออนุญาตบันทึกเสียงทุกครั้ง แจ้งให้ผู้ให้ข้อมูลทราบทุกครั้งว่ามีอิสระในการให้ข้อมูล และมีสิทธิตอบ หรือไม่ตอบคำถามในประเด็นที่ไม่ต้องการเปิดเผย โดยแจ้งให้ผู้สัมภาษณ์รับทราบ ผู้วิจัยทำงานการเก็บข้อมูลของผู้ให้ข้อมูลไว้อย่างปลอดภัย และไม่เปิดเผยแก่ผู้อื่นหากไม่ได้รับการยินยอม หรือได้รับอนุญาต รวมทั้งผู้วิจัยจะนำเสนอข้อมูลที่ได้อย่างตรงไปตรงมา ข้อค้นพบที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ การศึกษาวิจัยครั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามความรับผิดชอบ และตามหลักจริยธรรมดังกล่าวด้วยการปกปิดชื่อ และตำแหน่งไว้เป็นความลับต่อไป

ทั้งนี้ สำหรับตัวแทนผู้ประกอบการที่ผู้วิจัยได้นำมาเป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เป็นบุคคลที่มีตำแหน่งหน้าที่ระดับสูงในการบริหารจัดการองค์กร ซึ่งประกอบด้วย

- 1) ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส)
- 2) ตำแหน่ง ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายงานมาตรฐานท่าอากาศยาน และการบิน บริษัทการท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- 3) ตำแหน่ง ผู้จัดการงานบริหารทั่วไป บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- 4) ตำแหน่ง Safety (SMS) Manager โรงเรียนการบิน ไทย เอวิเอชั่น อคาเดมี่ (TAA)
- 5) ตำแหน่ง Acting Quality Manager TFT , Team lead of Document Standard Thai Airways



## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ผู้วิจัยใช้รูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้การสัมภาษณ์ และเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือในการวิจัย ซึ่งการวิจัยการศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินในครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้เกณฑ์แนวคิดทฤษฎีการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของ Peter M. Senge โดยมีขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 สัมภาษณ์ตัวแทนสถานประกอบการเพื่อให้ได้แนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน ตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge

ขั้นตอนที่ 2 แจกแบบสอบถามเพื่อจะประเมินคุณสมบัติของนักศึกษาชั้นปีที่ 4 เพื่อการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัย ตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge

ขั้นตอนที่ 3 สัมภาษณ์ผู้บริหารของวิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม เพื่อที่จะได้แนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน ของวิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

#### 4.1 ผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์ตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน ทั้งภาคพื้น และภาคอากาศ

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์การสัมภาษณ์ความคิดเห็นของตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน จำแนกตามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน

ลำดับที่	การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม	ผู้สํวษาขณคนทํ 1	ผู้สํวษาขณคนทํ 2	ผู้สํวษาขณคนทํ 3	ผู้สํวษาขณคนทํ 4	ผู้สํวษาขณคนทํ 5
1	บุคลากรที่เป็นบุคคลที่รอบรู้					
1.1	การมีความกระตือรือร้น สนใจ ใฝ่หา และมีความตั้งใจที่จะเพิ่มพูนความรู้ความสามารถของตนเองอยู่เสมอ (Life Long Learning)	✓	✓	✓	✓	✓
1.2	มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาตนเอง และเป็นผู้ที่แลกเปลี่ยนความคิดเห็นในการปฏิบัติงานกับเพื่อนร่วมงานเสมอเพื่อให้เกิดการเรียนรู้สิ่งใหม่ ๆ	✓	✓	✓	✓	✓
1.3	สามารถนำความรู้ใหม่ ๆ มาพัฒนาการปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมาย และความสำเร็จขององค์กร	✓	✓	✓	✓	✓
1.4	ใฝ่หาความรู้การเปลี่ยนแปลงของข้อมูล ข้อบังคับ และเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่จะเข้ามามีบทบาทกับองค์กร โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยทางการบิน				✓	✓

**ตารางที่ 4.1** การวิเคราะห์การสัมภาษณ์ความคิดเห็นของตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม การบินจำแนกตามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้าน ความปลอดภัยการบิน (ต่อ)

ลำดับ ที่	การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้าน ความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการ บินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม	ผู้ศึกษา คนที่ 1	ผู้ศึกษา คนที่ 2	ผู้ศึกษา คนที่ 3	ผู้ศึกษา คนที่ 4	ผู้ศึกษา คนที่ 5
1.5	มีการเรียนรู้ถึงหลักของ Safety Management System ที่นำมาปรับใช้ภายในองค์กรอย่างต่อเนื่องเพื่อการพัฒนาตนเอง และสถานประกอบการ	✓	✓	✓	✓	✓
2	<b>การมีรูปแบบความคิดของบุคลากร</b>					
2.1	เป็นผู้ที่ยินดีรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของผู้อื่นที่มีความแตกต่างกัน เพื่อการพัฒนาการปฏิบัติงาน	✓	✓	✓	✓	✓
2.2	เป็นผู้ที่วิเคราะห์ สังเคราะห์ และประเมินค่า โดยการหาข้อมูลประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงาน	✓	✓	✓	✓	✓
2.3	สามารถเชื่อมโยงแนวความคิด วิธีการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับนโยบายขององค์กร และสามารถปรับปรุง และพัฒนาวิธีการปฏิบัติงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน	✓	✓	✓	✓	✓
2.4	เป็นผู้ที่มีกระบวนการคิดการตัดสินใจในการปฏิบัติงาน และการรายงานปัญหาด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด	✓	✓	✓	✓	✓
2.5	สามารถวางแผนการปฏิบัติงานตามนโยบายด้านความปลอดภัยขององค์กร มีความคิดใหม่ ๆ ที่จะนำเสนอเพื่อพัฒนาองค์กรอยู่เสมอ	✓	✓	✓	✓	✓

**ตารางที่ 4.1** การวิเคราะห์การสัมภาษณ์ความคิดเห็นของตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม การบินจำแนกตามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้าน ความปลอดภัยการบิน (ต่อ)

ลำดับ ที่	การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้าน ความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการ บินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม	ผู้ศึกษา คนที่ 1	ผู้ศึกษา คนที่ 2	ผู้ศึกษา คนที่ 3	ผู้ศึกษา คนที่ 4	ผู้ศึกษา คนที่ 5
<b>3</b>	<b>บุคลากรต้องมีวิสัยทัศน์ร่วม</b>					
3.1	มีวิสัยทัศน์ในการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับ วิสัยทัศน์ขององค์กร และปฏิบัติงานโดยยึดถือ เป้าหมายขององค์กรเป็นหลัก	✓	✓	✓		✓
3.2	ยอมรับวิสัยทัศน์ขององค์กร สามารถนำมา กำหนดเป็นเป้าหมาย และทิศทางการ ปฏิบัติงานของตนเองรวมถึงการมองเห็นภาพว่า องค์กรจะเป็นอย่างไรในอนาคต	✓	✓	✓	✓	✓
3.3	ตระหนักรู้ว่าจะทำอย่างไรเพื่อที่จะทำให้ วิสัยทัศน์ด้านความปลอดภัยขององค์กร บรรลุผลสำเร็จ โดยไม่ติดกับสถานการณ์ แวดล้อมในปัจจุบัน	✓	✓	✓	✓	✓
3.4	สนใจในด้านความปลอดภัยการบิน มีการ สื่อสารด้านความปลอดภัยให้รับรู้ทุกระดับโดย การเรียนรู้ที่จะเป็นตัวอย่างในการแก้ไข รายงาน ปัญหาต่าง ๆ ด้านความปลอดภัยการบินให้กับ บุคลากรในองค์กรได้ปฏิบัติตาม และเป็น แบบอย่างที่ดีในการแก้ไข พัฒนาองค์กร	✓	✓	✓	✓	✓
3.5	เป็นผู้ที่ตระหนักถึงผลลัพธ์ด้านความปลอดภัยที่ จะก่อให้เกิดอุปสรรคต่อองค์กรอยู่เสมอ	✓	✓	✓	✓	✓

**ตารางที่ 4.1** การวิเคราะห์การสัมภาษณ์ความคิดเห็นของตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม การบินจำแนกตามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้าน ความปลอดภัยการบิน (ต่อ)

ลำดับ ที่	การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้าน ความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการ บินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม	ผู้ศึกษา คนที่ 1	ผู้ศึกษา คนที่ 2	ผู้ศึกษา คนที่ 3	ผู้ศึกษา คนที่ 4	ผู้ศึกษา คนที่ 5
4	บุคลากรต้องเรียนรู้เป็นทีม					
4.1	เป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่น และยึดมั่นที่จะเข้าร่วม กิจกรรมต่าง ๆ ของทีมงาน และขององค์กรอย่าง กระตือรือร้น	✓	✓	✓	✓	✓
4.2	สามารถนำเอาข้อผิดพลาดจากการปฏิบัติงานมา ปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นร่วมกัน ได้ รวมถึงการรับฟังความคิดเห็น และแลกเปลี่ยน ความรู้กับเพื่อนร่วมงานเพื่อมาใช้สร้างทีมงานให้ เข้มแข็ง	✓	✓	✓	✓	✓
4.3	มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน และเผยแพร่ให้ เพื่อนร่วมงานได้นำไปใช้ประโยชน์ในการ ปฏิบัติงาน	✓	✓	✓	✓	✓
4.4	สามารถสื่อสาร และถ่ายทอดความรู้ในด้านต่าง ๆ รวมถึงหลักการด้านความปลอดภัยการบินให้กับ เพื่อนร่วมงาน หรือบุคลากรในองค์กรได้อย่างมี ประสิทธิภาพ	✓	✓	✓	✓	✓
4.5	ยอมรับ และตั้งใจที่จะเข้ารับการอบรมด้าน ความปลอดภัยการบินตามมาตรฐานสากลจาก องค์กรภายใน หรือองค์กรภายนอกเพื่อนำมา พัฒนาศักยภาพในการทำงานร่วมกับผู้อื่น และเป็นการพัฒนาองค์กร	✓	✓	✓	✓	✓

**ตารางที่ 4.1** การวิเคราะห์การสัมภาษณ์ความคิดเห็นของตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม การบินจำแนกตามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้าน ความปลอดภัยการบิน (ต่อ)

ลำดับ ที่	การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้าน ความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการ บินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม	ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1	ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 2	ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 3	ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 4	ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 5
5	บุคลากรต้องมีการคิดเชิงระบบ					
5.1	มีการวางแผนงานก่อนจะปฏิบัติงานเสมอ และ ปฏิบัติงานอย่างมีขั้นตอนจัดลำดับความสำคัญ ก่อนหลังอย่างเป็นระบบ	✓	✓	✓	✓	✓
5.2	เมื่อเกิดปัญหาในการปฏิบัติงาน สามารถ วิเคราะห์ปัญหา และแก้ไขปัญหาด้วยการ เชื่อมโยงเหตุและผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ มี การเก็บผลลัพธ์ของข้อมูลเพื่อนำมาปรับปรุง แก้ไขในอนาคต	✓	✓	✓	✓	✓
5.3	สามารถปรับเปลี่ยนภารกิจตามสถานการณ์อย่าง เป็นระบบ หรือเป็นขั้นตอน ที่จะสามารถ บรรลุผลในงานที่กำลังปฏิบัติ	✓	✓	✓	✓	✓
5.4	มีความสามารถในการประเมินความเสี่ยง (Risk Management) ของงานที่ได้รับมอบหมายเพื่อ ประโยชน์ผู้ปฏิบัติงาน และขององค์กรในด้าน ความปลอดภัย	✓	✓	✓	✓	✓
5.5	มีความคิด และสามารถมองถึงภาพรวมของหลัก Safety Management System ได้อย่างเป็นระบบ และนำมาปรับใช้ภายในองค์กรเพื่อการพัฒนา ตนเอง และสถานประกอบการ	✓	✓	✓	✓	✓

จากตารางสรุปผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญของภาคอุตสาหกรรมการบินของการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ผู้วิจัยสามารถสรุปผลการให้ข้อมูล ดังนี้

**ด้านที่ 1 บุคลากรที่เป็นบุคคลที่รอบรู้เพื่อให้องค์กรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน** ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 5 ท่าน ได้ให้ความสำคัญส่วนใหญ่ทุกข้อ ยกเว้นข้อย่อยด้านการไฟ้หาความรู้การเปลี่ยนแปลงของข้อมูล ข้อบังคับ และเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่จะเข้ามามีบทบาทกับองค์กร โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยทางการบิน ที่ผู้เชี่ยวชาญจากวิทยการบิน, โรงเรียนการบิน, ไทยไฟล์แตรนนิ่ง ยังมองว่าไม่จำเป็นที่จะให้ความสำคัญกับการเรียนรู้ของนักศึกษา เนื่องจากส่วนใหญ่องค์กรจะมีการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีประมาณ 20ปี ถึงเปลี่ยนใหม่ ด้วยเทคโนโลยีเป็นเทคโนโลยีเฉพาะด้าน มีราคาสูง ดังนั้นนักศึกษาที่สำเร็จการศึกษาต้องมาเรียนรู้เทคโนโลยีโดยตรงกับองค์กร แต่ทั้งนี้ระหว่างเรียนก็สามารถศึกษาหาข้อมูลเบื้องต้นได้

**ด้านที่ 2 การมีรูปแบบความคิดของบุคลากรเพื่อให้องค์กรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน** ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 5 ท่าน ได้ให้ความสำคัญทุกข้อ โดยการที่บุคลากรทางด้านการบินจะต้องมีแนวความคิดที่ตระหนักถึงความเป็นภัยเป็น first priority โดยที่ทุกคนจะต้องมีรูปแบบความคิดตั้งแต่ต้องรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น เป็นผู้คิดวิเคราะห์ สังเคราะห์ และประเมินค่าโดยการหาข้อมูลประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงาน สามารถนำความรู้ใหม่ ๆ มาพัฒนาการปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมาย และความสำเร็จขององค์กร สามารถเชื่อมโยงแนวความคิดวิธีการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับนโยบายขององค์กร และสามารถปรับปรุง และพัฒนาวิธีการปฏิบัติงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน มีกระบวนการคิดการตัดสินใจในการปฏิบัติงาน และการรายงานปัญหาด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด และสามารถวางแผนการปฏิบัติงานตามนโยบายด้านความปลอดภัยขององค์กร มีความคิดใหม่ ๆ ที่จะนำเสนอเพื่อพัฒนาองค์กรอยู่เสมอ

**ด้านที่ 3 การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินบุคลากรต้องมีวิสัยทัศน์ร่วม** ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 5 ท่าน ได้ให้ความสำคัญในทุก ๆ ด้านที่หลักสูตรฯจะต้องนำไปเป็นแนวทางในพัฒนานักศึกษา และหลักสูตรฯ คือ จะต้องเป็นคนที่ยอมรับวิสัยทัศน์ขององค์กร สามารถนำมากำหนดเป็นเป้าหมาย และทิศทางในการปฏิบัติงานของตนเองรวมถึงการมองเห็นภาพว่าองค์กรจะเป็นอย่างไรในอนาคต การเป็นคนตระหนักรู้ว่าจะทำอย่างไรเพื่อที่จะทำให้วิสัยทัศน์ด้านความปลอดภัยขององค์กรบรรลุผลสำเร็จ โดยไม่ติดกับสถานการณ์แวดล้อมในปัจจุบัน ต้องสนใจในด้านความปลอดภัยการบิน มีการสื่อสารด้านความปลอดภัย เป็นผู้ที่ตระหนักถึงผลลัพธ์ด้านความปลอดภัยที่จะก่อให้เกิดเป็นอุปสรรคต่อองค์กรอยู่เสมอ ทั้งนี้ในข้อย่อยด้านวิสัยทัศน์ในการปฏิบัติงาน

ที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ขององค์กร และปฏิบัติงานโดยยึดถือเป้าหมายขององค์กรเป็นหลัก ผู้เชี่ยวชาญส่วนมากเห็นถึงความสำคัญในข้อดังกล่าว ยกเว้น ผู้เชี่ยวชาญจากสายการบินบางกอกแอร์เวย์ ได้ที่ความคิดเห็นว่า ในด้านของนโยบายเป็นหน้าที่หลักของ CEO หรือผู้บริหารระดับสูง ดังนั้นด้านดังกล่าวยังไม่จำเป็นกับการที่จะให้นักศึกษาได้มองในมุมนี้ แต่ทั้งนี้ก็เชื่อว่า จะไม่มีความสำคัญนักศึกษาศาสามารถเรียนรู้ นโยบายขององค์กรการบินก่อนที่จะเข้าไปทำงานได้ เพื่อให้ได้ทราบถึงความต้องการขององค์กรนั้น ๆ และนักศึกษาจะได้เข้าใจหลักนโยบายเพื่อนำมาวิเคราะห์กับตนเองในการจะสมัครงาน และร่วมทำงานเพื่อให้บรรลุนโยบายขององค์กร โดยนักศึกษาศาสามารถปฏิบัติตามนโยบายองค์กรได้

**ด้านที่ 4 การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินบุคลากรต้องเรียนรู้เป็นทีม** ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 5 ท่าน ให้เรื่องการทำงานเป็นทีม เป็น first priority ของการทำงานในภาคอุตสาหกรรมการบินเป็นอย่างยิ่ง โดยหลักสูตรฯจะต้องมีการพัฒนาให้นักศึกษาได้เห็นถึงความสำคัญของการทำงานเป็นทีม ไม่ว่าจะเป็นการที่เป็นผู้มีความมุ่งมั่น และยึดมั่นที่จะเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของทีมงาน และขององค์กรอย่างกระตือรือร้น สามารถนำเอาข้อผิดพลาดจากการปฏิบัติงานมาปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นร่วมกันได้ รวมถึงการรับฟังความคิดเห็น และแลกเปลี่ยนความรู้กับเพื่อนร่วมงานเพื่อมาใช้สร้างทีมงานให้เข้มแข็ง มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน และเผยแพร่ให้เพื่อนร่วมงานได้นำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน สามารถสื่อสารและถ่ายทอดความรู้ในด้านต่าง ๆ รวมถึงหลักการด้านความปลอดภัยการบินให้กับเพื่อนร่วมงานหรือบุคลากรในองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการเป็นผู้ที่ยอมรับ และตั้งใจที่จะเข้ารับการอบรมด้านความปลอดภัยการบินตามมาตรฐานสากลจากองค์กรภายใน หรือองค์กรภายนอกเพื่อนำมาพัฒนาศักยภาพในการทำงานร่วมกับผู้อื่น และเป็นการพัฒนาองค์กร

**ด้านที่ 5 การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินบุคลากรต้องมีการคิดเชิงระบบ** ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 5 ท่าน ได้ให้ความสำคัญในทุก ๆ ด้านที่หลักสูตรฯจะต้องนำไปเป็นแนวทางในพัฒนานักศึกษา และหลักสูตรฯ คือ การมีการวางแผนงานก่อนจะปฏิบัติงานเสมอ และปฏิบัติงานอย่างมีขั้นตอนจัดลำดับความสำคัญก่อนหลังอย่างเป็นระบบ เป็นผู้ที่เมื่อเกิดปัญหาในการปฏิบัติงาน สามารถวิเคราะห์ปัญหาและแก้ไขปัญหาด้วยการเชื่อมโยงเหตุ และผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการเก็บผลลัพธ์ของข้อมูลเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขในอนาคต สามารถปรับเปลี่ยนภารกิจตามสถานการณ์อย่างเป็นระบบ หรือเป็นขั้นตอน ที่จะสามารถบรรลุผลในงานที่กำลังปฏิบัติ เป็นผู้มีความสามารถในการประเมินความเสี่ยง (Risk Management) ของงานที่ได้รับมอบหมายเพื่อประโยชน์ผู้ปฏิบัติงาน และขององค์กรในด้านความปลอดภัย และมีความคิด และสามารถมองเห็น



ภาพรวมของหลัก Safety Management System ได้อย่างเป็นระบบ และนำมาปรับใช้ภายในองค์กร เพื่อการพัฒนาตนเอง และสถานประกอบการ

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 5 (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) ได้ให้ความสำคัญกับแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge ทุกด้าน และทุกข้อ โดยผู้เชี่ยวชาญได้กล่าวว่างค์กรได้นำหลักแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge มาประยุกต์ใช้กับการบริหารจัดการงาน และบริหารบุคลากรจริง ดังนั้นการนำแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge มาใช้เป็นแนวทางในการทำวิจัยครั้งนี้จึงตอบโจทย์และตรงประเด็นที่องค์กรภาคอุตสาหกรรมการบินให้การยอมรับ และให้ความสำคัญในการพัฒนาหลักสูตรการจัดการความปลอดภัยการบิน มหาวิทยาลัยศรีปทุม เพื่อผลิตบุคลากรที่ตรงกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรมการบินตามแนวคิดของ Peter M. Senge

## 4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลนักศึกษาชั้นปี 4 ของวิทยาลัยการบินและคมนาคม

### ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม

#### ตารางที่ 4.2 ข้อมูลส่วนตัวด้านเพศ

ข้อมูลส่วนตัวด้านเพศ	จำนวน (n)	ร้อยละ (%)
เพศ		
1.1 ชาย	56	54.44
1.2 หญิง	43	42.60
รวม	99	100.00

จากตารางที่ 4.2 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถามด้านเพศ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 54.44 และเป็นเพศหญิงจำนวน 43 คิดเป็นร้อยละ 42.60

#### ตารางที่ 4.3 ข้อมูลส่วนตัวด้านเกรดเฉลี่ย

ข้อมูลส่วนตัวด้านเกรดเฉลี่ย (GPA)	จำนวน (n)	ร้อยละ (%)
เกรดเฉลี่ย		
2.1 ต่ำกว่า 2.0	5	4.95
2.2 2.0 - 2.5	13	12.87

ตารางที่ 4.3 ข้อมูลส่วนตัวด้านเกรดเฉลี่ย (ต่อ)

ข้อมูลส่วนตัวด้านเกรดเฉลี่ย (GPA)	จำนวน (n)	ร้อยละ (%)
2.3 2.6 - 3.0	29	28.71
2.4 3.1 - 3.5	35	34.65
2.5 3.6 - 4.0	17	16.83
<b>รวม</b>	<b>99</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 4.3 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถามด้านเกรดเฉลี่ย (GPA) พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีเกรดเฉลี่ย (GPA) ในช่วงระดับ 3.1 - 3.5 จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 34.65 รองลงมาคือ ระดับ 2.6 - 3.0 จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 28.71 และระดับ 3.6 - 4.0 จำนวน 17 คน ระดับเกรดเฉลี่ย 2.0 - 2.5 จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 12.87 และเกรดเฉลี่ยต่ำกว่า 2.0 จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 4.95 ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 ศึกษาศักยภาพของกลุ่มนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัยการบันและคมนาคมตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge

ตารางที่ 4.4 การเป็นบุคคลที่รอบรู้เพื่อให้หลักสูตรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัย การบิน

การเป็นบุคคลที่รอบรู้	$\bar{X}$	S.D	ความหมาย	อันดับ
1. ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีความกระตือรือร้น สนใจ ใฝ่หา และมีความตั้งใจที่จะเพิ่มพูนความรู้ความสามารถของตนเองอยู่เสมอ	4.03	0.81	มาก	3
2. ท่านสามารถทำความเข้าใจ และได้รับการถ่ายทอดความรู้ด้านการบิน และความปลอดภัย การบินจากอาจารย์ผู้สอนได้เป็นอย่างดี	4.14	0.67	มาก	2
3. ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่นในการพัฒนาตนเอง และสามารถนำความรู้ที่ได้จากการเรียนมาพัฒนาตนเองได้	4.15	0.64	มาก	1

**ตารางที่ 4.4** การเป็นบุคคลที่รอบรู้เพื่อให้หลักสูตรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัย การบิน (ต่อ)

การเป็นบุคคลที่รอบรู้	$\bar{X}$	S.D	ความหมาย	อันดับ
4. ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่ใฝ่หาความรู้ และมีความสนใจทางด้านเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อนำมาใช้ในการประกอบการศึกษาอยู่เสมอ	3.61	0.92	มาก	5
5. ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่อง Safety Management System (SMS) จากการเรียนในหลักสูตร	3.75	0.74	มาก	4
<b>รวม</b>	<b>3.99</b>	<b>0.36</b>	<b>มาก</b>	<b>2</b>

จากตารางที่ 4.4 ศึกษาศักยภาพของกลุ่มนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัยการบินและคมนาคมตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge ในด้านการเป็นบุคคลที่รอบรู้เพื่อให้หลักสูตรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน ในภาพรวมมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เป็นลำดับที่ 2 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.99 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ โดยเรียนลำดับข้อที่ให้ระดับความคิดเห็นมากที่สุดไปหาน้อย พบว่า นักศึกษาเป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่นในการพัฒนาตนเอง และสามารถนำความรู้ที่ได้จากการเรียนมาพัฒนาตนเองได้ อยู่ในระดับความคิดเห็นมากที่สุด โดยมีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.15 รองลงมาคือ สามารถทำความเข้าใจ และได้รับการถ่ายทอดความรู้ด้านการบิน และความปลอดภัยการบินจากอาจารย์ผู้สอนได้เป็นอย่างดี มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.14 ถัดมาคือ เป็นผู้ที่มีความกระตือรือร้น สนใจ ใฝ่หา และมีความตั้งใจที่จะเพิ่มพูนความรู้ความสามารถของตนเองอยู่เสมอ มีระดับความคิดเห็นมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.03 เป็นผู้ที่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่อง Safety Management System (SMS) จากการเรียนในหลักสูตร ระดับความคิดเห็นมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.75 และลำดับสุดท้ายคือ เป็นผู้ที่ใฝ่หาความรู้ และมีความสนใจทางด้านเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อนำมาใช้ในการประกอบการศึกษาอยู่เสมอ ระดับความคิดเห็นมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.61

ตารางที่ 4.5 การมีรูปแบบความคิดเพื่อให้หลักสูตรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัย การบินได้

การมีรูปแบบความคิด	$\bar{X}$	S.D	ความหมาย	อันดับ
1. ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่ยอมรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้อื่นที่มีความเห็นต่างจากตนเอง	3.60	0.49	มาก	5
2. ท่านมีการศึกษาถึงแผนการเรียน และมีการวางแผนการเรียนของตนเอง ก่อนและหลังเรียนอยู่เสมอ	4.00	0.37	มาก	4
3. ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่สามารถเรียนรู้ได้ดีในงานที่ใช้การจินตนาการ มองหลากหลายแง่มุม สามารถสร้างความคิดในแง่มุมต่าง ๆ กัน และรวบรวมข่าวสารข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ หรือที่ต่างแง่มุมเข้าด้วยกันได้ดี	4.24	0.60	มาก	1
4. ท่านคิดว่าท่านได้รับความช่วยเหลือจากอาจารย์ผู้สอนในการให้คำแนะนำในส่วนของวางแผนการเรียน และทิศทางการศึกษาของตนเองในอนาคต	4.07	0.65	มาก	3
5. ท่านคิดว่าหลังจากจบหลักสูตร ท่านได้รับความรู้ และทักษะด้านความปลอดภัยทางการบินตามที่ท่านได้ตั้งเป้าหมายไว้	4.08	0.63	มาก	2
<b>รวม</b>	<b>4.00</b>	<b>0.27</b>	<b>มาก</b>	<b>1</b>

จากตารางที่ 4.5 ศึกษาศักยภาพของกลุ่มนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัยการบินและคมนาคมตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge ในด้านการมีรูปแบบความคิดเพื่อให้หลักสูตรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินได้ ในภาพรวมมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุดเป็นลำดับที่ 1 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.00 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ โดยเรียนลำดับข้อที่ให้ระดับ

ความคิดเห็นมากไปหาน้อย พบว่า เป็นผู้ที่สามารถเรียนรู้ได้ดีในงานที่ใช้การจินตนาการ การมอง หลากหลายแง่มุม สามารถสร้างความคิดในแง่มุมต่าง ๆ กัน และรวบรวมข่าวสารข้อมูลจากแหล่ง ต่าง ๆ หรือที่ต่างแง่มุมเข้าด้วยกันได้ดี อยู่ในระดับความคิดเห็นมากที่สุด โดยมีระดับความคิดเห็น เป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.24 รองลงมาคือ คิดว่าหลังจากจบหลักสูตร ได้รับความรู้และทักษะ ด้านความปลอดภัยทางการบินตามที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็น ค่าเฉลี่ย 4.08 ถัดมาคือ ได้รับความช่วยเหลือจากอาจารย์ผู้สอนในการให้คำแนะนำในส่วนของการวางแผนการเรียน และทิศทางการศึกษาของตนเองในอนาคต มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิด เป็นค่าเฉลี่ย 4.07 มีการศึกษาถึงแผนการเรียน และมีการวางแผนการเรียนของตนเอง ก่อน และหลัง เรียนอยู่เสมอ มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.00 และ เป็นผู้ที่ยอมรับฟังความ คิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้อื่นที่มีความเห็นต่างจากตนเอง ระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิด เป็นค่าเฉลี่ย 3.60 ซึ่งเป็นข้อที่มีระดับความคิดเห็นที่ได้น้อยที่สุด

**ตารางที่ 4.6** การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินนักศึกษาต้องมีเป้าหมาย หรือวิสัยทัศน์ร่วม

การมีวิสัยทัศน์ร่วม	$\bar{X}$	S.D	ความหมาย	อันดับ
1. ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่ยอมรับและ สามารถปฏิบัติตนตามกฎระเบียบของ หลักสูตร และมหาวิทยาลัยได้เป็นอย่างดี	4.04	0.74	มาก	2
2. ท่านเป็นผู้ที่มีความสนใจในนโยบาย ความปลอดภัยการบินที่มีการเปลี่ยนแปลง อยู่เสมอ	3.90	0.60	มาก	4
3. ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่น ตั้งใจในการศึกษาเล่าเรียนเพื่อจะ สร้าง ชื่อเสียงให้ตนเอง และมหาวิทยาลัยฯ ใน อนาคต	4.19	0.75	มาก	1
4. ท่านคิดว่าเมื่อสำเร็จการศึกษาท่านเป็น ผู้ที่มีความผูกพัน และมีความมั่นใจจาก การเข้ารับการศึกษาด้านความปลอดภัยการ บินกับทางมหาวิทยาลัย	3.78	0.78	มาก	5

ตารางที่ 4.6 การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินนักศึกษาต้องมีเป้าหมายหรือวิสัยทัศน์ร่วม (ต่อ)

การมีวิสัยทัศน์ร่วม	$\bar{X}$	S.D	ความหมาย	อันดับ
5. ท่านคิดว่าท่านสามารถนำความรู้ด้านความปลอดภัยการบินมาประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับตัวเอง และผู้อื่น	3.91	0.52	มาก	3
รวม	3.96	0.31	มาก	3

จากตารางที่ 4.6 ศึกษาสภาพของกลุ่มนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัยการบินและคมนาคมตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge ในด้านการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินนักศึกษาต้องมีเป้าหมาย หรือวิสัยทัศน์ร่วม ในภาพรวมมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากเป็นลำดับที่ 3 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.96 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ โดยเรียนลำดับข้อที่ให้ระดับความคิดเห็นมากไปหาน้อย พบว่า เป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่น ตั้งใจในการศึกษาเล่าเรียนเพื่อจะสร้างชื่อเสียงให้ตนเอง และมหาวิทยาลัยในอนาคต อยู่ในระดับความคิดเห็นมากที่สุด โดยมีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.19 ถัดมาคือ เป็นผู้ที่ยอมรับ และสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบของหลักสูตร และมหาวิทยาลัยได้เป็นอย่างดี มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.04 สามารถนำความรู้ด้านความปลอดภัยการบินมาประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับตัวเอง และผู้อื่น มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.91 เป็นผู้ที่มีความสนใจในนโยบายความปลอดภัยการบินที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.90 และเมื่อสำเร็จการศึกษาจะเป็นผู้ที่มีความผูกพัน และมีความมั่นใจจากการเข้ารับการศึกษาด้านความปลอดภัยการบินกับทางมหาวิทยาลัย มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.78

ตารางที่ 4.7 การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินต้องเรียนรู้การทำงานเป็นทีม

การทำงานเป็นทีม	$\bar{X}$	S.D	ความหมาย	อันดับ
1. ในขณะที่ท่านศึกษาอยู่ท่านได้ให้ความร่วมมือในการเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของหลักสูตร และมหาวิทยาลัยเป็นอย่างดี	3.70	0.53	มาก	4
2. ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีทักษะในการแก้ไขปัญหาในเรื่องต่าง ๆ เมื่อท่านทำงานร่วมกับผู้อื่นได้เป็นอย่างดี	4.04	0.44	มาก	2
3. ท่านคิดว่าท่านสามารถสื่อสาร และแบ่งปันความรู้ด้านการบิน ด้านภาษาอังกฤษ และทักษะความปลอดภัยการบินให้กับผู้อื่นได้	4.20	0.65	มาก	1
4. ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีบทบาทในการเป็นผู้นำให้กับส่วนรวม หรือในบางครั้งท่านสามารถปรับตัวเป็นผู้ตามที่ดีได้ในแต่ละโอกาส	3.95	0.89	มาก	3
5. ในขณะที่ท่านศึกษาอยู่ท่านมีความสนใจในการเข้ารับการอบรมกับวิทยากรนอกที่อาจารย์ผู้สอนจัดหามาให้เพื่อนำมาพัฒนาศักยภาพในการเรียนของตนเอง	3.68	0.70	มาก	5
<b>รวม</b>	<b>3.91</b>	<b>0.27</b>	<b>มาก</b>	<b>4</b>

จากตารางที่ 4.7 ศักยภาพของกลุ่มนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัยการบินและคมนาคม ตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge ในด้านการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินต้องเรียนรู้การทำงานเป็นทีม ในภาพรวมมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากเป็นลำดับที่ 4 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.91 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ โดยเรียนลำดับข้อที่ให้ระดับความคิดเห็นมากไปหาน้อย พบว่า สามารถสื่อสาร และแบ่งปันความรู้ด้านการบิน ด้านภาษาอังกฤษ และทักษะความปลอดภัย

การbinให้กับผู้อื่นได้ อยู่ในระดับความคิดเห็นมากที่สุด โดยมีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.20 ถัดมาคือ เป็นผู้ที่มีทักษะในการแก้ไขปัญหาในเรื่องต่าง ๆ เมื่อทำงานร่วมกับผู้อื่นได้เป็นอย่างดี มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.04 เป็นผู้ที่มีบทบาทในการเป็นผู้นำให้กับส่วนรวม หรือในบางครั้งท่านสามารถปรับตัวเป็นผู้ตามที่ดีได้ในแต่ละโอกาส มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.95 ในขณะที่ศึกษาอยู่ได้ให้ความร่วมมือในการเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของหลักสูตร และมหาวิทยาลัยเป็นอย่างดี มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.70 และ ในขณะที่ศึกษาอยู่มีความสนใจในการเข้ารับการอบรมกับวิทยากรภายนอกที่อาจารย์ผู้สอนจัดหามาให้เพื่อนำมาพัฒนาศักยภาพในการเรียนของตนเอง มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.68

**ตารางที่ 4.8** การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการbinต้องมีการคิดเชิงระบบ

การคิดเชิงระบบ	$\bar{X}$	S.D	ความหมาย	อันดับ
1. ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่ได้รับการปลูกฝังทักษะด้านความปลอดภัย และมีการตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยอยู่เสมอ	3.85	0.63	มาก	1
2. ท่านคิดว่าเมื่อเกิดปัญหา ท่านสามารถวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา และลำดับขั้นตอนการแก้ไขปัญหาได้เป็นอย่างดี	3.59	0.62	มาก	5
3. ท่านคิดว่าท่านสามารถชี้แจง หรือรายงานผลการทำงานต่าง ๆ ทั้งข้อดี และข้อเสียอย่างตรงไปตรงมา โดยพร้อมที่จะยอมรับ และดำเนินการปรับปรุงแก้ไข	3.78	0.55	มาก	2
4. ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่สามารถประเมินความเสี่ยงกับสิ่งแวดล้อมรอบตัวที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุกับตนเอง หรือผู้อื่นได้	3.73	0.70	มาก	4



ตารางที่ 4.8 การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินต้องมีการคิดเชิงระบบ(ต่อ)

การคิดเชิงระบบ	$\bar{X}$	S.D	ความหมาย	อันดับ
5. เมื่อท่านสำเร็จการศึกษาท่านคิดว่าท่านสามารถนำความรู้ด้านความปลอดภัยการบินไปปรับใช้ในการสมัครงาน และการทำงานในอนาคตได้	3.76	0.63	มาก	3
รวม	3.74	0.31	มาก	5

จากตารางที่ 4.8 ศึกษาศึกษาภาพของกลุ่มนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัยการบินและคมนาคมตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge ในด้านการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินต้องมีการคิดเชิงระบบ ในภาพรวมมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากเป็นลำดับที่ 5 คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.74 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ โดยเรียนลำดับข้อที่ให้ระดับความคิดเห็นมากไปหาน้อย พบว่า เป็นผู้ที่ได้รับการปลูกฝังทักษะด้านความปลอดภัย และมีการตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยอยู่เสมอ อยู่ในระดับความคิดเห็นมากที่สุด โดยมีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.85 ถัดมาคือ สามารถชี้แจง หรือรายงานผลการทำงานต่าง ๆ ทั้งข้อดี และข้อเสียอย่างตรงไปตรงมา โดยพร้อมที่จะยอมรับ และดำเนินการปรับปรุงแก้ไข มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.78 เมื่อสำเร็จการศึกษาคิดว่าสามารถนำความรู้ด้านความปลอดภัยการบินไปปรับใช้ในการสมัครงาน และการทำงานในอนาคตได้ มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.76 เป็นผู้ที่สามารถประเมินความเสี่ยงกับสิ่งแวดล้อมรอบตัวที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุกับตนเอง หรือผู้อื่นได้ มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.73 และเมื่อเกิดปัญหา ท่านสามารถวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา และลำดับขั้นตอนการแก้ไขปัญหาได้เป็นอย่างดี มีระดับความคิดเห็นเป็นระดับมาก คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.59

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล การศึกษาศึกษาภาพของกลุ่มนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัยการบินและคมนาคมตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge ทั้ง 5 ด้าน พบว่าทุกด้านมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ซึ่งถือนักศึกษาของวิทยาลัยการบินและคมนาคมมีศักยภาพที่จะสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมการบิน และสื่อให้เห็นถึงการบริหารจัดการหลักสูตรฯ ที่สามารถเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินได้ แต่ทั้งนี้เพื่อให้ได้แนวทางในการพัฒนา ให้วิทยาลัยการบินและคมนาคมเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ได้อย่างเต็มศักยภาพ ผู้วิจัยจะนำผลการวิเคราะห์ข้อมูลในข้อที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดของทั้ง 5 ด้าน ไปเป็น

ข้อคำถามในการสัมภาษณ์ผู้บริหารของวิทยาลัยการbinและคมนาคม เพื่อหาแนวทางพัฒนาให้มี ศักยภาพมากยิ่งขึ้น โดยข้อคำถามในการสัมภาษณ์ที่เป็นข้อที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดของทั้ง 5 ด้าน ผู้วิจัยได้คัดเลือกมาเป็นข้อคำถามดังนี้

- 1) การพัฒนานักศึกษาให้เป็นผู้ที่ยอมรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้อื่นที่มีความเห็นต่างจากตนเอง
- 2) การพัฒนานักศึกษาให้เป็นผู้ที่ใฝ่หาความรู้ และมีความสนใจทางด้านเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อนำมาใช้ในการประกอบการศึกษา หรือการทำงานในอนาคต
- 3) การพัฒนานักศึกษาให้เมื่อสำเร็จการศึกษาแล้วนักศึกษาเป็นผู้ที่มีความผูกพัน และมีความมั่นใจจากการเข้ารับการศึกษาด้านความปลอดภัยการbinกับทางมหาวิทยาลัย
- 4) การพัฒนานักศึกษาขณะศึกษาอยู่ให้มีความสนใจในการเข้ารับการอบรมกับวิทยากร ภายนอกที่อาจารย์ผู้สอนจัดหามาให้นำมาพัฒนาศักยภาพในการเรียนของตนเอง
- 5) การพัฒนานักศึกษาให้สามารถวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา และลำดับขั้นตอนการ แก้ไขปัญหาได้เป็นอย่างดี เมื่อเกิดปัญหา

#### 4.3 ผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์ผู้บริหารวิทยาลัยการbinและคมนาคม มหาวิทยาลัย ศรีปทุม

จากการสัมภาษณ์ โดยการอ้างอิงผลลัพธ์จากแบบสอบถามของนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายเพื่อหาแนวทาง ในการพัฒนาให้วิทยาลัยการbinและคมนาคมเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ผู้วิจัยสามารถสรุปผลการให้ข้อมูล ดังนี้

ด้านที่ 1 นักศึกษาที่เป็นนักศึกษาที่รอบรู้เพื่อให้องค์กรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการbin ผู้บริหารทั้ง 3 ท่าน ได้เน้นให้หลักสูตรฯ ได้ฝึกฝนในนักศึกษาเป็นคนที่มีความ กระตือรือร้น สนใจ ใฝ่หา และมีความตั้งใจที่จะเพิ่มพูนความรู้ความสามารถของตนเองอยู่ตลอดเวลาการให้ นักศึกษา ได้ตระหนักถึงหลักความปลอดภัยที่จะต้องสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงานในอนาคต และการใช้ชีวิตประจำวันให้มีความปลอดภัย เช่น การจัดกิจกรรมเสริมหลักสูตรให้นักศึกษาได้ปฏิบัติจริง ด้านความปลอดภัย มีการเข้าค่ายฝึกฝน จำลองเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยการbin เพื่อให้ นักศึกษาได้ลงมือปฏิบัติฝึกหาข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ที่สำคัญด้านความปลอดภัยการbin โดยเฉพาะ หลักสูตรประยุกต์ใช้ระบบการจัดการความปลอดภัยทางด้านการbinเข้ามาใช้ และมีการเพิ่มองค์ความรู้ ทางด้านภาษาอังกฤษให้กับนักศึกษาเพิ่มเติมเพื่อภาษาอังกฤษก็เป็นอีกปัจจัยหลักของอุตสาหกรรมการbin

โดยการจัดกิจกรรมการสอนด้านการสอบ TOEIC และมีการจัดรายวิชาภาษาอังกฤษเข้าไปในหลักสูตรอีกหลายวิชา เป็นต้น

ผู้บริหารยังกังวลเรื่องของเทคโนโลยีใหม่ ๆ ทางด้านการบินที่อาจจะทำให้นักศึกษายังไม่สามารถเติมเต็มข้อมูลด้านนี้ได้เท่าที่ควรเนื่องจากส่วนใหญ่องค์กรจะมีการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีประมาณ 20 ปี ถึงเปลี่ยนใหม่ ด้วยเทคโนโลยีเป็นเทคโนโลยีเฉพาะด้าน มีราคาสูง ดังนั้นนักศึกษาที่สำเร็จการศึกษาต้องมาเรียนรู้เทคโนโลยีโดยตรงกับองค์กร แต่ทั้งนี้เพื่อให้นักศึกษาได้เห็นถึงความสำคัญของเทคโนโลยีที่สำคัญด้านการบิน จึงมีการสอดแทรกรายวิชาใหม่ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีการบิน คือ วิชา โดรน หรือ อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicle: UAV) บรรจุในเล่มหลักสูตรฯ เพื่อให้นักศึกษาได้ศึกษาเรียนรู้ถึงความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีของการพัฒนาโดรน และจะมีการจัดทำห้องจำลองการบิน Flight Simulator ขึ้นเพื่อให้นักศึกษาได้สัมผัสเทคโนโลยีทางการบินอย่างใกล้ชิด เป็นต้น ซึ่งก็สอดคล้องกับผลการสอบถามนักศึกษาชั้นปีที่ 4 ที่มีค่าเฉลี่ยน้อยทางด้านการศึกษาเป็นผู้ที่ใฝ่หาความรู้ และมีความสนใจทางด้านเทคโนโลยีใหม่ ๆ

ด้านการถ่ายทอดความรู้ด้านการบินและความปลอดภัยการบินจากอาจารย์ผู้สอนนั้นทางวิทยาลัยการบินได้มีแนวทางในการพัฒนาคุณภาพอาจารย์เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานการศึกษาอยู่เสมอซึ่งจะมีการพัฒนาอาจารย์เช่น การส่งอาจารย์ในคณะไปศึกษาหลักสูตรนิรภัยการบินจากกองทัพอากาศเพื่อนำมาถ่ายทอดแก่นักศึกษามีการส่งอาจารย์เข้าไปร่วมศึกษางานด้านมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินต่าง ๆ เพื่อให้เห็นถึงความเป็นจริงจากหน้างาน และการยกระดับด้านการสอนอย่างมืออาชีพต่าง ๆ รวมถึงด้านการวิจัยองค์ความรู้ใหม่ ๆ ของอาจารย์อีกมากมาย

**ด้านที่ 2 การมีรูปแบบความคิดของนักศึกษาเพื่อให้องค์กรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน** ผู้บริหารทั้ง 3 ท่าน ได้ให้ความสำคัญในเรื่องการที่นักศึกษาได้เรียนในสาขาวิชาชีพด้านความปลอดภัยการบินจะต้องมีแนวความคิดที่ตระหนักถึงความปลอดภัยเป็นอันดับแรก โดยที่ทุกคนจะต้องมีรูปแบบความคิดตั้งแต่ ต้องรู้จักรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น เป็นผู้คิดวิเคราะห์ สังเคราะห์ สามารถนำความรู้ใหม่ ๆ มาตนเองด้านการเรียน หรือมีความรู้ด้านความปลอดภัยการบินเพื่อบรรลุจุดมุ่งหมายประสบความสำเร็จในการเรียน

โดยคณบดีวิทยาลัยการบินและคมนาคม ได้กล่าวว่า ได้มีการวางแนวทางปฏิบัติกับนักศึกษาเพื่อฝึกให้นักศึกษาเป็นผู้ที่มีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ และฝึกการเป็นผู้ที่ยอมรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้อื่นที่มีความเห็นต่างจากตนเอง โดยการมอบหมายการทำงานเป็นทีมจากการทำกิจกรรมของคณะ หรือการทำกิจกรรมภายในหลักสูตรฯ เพื่อส่งเสริมให้นักศึกษาได้มีทักษะการสื่อสารการทำงานเป็นทีม การเรียนรู้ถึงปัญหา และแนวทางการแก้ไขเป็นต้น และแนวทางดังกล่าวก็ได้สอดคล้อง

กับนักศึกษาที่จะต้องมีการพัฒนาด้านการรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่นจากการสอบถามนักศึกษาที่ได้ค่าเฉลี่ยข้อนี้ต่ำที่สุด

ในด้านความช่วยเหลือจากอาจารย์ผู้สอนในการให้คำแนะนำเรื่องการวางแผนการเรียนของตนเอง ก่อน และหลังเรียนของนักศึกษาผู้ช่วยคณบดีฝ่ายวิชาการ ได้ในแนวคิดในการพัฒนาจุดนี้โดยการสร้างความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับนักศึกษาเพื่อถ่ายทอดข้อมูลต่าง ๆ ให้นักศึกษานำไปประยุกต์ใช้ เช่น มีการสร้างกลุ่มใน Social เพื่อติดตามผลของนักศึกษาได้ง่ายขึ้น เป็นต้น

สุดท้ายในด้านของข้อที่กล่าวถึงนักศึกษาหลังจากจบหลักสูตรนักศึกษาจะได้รับความรู้และทักษะด้านความปลอดภัยทางการบินตามที่ท่านได้ตั้งเป้าหมายไว้นั้นทางผู้บริหารได้ให้ความเห็นถึงสถานการณ์โควิด 19 ในปัจจุบันซึ่งค่อนข้างที่จะส่งผลกระทบต่อนักศึกษาจบใหม่ในเวลานี้แต่ก็ได้ข้คิดในด้านการจ้างงานซึ่งทางบริษัทส่วนใหญ่จะเลือกจ้างพนักงานใหม่ ๆ เข้าไปสำหรับการเริ่มต้นการบินอีกครั้งหลังจากโรคระบาดบรรเทาลง ดังนั้นนักศึกษาก็จะยังมีโอกาสจะได้ นำความรู้ และทักษะด้านความปลอดภัยการบินเข้าไปใช้กับการปฏิบัติงานอย่างแน่นอน

**ด้านที่ 3 การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินนักศึกษาต้องมีวิสัยทัศน์ร่วม** ผู้บริหารทั้ง 3 ท่าน โดยเฉพาะคณบดีวิทยาลัยการบินและคมนาคมได้ให้ความสำคัญของการที่นักศึกษาจะต้องมีวิสัยทัศน์ร่วมในทุก ๆ ด้านทั้งของวิทยาลัยการบินและคมนาคม รวมถึงมหาวิทยาลัยศรีปทุมด้วยซึ่งการตอบแบบสอบถามจากนักศึกษานั้นข้อที่น้อยที่สุดคือ “นักศึกษาเป็นผู้ที่มีความผูกพัน และมีความมั่นใจจากการเข้ารับการศึกษาด้านความปลอดภัยการบินกับทางมหาวิทยาลัย” โดยผู้บริหารวิทยาลัยฯ ได้ตระหนักและต้องการสร้างความมั่นใจให้กับนักศึกษาในการเข้ามาศึกษาหลักสูตรฯ ซึ่งเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่ง ทั้งนี้เป็นเรื่องที่ผู้บริหาร และคณาจารย์จะต้องให้ความสำคัญมาโดยตลอดที่จะต้องพัฒนาในทุก ๆ ด้านเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับนักศึกษาไม่ว่าจะเป็น การพัฒนาปรับปรุงหลักสูตรฯ ให้ตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมการบิน การเรียนการสอนที่เน้นให้นักศึกษาได้ลงมือปฏิบัติจริง การสร้างความภูมิใจความรักให้กับนักศึกษาในขณะที่ศึกษาอยู่คือ การดูแลเอาใจใส่ ให้คำแนะนำ ส่งเสริมสนับสนุนนักศึกษาอยู่เสมอจากผู้บริหาร และคณาจารย์ของวิทยาลัยฯ ตลอดจนการสร้างโอกาสในการแข่งขันให้นักศึกษาได้แสดงศักยภาพในเวทีต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นการทำให้นักศึกษาได้พัฒนาตนเอง และเกิดความผูกพันต่อวิทยาลัยฯ และก่อให้เกิดการร่วมมือความรักความผูกพันระหว่างนักศึกษากับคณาจารย์

ผู้ช่วยคณบดีฝ่ายกิจการนักศึกษาได้กล่าวถึงกิจกรรมการรับน้องภายในวิทยาลัยการบินและมหาวิทยาลัยซึ่งเป็นการสร้างความสัมพันธ์ และเป็นการปลูกฝังวิสัยทัศน์ร่วมกันที่ดี ส่วนกิจกรรมอื่น ๆ ที่มีการเสริมในจุดนี้ เช่น กิจกรรมพี่สอนน้องถ่ายทอดวัฒนธรรมการอยู่ร่วมกันของนักศึกษาในวิทยาลัย

การแต่งกายกฎระเบียบต่างๆ กิจกรรมออกค่ายอาสาของชมรมการบินรวมถึงการบริจาคสิ่งของกับทาง สโมสรมหาวิทยาลัยเป็นต้น

ในส่วนของความสนใจในนโยบายความปลอดภัยการบินที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ และการนำความรู้ด้านความปลอดภัยการบินมาประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับตัวเอง และผู้อื่นของนักศึกษานั้นผู้บริหารวิทยาลัยได้ให้ความเห็นในส่วนนี้คือจะต้องสร้างให้นักศึกษารู้จัก และมีความตระหนักถึงความเป็น Safety Mind จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในใจของนักศึกษา โดยในหลักสูตรจะมีการสอดแทรกข้อมูลทั้งการบินในปัจจุบัน และเหตุต่าง ๆ ด้านความปลอดภัยที่นักศึกษาจะต้องเจอในชีวิตประจำวัน เช่น การสอนในเรื่องความเป็นผู้นำ จริยธรรมทางการบิน และจริยธรรมในชีวิตประจำวัน รวมถึงการฝึกสมาธิต่าง ๆ ที่ได้จัดทำการสอนสอดแทรกให้กับนักศึกษาอยู่เสมอ

**ด้านที่ 4 การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินนักศึกษาต้องเรียนรู้เป็นทีม** ผู้บริหารทั้ง 3 ท่าน ให้เรื่องการทำงานเป็นทีมเป็นสิ่งสำคัญต่อการเรียน และการทำงานด้านความปลอดภัย ในภาคอุตสาหกรรมการบินเป็นอย่างยิ่ง โดยหลักสูตรฯ มีการพัฒนาให้นักศึกษาได้เห็นถึงความสำคัญของการทำงานเป็นทีม ไม่ว่าจะเป็น การที่เป็นผู้มีความมุ่งมั่น และยึดมั่นที่จะเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของทีมงานของวิทยาลัยฯ อย่างกระตือรือร้น สามารถนำเอาข้อผิดพลาดจากการปฏิบัติงานมาปรับปรุงแก้ไข ข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นร่วมกันได้ รวมถึงการรับฟังความคิดเห็น และแลกเปลี่ยนความรู้กับเพื่อสร้างทีมงานให้เข้มแข็ง โดยแนวทางการการให้นักศึกษาได้เรียนรู้การทำงานเป็นทีมเป็นสิ่งที่วิทยาลัยการบินและคมนาคมได้จัดกิจกรรมและฝึกฝนการทำงานเป็นทีมให้กับนักศึกษาอย่างสม่ำเสมอ เช่น การมอบหมายการทำโปรเจกของรายวิชาเรียน การเข้าร่วมโครงการฯ กับนักศึกษาต่างคณะ เป็นต้น

ทั้งนี้ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนานักศึกษาขณะศึกษาอยู่ให้มีความสนใจในการเข้ารับการอบรมกับวิทยากรภายนอกที่อาจารย์ผู้สอนจัดหามาให้เพื่อนำมาพัฒนาศักยภาพในการเรียนของตนเอง ซึ่งข้างต้นนี้เป็นข้อแนะนำที่ได้จากการสอบถามนักศึกษาที่มีค่าเฉลี่ยน้อยดังนั้นเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนา ผู้ช่วยคณบดีฝ่ายวิชาการ ได้ให้แนวทางในการพัฒนาการสร้างแรงบันดาลใจในการเข้ารับการอบรมของนักศึกษา คือ การส่งเสริมให้ทุกวิชาในหลักสูตรฯ ที่เปิดสอนในเทอมนั้น ๆ ให้มีการเชิญวิทยากรที่ตรงกับวิชา มาถ่ายทอดความรู้ให้กับนักศึกษาตลอดจนการบรรยายจากอาจารย์ผู้สอนที่ต้องเน้น และทำให้นักศึกษาได้เห็นถึงความสำคัญในเรื่องนี้ เพราะเป็นการได้เพิ่มพูนความรู้ในศาสตร์วิชาชีพของตนเอง และเป็นโอกาสในการได้รับความรู้ที่มากยิ่งขึ้นเพื่อให้มีความรู้สามารถไปต่อยอดในการสมัครงาน หรือการทำงานในอนาคตได้ และมีการศึกษาดูงานกับสถานประกอบการเพิ่มเติมแต่ด้วยสถานการณ์โรคระบาดนั้นทางวิทยาลัยได้ปรับเปลี่ยนเป็นการดูงานออนไลน์โดยให้วิทยากรพาเยี่ยมชมผ่านแอปพลิเคชัน

การประชุมออนไลน์แทน ซึ่งหากนักศึกษาได้รับรู้ถึงความสำคัญดังกล่าว ก็จะทำให้นักศึกษาเกิดความสนใจในการพัฒนาศักยภาพของตนให้มากขึ้น

ในด้านของการสื่อสาร และแบ่งปันความรู้ด้านการบิน ด้านภาษาอังกฤษ และทักษะความปลอดภัยการบินให้กับผู้อื่น และบทบาทในการเป็นผู้นำให้กับส่วนรวม หรือในบางครั้งท่านสามารถปรับตัวเป็นผู้ตามที่ดีได้ในแต่ละโอกาสนั้นผู้บริหารได้กล่าวถึง การสอน หรือการถ่ายทอดความรู้จากเพื่อนสู่เพื่อน พี่สู่น้อง คนที่เก่งกว่าก็สามารถให้คำแนะนำได้ในลักษณะคล้าย ๆ กับ KM ซึ่งทางวิทยาลัยได้จัดสรรห้อง Lounge สำหรับนักศึกษาโดยเฉพาะที่มีห้องใช้สำหรับติวนอกเวลา มีกระดาน และมุมอ่านหนังสือต่าง ๆ ให้กับนักศึกษาอย่างสะดวกสบาย

**ด้านที่ 5 การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินนักศึกษาต้องมีการคิดเชิงระบบ** จากแบบสอบถามของนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายนั้นข้อค้อยคือ “นักศึกษาคิดว่าเมื่อเกิดปัญหานักศึกษาสามารถวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา และลำดับขั้นตอนการแก้ไขปัญหาได้เป็นอย่างดี”

ผู้บริหารทั้ง 3 ท่าน ซึ่งได้ให้ความสำคัญในทุก ๆ ด้านที่หลักสูตรฯ ต้องพัฒนานักศึกษา คือ การมีการวางแผนงานก่อนจะปฏิบัติงานเสมอ และปฏิบัติงานอย่างมีขั้นตอนจัดลำดับความสำคัญก่อนหลังอย่างเป็นระบบ เป็นผู้ที่เมื่อเกิดปัญหาในการปฏิบัติงาน สามารถวิเคราะห์ปัญหาและแก้ไขปัญหาด้วยการเชื่อมโยงเหตุ และผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการเก็บผลลัพธ์ของข้อมูลเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขในอนาคต สามารถปรับเปลี่ยนภารกิจตามสถานการณ์อย่างเป็นระบบ หรือเป็นขั้นตอน เป็นผู้มีความสามารถในการประเมินความเสี่ยง (Risk Management) ของงานที่ได้รับมอบหมาย และมีความคิด และสามารถมองถึงภาพรวมของหลัก Safety Management System ได้อย่างเป็นระบบ

โดยในหลักสูตรฯ ได้มีการพัฒนานักศึกษาโดยการระบุเป็นรายวิชาเรียน เพื่อฝึกให้นักศึกษามีการคิดเชิงระบบในด้านของความปลอดภัยการบิน เช่น วิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน (SMS: Safety Management System), วิชาการวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยการบิน ฯลฯ ซึ่งทุกวิชาจะให้ความสำคัญที่เน้นการฝึกให้นักศึกษาได้คิดวิเคราะห์ และลงมือปฏิบัติให้เห็นภาพจริง เพื่อเกิดทักษะ และมีความรู้ด้านความปลอดภัยการบินเป็นต้น ซึ่งรายวิชาในหลักสูตรก็จะตอบ โจทย์ในส่วนของการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา และลำดับขั้นตอนการแก้ไขปัญหาได้เป็นอย่างดี และตรงกับข้อที่กล่าวถึงนักศึกษาเป็นผู้ที่ได้รับการปลูกฝังทักษะด้านความปลอดภัย และมีการตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยอยู่เสมอ

ส่วนในข้อที่กล่าวถึงการนำความรู้ด้านความปลอดภัยการบินไปปรับใช้ในการสมัครงาน และการทำงานในอนาคตได้ซึ่งทำคณบดีก็ได้กล่าวถึงว่า “นักศึกษาจะได้รับความรู้หลังจากเรียนจบออกไปอย่างเข้มข้นในเนื้อหาและพร้อมที่จะเข้าสู่โลกของการทำงานแต่ด้วยสถานการณ์การระบาดของโควิด 19 ในปัจจุบันที่เข้ามาทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ นั้นก็จะผ่านพ้นไป อุตสาหกรรมการบินจะต้องฟื้นฟู และกลับมารุ่งเรืองพร้อมต้อนรับนักศึกษาสู่โลกแห่งการบินอีกครั้งในไม่ช้า”

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า ผู้บริหารทั้ง 3 ท่าน ได้ตระหนักถึงผลลัพธ์จากแบบสอบถามของนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายที่ส่งผลกับวิทยาลัยการbinและคมนาคม เพื่อหาทางแก้ไขช่องว่างระหว่างวิทยาลัยและตัวนักศึกษาในการพัฒนาควบคู่กันให้เกิดการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ซึ่งผู้บริหารก็ได้ศึกษาข้อมูลและให้ความสำคัญกับแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge ทุกด้าน และทุกข้อ โดยมีการบริหารจัดการและวางกิจกรรมการเรียนการสอนที่สอดคล้องและเป็นประโยชน์ ตลอดจนการวางแนวทางเพื่อพัฒนา นักศึกษาในบางประเด็นที่ต้องพัฒนา เพื่อให้วิทยาลัยการbinและคมนาคม หลักสูตรของวิทยาลัย ฯ และนักศึกษาของวิทยาลัยฯ มีศักยภาพและประสิทธิภาพในการพัฒนาองค์กรพัฒนาตนให้สามารถเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน และสามารถผลิตบัณฑิตให้ตอบ โจทย์ความต้องการของภาคอุตสาหกรรมการบินได้ ตามแนวคิดของ Peter M. Senge



## บทที่ 5

### สรุปและอภิปรายผล

#### 5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการวิจัย เรื่อง การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ผู้วิจัยสามารถสรุปผลเป็นลำดับขั้นตอน ดังนี้

**ขั้นตอนที่ 1** จากการไปสัมภาษณ์ตัวแทนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินสรุปได้ ดังนี้

1) บุคลากรที่เป็นบุคคลที่รอบรู้จะต้องมีลักษณะ คือ ต้องมีความกระตือรือร้น สนใจ ใฝ่หา และมีความตั้งใจที่จะเพิ่มพูนความรู้ความสามารถของตนเองอยู่เสมอ มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาตนเอง และเป็นผู้ที่แลกเปลี่ยนความคิดเห็นในการปฏิบัติงานกับเพื่อนร่วมงานเสมอเพื่อให้เกิดการเรียนรู้สิ่งใหม่ ๆ สามารถนำความรู้ใหม่ ๆ มาพัฒนาการปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมาย และความสำเร็จขององค์กร มีการเรียนรู้ถึงหลักของ Safety Management System ที่นำมาปรับใช้ภายในองค์กรอย่างต่อเนื่องเพื่อการพัฒนาตนเอง และสถานประกอบการ ทั้งนี้ในด้านของการใฝ่หาความรู้ การเปลี่ยนแปลงของข้อมูล ข้อบังคับ และเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่จะเข้ามามีบทบาทกับองค์กร โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยทางการบิน ที่ตัวแทนผู้ประกอบการจากวิทยุการบิน, โรงเรียนการบิน, ไทยไฟล์แตรนนิ่ง ยังมองว่าไม่จำเป็นที่จะให้ความสำคัญกับการเรียนรู้ของนักศึกษา เนื่องจากส่วนใหญ่องค์กรจะมีการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีประมาณ 20 ปี ถึงเปลี่ยนใหม่ ด้วยเทคโนโลยีเป็นเทคโนโลยีเฉพาะด้าน มีราคาสูง ดังนั้นนักศึกษาที่สำเร็จการศึกษาต้องมาเรียนรู้เทคโนโลยีโดยตรงกับองค์กร แต่ทั้งนี้ระหว่างเรียนก็สามารถศึกษาหาข้อมูลในเบื้องต้นได้

2) การมีรูปแบบความคิดของบุคลากรจะต้องมีลักษณะ คือ เป็นผู้ที่ยินดีรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของผู้อื่นที่มีความแตกต่างกัน เพื่อการพัฒนาการปฏิบัติงาน คิดวิเคราะห์ สังเคราะห์ และประเมินค่าโดยการหาข้อมูลประกอบ สามารถเชื่อมโยงแนวความคิด วิธีการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับนโยบายขององค์กร และสามารถปรับปรุง และพัฒนาวิธีการปฏิบัติงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน เป็นผู้ที่มีกระบวนการคิดการตัดสินใจในการปฏิบัติงาน และการรายงานปัญหาด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด และ สามารถวางแผนการปฏิบัติงานตามนโยบายด้านความปลอดภัยขององค์กร มีความคิดใหม่ ๆ ที่จะนำเสนอเพื่อพัฒนาองค์กรอยู่เสมอ



3) บุคลากรต้องมีวิสัยทัศน์ร่วมจะต้องมีลักษณะ คือ ต้องมีวิสัยทัศน์ในการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ขององค์กร และปฏิบัติงานโดยยึดถือเป้าหมายขององค์กรเป็นหลัก ยอมรับวิสัยทัศน์ขององค์กร สามารถนำมากำหนดเป็นเป้าหมาย และทิศทางในการปฏิบัติงานของตนเอง รวมถึงการมองเห็นภาพว่าองค์กรจะเป็นอย่างไรในอนาคต ตระหนักว่าจะทำอะไรเพื่อที่จะทำให้วิสัยทัศน์ด้านความปลอดภัยขององค์กรบรรลุผลสำเร็จ โดยไม่ติดกับสถานการณ์แวดล้อมในปัจจุบัน สนใจในด้านความปลอดภัยการบิน มีการสื่อสารด้านความปลอดภัยให้รับรู้ทุกระดับโดยการเรียนรู้ที่จะเป็นตัวอย่างในการแก้ไข รายงานปัญหาต่าง ๆ ด้านความปลอดภัยการบินให้กับบุคลากรในองค์กรได้ปฏิบัติตาม เป็นแบบอย่างที่ดีในการแก้ไข พัฒนาองค์กร และต้องเป็นผู้ที่ตระหนักถึงผลลัพธ์ด้านความปลอดภัยที่จะก่อให้เกิดเป็นอุปสรรคต่อองค์กรอยู่เสมอ

4) บุคลากรต้องเรียนรู้เป็นทีมจะต้องมีลักษณะ คือ เป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่น และยึดมั่นที่จะเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของทีมงาน และขององค์กรอย่างกระตือรือร้น สามารถนำเอาข้อผิดพลาดจากการปฏิบัติงานมาปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นร่วมกัน ได้รวมถึงการรับฟังความคิดเห็น และแลกเปลี่ยนความรู้กับเพื่อนร่วมงานเพื่อมาใช้สร้างทีมงานให้เข้มแข็ง มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน และเผยแพร่ให้เพื่อนร่วมงานได้นำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน สามารถสื่อสารและถ่ายทอดความรู้ในด้านต่าง ๆ รวมถึงหลักการด้านความปลอดภัยการบินให้กับเพื่อนร่วมงานหรือบุคลากรในองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยอมรับ และตั้งใจที่จะเข้ารับการอบรมด้านความปลอดภัยการบินตามมาตรฐานสากลจากองค์กรภายใน หรือองค์กรภายนอกเพื่อนำมาพัฒนาศักยภาพในการทำงานร่วมกับผู้อื่น และเป็นการพัฒนาองค์กร

5) บุคลากรต้องมีการคิดเชิงระบบจะต้องมีลักษณะ คือ มีการวางแผนงานก่อนจะปฏิบัติงานเสมอ และปฏิบัติงานอย่างมีขั้นตอนจัดลำดับความสำคัญก่อนหลังอย่างเป็นระบบ เมื่อเกิดปัญหาในการปฏิบัติงาน สามารถวิเคราะห์ปัญหา และแก้ไขปัญหาด้วยการเชื่อมโยงเหตุและผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการเก็บผลลัพธ์ของข้อมูลเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขในอนาคต สามารถปรับเปลี่ยนภารกิจตามสถานการณ์อย่างเป็นระบบ หรือเป็นขั้นตอน ที่จะสามารถบรรลุผลในงานที่กำลังปฏิบัติ มีความสามารถในการประเมินความเสี่ยง (Risk Management) ของงานที่ได้รับมอบหมายเพื่อประโยชน์ผู้ปฏิบัติงาน และขององค์กรในด้านความปลอดภัยและมีความคิด และสามารถมองเห็นภาพรวมของหลัก Safety Management System ได้อย่างเป็นระบบ และนำมาปรับใช้ภายในองค์กรเพื่อการพัฒนาตนเอง และสถานประกอบการ

ขั้นตอนที่ 2 จากการแจกแบบสอบถามนักศึกษาชั้นปี 4 สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน มหาวิทยาลัยศรีปทุม สามารถสรุปได้ ดังนี้

1) **การเป็นบุคคลที่รอบรู้** พบว่า นักศึกษามีจุดเด่นทางด้าน การมีความกระตือรือร้น สนใจ ใฝ่หา และมีความตั้งใจที่จะเพิ่มพูนความรู้ความสามารถของตนเองอยู่เสมอ (Life Long Learning) สามารถทำความเข้าใจ และได้รับการถ่ายทอดความรู้ด้านการบิน และความปลอดภัยการบินจาก อาจารย์ผู้สอนได้เป็นอย่างดี เป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่นในการพัฒนาตนเอง และสามารถนำความรู้ที่ได้ จากการเรียนมาพัฒนาตนเองได้ และเป็นผู้ที่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่อง Safety Management System (SMS) จากการเรียนในหลักสูตร

จุดที่ควรพัฒนา คือ การขาดการใฝ่หาความรู้การเปลี่ยนแปลงของข้อมูล ข้อบังคับ และ เทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่จะเข้ามามีบทบาทกับองค์กร โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยทางการบิน

2) **การมีรูปแบบความคิด** พบว่า นักศึกษามีจุดเด่นคือ มีการศึกษาถึงแผนการเรียน และ มีการวางแผนการเรียนของตนเอง ก่อน และหลังเรียนอยู่เสมอ เป็นผู้ที่สามารถเรียนรู้ได้ดีในงานที่ ใช้การจินตนาการ การมองหลากหลายแง่มุม สามารถสร้างความคิดในแง่มุมต่าง ๆ กัน และรวบรวม ข่าวสารข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ หรือที่ต่างแง่มุมเข้าด้วยกันได้ดี วางแผนการเรียน และทิศทางการศึกษาของตนเองในอนาคต

จุดที่ควรพัฒนา คือ การเป็นผู้ที่ยอมรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้อื่นที่มีความเห็นต่างจากตนเอง

3) **การมีวิสัยทัศน์ร่วม** พบว่า นักศึกษามีจุดเด่น คือ เป็นผู้ที่ยอมรับ และสามารถปฏิบัติตาม ตามกฎระเบียบของหลักสูตร และมหาวิทยาลัยได้เป็นอย่างดี มีความสนใจในนโยบายความปลอดภัยการบินที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ เป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่น ตั้งใจในการศึกษาเล่าเรียนเพื่อ จะสร้างชื่อเสียงให้ตนเอง และมหาวิทยาลัยฯ ในอนาคต สามารถนำความรู้ด้านความปลอดภัย การบินมาประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับตัวเอง และผู้อื่น

จุดที่ควรพัฒนา คือ การสร้างความผูกพัน และมีความมั่นใจจากการเข้ารับการศึกษาด้าน ความปลอดภัยการบินกับทางมหาวิทยาลัย

4) **การทำงานเป็นทีม** พบว่า นักศึกษามีจุดเด่น คือ นักศึกษาให้ความร่วมมือในการเข้าร่วม กิจกรรมต่าง ๆ ของหลักสูตร และมหาวิทยาลัยเป็นอย่างดี เป็นผู้ที่มีความทักษะในการแก้ไขปัญหาใน เรื่องต่าง ๆ เมื่อทำงานร่วมกับผู้อื่นได้เป็นอย่างดี สามารถสื่อสาร และแบ่งปันความรู้ด้านการบิน ด้านภาษาอังกฤษ และทักษะความปลอดภัยการบินให้กับผู้อื่นได้ เป็นผู้ที่มีความบทบาทในการเป็นผู้นำ ให้กับส่วนรวม หรือในบางครั้งท่านสามารถปรับตัวเป็นผู้ตามที่ดีได้ในแต่ละโอกาส

จุดที่ควรพัฒนา คือ การมีความสนใจในการเข้ารับการอบรมกับวิทยากรภายนอกที่อาจารย์ ผู้สอนจัดมาให้เพื่อนำมาพัฒนาศักยภาพในการเรียนของตนเอง

5) การมีความคิดเชิงระบบ พบว่า นักศึกษามีจุดเด่น คือ เป็นผู้ที่ได้รับการปลูกฝังทักษะด้านความปลอดภัย และมีการตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยอยู่เสมอ สามารถชี้แจง หรือรายงานผลการทำงานต่าง ๆ ทั้งข้อดี และข้อเสียอย่างตรงไปตรงมา โดยพร้อมที่จะยอมรับ และดำเนินการปรับปรุงแก้ไข เป็นผู้ที่สามารถประเมินความเสี่ยงกับสิ่งแวดล้อมรอบตัวที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุกับตนเอง หรือผู้อื่นได้ และสามารถนำความรู้ด้านความปลอดภัยการบินไปปรับใช้ในการสมัครงาน และการทำงานในอนาคตได้

จุดที่ควรพัฒนา คือ เมื่อเกิดปัญหานักศึกษายังไม่สามารถวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา และลำดับขั้นตอนการแก้ไขปัญหาได้

ขั้นตอนที่ 3 จากการไปสัมภาษณ์ผู้บริหารวิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม สามารถสรุปได้ ดังนี้

1) นักศึกษาเป็นนักศึกษาที่รอบรู้เพื่อให้องค์กรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน ผู้บริหารได้เน้นให้หลักสูตรฯ ได้ฝึกฝนในนักศึกษาเป็นคนที่มีความกระตือรือร้นสนใจ ใฝ่หา และมีความตั้งใจที่จะเพิ่มพูนความรู้ความสามารถของตนเองอยู่ ตลอดจนการให้นักศึกษาได้ตระหนักถึงหลักความปลอดภัยที่จะต้องสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงานในอนาคต และการใช้ชีวิตประจำวันให้มีความปลอดภัย เช่น การจัดกิจกรรมเสริมหลักสูตรให้นักศึกษาได้ปฏิบัติจริงด้านความปลอดภัย มีการเข้าค่ายฝึกฝน จำลองเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยการบิน เพื่อให้นักศึกษาได้ลงมือปฏิบัติฝึกหาข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ที่สำคัญด้านความปลอดภัยการบิน โดยเฉพาะหลักการประยุกต์ใช้ระบบการจัดการความปลอดภัยทางด้านการบินเข้ามาใช้ และมีการเพิ่มองค์ความรู้ทางด้านภาษาอังกฤษให้กับนักศึกษาเพิ่มเติมเพื่อภาษาอังกฤษก็เป็นอีกปัจจัยหลักของอุตสาหกรรมการบินโดยการจัดกิจกรรมการสอนด้านการสอบ ToEIC และมีการจัดรายวิชาภาษาอังกฤษเข้าไปในหลักสูตรอีกหลายวิชา เป็นต้น

ผู้บริหารยังกังวลเรื่องของเทคโนโลยีใหม่ ๆ ทางด้านการบินที่อาจจะทำให้นักศึกษายังไม่สามารถเพิ่มเติมข้อมูลด้านนี้ได้เท่าที่ควรเนื่องจากส่วนใหญ่องค์กรจะมีการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีประมาณ 20 ปี ถึงเปลี่ยนใหม่ ด้วยเทคโนโลยีเป็นเทคโนโลยีเฉพาะด้าน มีราคาสูง ดังนั้นนักศึกษาที่สำเร็จการศึกษาต้องมาเรียนรู้เทคโนโลยีโดยตรงกับองค์กร แต่ทั้งนี้เพื่อให้นักศึกษาได้เห็นถึงความสำคัญของเทคโนโลยีที่สำคัญด้านการบิน จึงมีการสอดแทรกรายวิชาใหม่ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีการบิน คือ วิชา โดรน หรืออากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicle: UAV) บรรจุในเล่มหลักสูตรฯ เพื่อให้นักศึกษาได้ศึกษาเรียนรู้ถึงความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีของการพัฒนาโดรน และจะมีการจัดทำห้องจำลองการบิน Flight Simulator ขึ้นเพื่อให้นักศึกษาได้สัมผัสเทคโนโลยีทางการบินอย่างใกล้ชิด เป็นต้น ซึ่งก็สอดคล้องกับผลการสอบถามนักศึกษาชั้นปี

ที่ 4 ที่มีค่าเฉลี่ยน้อยทางการส่งเสริมให้นักศึกษาเป็นผู้ที่ใฝ่หาความรู้ และมีความสนใจทางด้านเทคโนโลยีใหม่ ๆ

2) การมีรูปแบบความคิดของนักศึกษาเพื่อให้องค์กรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน ผู้บริหารได้ให้ความสำคัญในเรื่องการที่นักศึกษาได้เรียนในสาขาวิชาชีพด้านความปลอดภัยการบินจะต้องมีแนวความคิดที่ตระหนักถึงความปลอดภัยเป็นอันดับแรก โดยที่ทุกคนจะต้องมีรูปแบบความคิดตั้งแต่ ต้องรู้จักรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น เป็นผู้คิดวิเคราะห์สังเคราะห์ สามารถนำความรู้ใหม่ ๆ มาตนเองด้านการเรียน หรือมีความรู้ด้านความปลอดภัยการบินเพื่อบรรลุจุดมุ่งหมายประสบความสำเร็จในการเรียน และได้มีการวางแผนปฏิบัติงานกับนักศึกษาเพื่อฝึกให้นักศึกษาเป็นผู้ที่มีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ และฝึกการเป็นผู้ที่ยอมรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้อื่นที่มีความเห็นต่างจากตนเอง โดยการมอบหมายการทำงานเป็นทีมจากการทำกิจกรรมของคณะ หรือการทำกิจกรรมภายในหลักสูตรฯ เพื่อส่งเสริมให้นักศึกษาได้มีทักษะการสื่อสาร การทำงานเป็นทีม การเรียนรู้ถึงปัญหา และแนวทางการแก้ไขเป็นต้น และแนวทางดังกล่าวก็ได้สอดคล้องกับนักศึกษาที่จะต้องมีการพัฒนาด้านการรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่นจากการสอบถามนักศึกษาที่ได้ค่าเฉลี่ยข้อนี้ต่ำที่สุด

ทั้งนี้ ในด้านของข้อที่กล่าวถึงนักศึกษาหลังจากจบหลักสูตรนักศึกษาจะได้รับความรู้ และทักษะด้านความปลอดภัยทางการบินตามที่ท่านได้ตั้งเป้าหมายไว้ นั้นทางผู้บริหารได้ให้ความเห็นถึงสถานการณ์โควิด 19 ในปัจจุบันซึ่งค่อนข้างที่จะส่งผลกับนักศึกษาจบใหม่ในเวลานี้แต่ก็ได้ข้อคิดในด้านการจ้างงานซึ่งทางบริษัทส่วนใหญ่จะเลือกจ้างพนักงานใหม่ ๆ เข้าไปสำหรับการเริ่มต้นการบินใหม่อีกครั้งหลังจากโรคระบาดบรรเทาลง ดังนั้นนักศึกษาก็จะยังมีโอกาสจะได้นำความรู้ และทักษะด้านความปลอดภัยการบินเข้าไปใช้กับการปฏิบัติงานอย่างแน่นอน

3) การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินนักศึกษาต้องมีวิสัยทัศน์ร่วมผู้บริหารทั้งได้ให้ความสำคัญของการที่นักศึกษาต้องมีวิสัยทัศน์ร่วมในทุก ๆ ด้านทั้งของวิทยาลัยการบินและคณาจารย์รวมถึงมหาวิทยาลัยศรีปทุม ซึ่งการตอบแบบสอบถามจากนักศึกษานั้นข้อที่น้อยที่สุด หรือจุดที่ควรพัฒนาคือ “นักศึกษาเป็นผู้ที่มีความผูกพัน และมีความมั่นใจจากการเข้ารับการศึกษาด้านความปลอดภัยการบินกับทางมหาวิทยาลัย” โดยผู้บริหารวิทยาลัยฯ ได้ตระหนัก และต้องการสร้างความมั่นใจให้กับนักศึกษาในการเข้ามศึกษาหลักสูตรฯ ซึ่งเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่ง ทั้งนี้เป็นเรื่องที่ผู้บริหาร และคณาจารย์ได้ให้ความสำคัญมาโดยตลอด ที่จะต้องพัฒนาในทุก ๆ ด้านเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับนักศึกษาไม่ว่าจะเป็น การพัฒนาปรับปรุงหลักสูตรฯ ให้ตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมการบิน การเรียนการสอนที่เน้นให้นักศึกษาได้ลงมือปฏิบัติจริง การสร้างความภูมิใจความรักให้กับนักศึกษาในขณะที่ศึกษาอยู่ คือ การดูแลเอาใจใส่ ให้คำแนะนำ

ส่งเสริมสนับสนุนนักศึกษาอยู่เสมอ ตลอดจนการสร้างโอกาสในการแข่งขันให้นักศึกษาได้แสดงศักยภาพในเวทีต่าง ๆ เป็นต้น

4) การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินนักศึกษาต้องเรียนรู้เป็นทีม ผู้บริหารให้เรื่องการทำงานเป็นทีมเป็นสิ่งสำคัญต่อการเรียน และการทำงานด้านความปลอดภัยในภาคอุตสาหกรรมการบินเป็นอย่างยิ่ง โดยหลักสูตรฯ มีการพัฒนาให้นักศึกษาได้เห็นถึงความสำคัญ ของการทำงานเป็นทีม ไม่ว่าจะเป็น การที่เป็นผู้มีความมุ่งมั่น และยึดมั่นที่จะเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของทีมงานของวิทยาลัยฯ อย่างกระตือรือร้น สามารถนำเอาข้อผิดพลาดจากการปฏิบัติงานมา ปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นร่วมกันได้รวมถึงการรับฟังความคิดเห็น และแลกเปลี่ยนความรู้ กับเพื่อสร้างทีมงานให้เข้มแข็ง โดยแนวทางการการให้นักศึกษาได้เรียนรู้การทำงานเป็นทีม เป็นสิ่งที่วิทยาลัยการบินและคมนาคมได้จัดกิจกรรม และฝึกฝนการทำงานเป็นทีมให้กับนักศึกษา อย่างสม่ำเสมอ เช่น การมอบหมายการทำโปรเจกของรายวิชาเรียน การเข้าร่วมโครงการฯ กับ นักศึกษาต่างคณะ เป็นต้น

ทั้งนี้ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนานักศึกษาขณะศึกษาอยู่ให้มีความสนใจในการเข้ารับ การอบรมกับวิทยากรนอกที่อาจารย์ผู้สอนจัดหามาให้เพื่อนำมาพัฒนาศักยภาพในการเรียนของตนเอง ซึ่งข้างต้นนี้เป็นข้อแนะนำที่ได้จากการสอบถามนักศึกษาที่มีค่าเฉลี่ยน้อย ดังนั้นเพื่อเป็นแนว ทางการพัฒนา ผู้ช่วยคณบดีฝ่ายวิชาการ ได้ให้แนวทางในการพัฒนาการสร้าง ความสนใจในการเข้า รับการอบรมของนักศึกษา คือ การส่งเสริมให้ทุกวิชาในหลักสูตรฯ ที่เปิดสอนในเทอมนั้น ๆ ให้มีการเชิญวิทยากรที่ตรงกับวิชามาถ่ายทอดความรู้ให้กับนักศึกษาตลอดจนการบรรยาย จากอาจารย์ผู้สอนที่ตรงเน้น และทำให้นักศึกษาได้เห็นถึงความสำคัญในเรื่องนี้ เพราะเป็นการ ได้เพิ่มพูนความรู้ในศาสตร์วิชาชีพของตนเอง และเป็นโอกาสในการได้รับความรู้ที่มากยิ่งขึ้น เพื่อให้มีความรู้สามารถไปต่อยอดในการสมัครงาน หรือการทำงานในอนาคตได้ และมีการศึกษาดู งานกับสถานประกอบการเพิ่มเติมแต่ด้วยสถานการณ์โรคระบาดนั้นทางวิทยาลัยได้ปรับเปลี่ยนเป็น การดูงานออนไลน์โดยให้วิทยากรพาเยี่ยมชมผ่านแอปพลิเคชันการประชุมออนไลน์แทน ซึ่งหาก นักศึกษาได้รับรู้ถึงความสำคัญดังกล่าว ก็จะทำให้นักศึกษาเกิดความสนใจในการพัฒนา ศักยภาพ ของตนให้มากขึ้น

5) การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินนักศึกษาต้องมีการคิดเชิง ระบบ จากแบบสอบถามของนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายนั้นข้อด้อย หรือข้อที่ควรพัฒนา คือ “นักศึกษาคิด ว่าเมื่อเกิดปัญหานักศึกษาสามารถวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา และลำดับขั้นตอนการแก้ไขปัญหา ได้เป็นอย่างดี” ผู้บริหาร ซึ่งได้ให้ความสำคัญในทุก ๆ ด้านที่หลักสูตรฯ ต้องพัฒนานักศึกษา คือ การมีการวางแผนงานก่อนจะปฏิบัติงานเสมอ และปฏิบัติงานอย่างมีขั้นตอนจัดลำดับความสำคัญ

ก่อนหลังอย่างเป็นระบบ เป็นผู้ที่ไม่เมื่อเกิดปัญหาในการปฏิบัติงาน สามารถวิเคราะห์ปัญหา และ แก้ไขปัญหาด้วยการเชื่อมโยงเหตุ และผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการเก็บผลลัพธ์ของข้อมูลเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขในอนาคต สามารถปรับเปลี่ยนภารกิจตามสถานการณ์อย่างเป็นระบบ หรือเป็นขั้นตอน เป็นผู้ที่มีความสามารถในการประเมินความเสี่ยง (Risk Management) ของงานที่ได้รับมอบหมาย และมีความคิด และสามารถมองถึงภาพรวมของหลัก Safety Management System ได้อย่างเป็นระบบ

โดยในหลักสูตรฯ ได้มีการพัฒนานักศึกษาโดยการระบุเป็นรายวิชาเรียน เพื่อฝึกให้นักศึกษามีการคิดเชิงระบบในด้านของความปลอดภัยการบิน เช่น วิชาระบบการจัดการความปลอดภัยการบิน (SMS: Safety Management System) , วิชาการวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยการบิน ฯลฯ ซึ่งทุกวิชาจะให้ความสำคัญที่เน้นการฝึกให้นักศึกษาได้คิดวิเคราะห์ และลงมือปฏิบัติให้เห็นภาพจริง เพื่อเกิดทักษะ และมีความรู้ด้านความปลอดภัยการบิน เป็นต้น ซึ่งรายวิชาในหลักสูตรก็จะตอบ โจทย์ในส่วนของการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา และลำดับขั้นตอนการแก้ไขปัญหาได้เป็นอย่างดี และตรงกับข้อที่กล่าวถึงนักศึกษาเป็นผู้ที่ได้รับการปลูกฝังทักษะด้านความปลอดภัย และมีการตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยอยู่เสมอ

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า ผู้บริหารทั้ง 3 ท่าน ได้ตระหนักถึงผลลัพธ์จากแบบสอบถามของนักศึกษา ชั้นปี 4 ที่ส่งผลกับวิทยาลัยการบินและคมนาคม เพื่อหาทางแก้ไขช่องว่างระหว่างวิทยาลัย และตัวนักศึกษาในการพัฒนาควบคู่กันให้เกิดการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ซึ่งผู้บริหารก็ได้ศึกษาข้อมูลและให้ความสำคัญกับแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge ทุกด้าน และทุกข้อ โดยมีการบริหารจัดการ และวางกิจกรรมการเรียนการสอนที่สอดคล้อง และเป็นประโยชน์ ตลอดจนการวางแนวทางเพื่อพัฒนานักศึกษาในบางประเด็นที่ต้องพัฒนาเพื่อให้วิทยาลัยการบินและคมนาคม หลักสูตรของวิทยาลัยฯ และนักศึกษาของวิทยาลัยฯ มีศักยภาพ และประสิทธิภาพในการพัฒนาองค์กรพัฒนาตนให้สามารถเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน และสามารถผลิตบัณฑิตให้ตอบโจทย์ความต้องการของภาคอุตสาหกรรมการบินได้ ตามแนวคิดของ Peter M. Senge

ดังนั้น เพื่อให้ตอบโจทย์ภาคอุตสาหกรรมการบิน และพัฒนาบัณฑิตให้เป็นบุคลากรด้านการบินมหาวิทยาลัยจึงควรมีแนวทางในการพัฒนาการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน

หลักสูตรการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม มีการเปิดรับนักศึกษาระดับปริญญาตรี 4 ปี ที่มีการเรียนการสอนที่เป็นศาสตร์วิชาชีพ เฉพาะด้านความปลอดภัยการบิน เสริมทักษะการเรียนการสอนให้กับนักศึกษาทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ โดยสามารถวางแผนเป็นแนวทางได้ดังนี้

## แนวทางการพัฒนาตามหลักการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ตามทฤษฎีของ Peter M. Senge ร่วมกับหลักทฤษฎีด้านความปลอดภัย 5M Model

### 1) Management ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ

1.1) ชั้นปีการศึกษาที่ 1 เป็นนักศึกษาที่ยังเป็นเด็กที่มีกระบวนการความคิด มุมมองการคิด วิเคราะห์ยังเป็นระดับนักเรียนที่กำลังจะเข้าสู่วัยเรียนในรูปแบบของการเป็นผู้ใหญ่ มหาวิทยาลัยหรือหลักสูตรจึงต้องทำการปูพื้นฐานเพื่อปรับตัวให้เริ่มมีทักษะทางความคิด การใช้ชีวิต และทักษะทางด้านความรู้การbinพื้นฐาน เนื่องจากวิชาความรู้ทางด้านความปลอดภัยการbinเป็นวิชาเฉพาะทาง ซึ่งนักศึกษาที่เข้ามาใหม่ในระดับชั้นปี 1 ยังไม่มีความรู้พื้นฐานทางด้านนี้ ดังนั้นหลักสูตรฯ จะมีการเน้นพื้นฐานความรู้ด้านอุตสาหกรรมการbin ให้เห็นถึงหลักการแนวทางการจัดการความปลอดภัยการbin ตลอดจนการให้นักศึกษาได้ทำความเข้าใจเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ ที่เป็นเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย เช่นรายวิชา ASM223 แผนงานความปลอดภัยการbin ที่จะสอนนักศึกษาให้มีรูปแบบความคิดมีความสามารถในการวางแผนในด้านความปลอดภัย และการใช้ชีวิตประจำวัน วิชาASM224 การสอบสวนสืบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นรายวิชาหลักสำคัญของนักศึกษาที่เข้ามาเรียนในด้านความปลอดภัยการbin โดยในรายวิชานี้จะมีกิจกรรมให้นักศึกษาได้ออกค่ายปฏิบัติจริงเมื่อผ่านการเรียนรู้ภาคทฤษฎี เช่น การสืบสวนสอบสวนอากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุ การหาสาเหตุและวิธีแก้ไขปัญหาโดยการจำลองเหตุการณ์สมมุติให้นักศึกษาเข้าใจ และเห็นภาพจริงรวมถึงหลักสูตรจะเน้นการปรับตัวของนักศึกษา ที่เข้ามาอยู่ในระบบการเรียนแบบอุดมศึกษา โดยใช้การปรับวิชาพื้นฐานทั่วไปจากกลุ่มวิชาด้านหมวดศึกษาทั่วไป เช่น วิชาคณิตศาสตร์ และสถิติทั่วไป วิชาทักษะการเรียนรู้สู่ความเป็นบัณฑิตในอุดมคติ ปรับวิชาพื้นฐานกลุ่มภาษา เช่น วิชาภาษาไทยเพื่อการสื่อสาร และการนำเสนอ ภาษาอังกฤษเบื้องต้น ตลอดจนกลุ่มวิชาพื้นฐานด้านการbin เช่น วิชาภาษาอังกฤษการbinเบื้องต้น วิชาวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีการbin วิชาคณิตศาสตร์ประยุกต์เพื่อการbin เป็นต้น ซึ่งจะสอดคล้องกับทฤษฎีของ Senge ในด้านของความเป็นบุคคลที่รอบรู้ และมีความคิดเชิงระบบ

1.2) ชั้นปีการศึกษาที่ 2 นักศึกษาเกิดทักษะต่าง ๆ ของการเรียนรู้ระดับอุดมศึกษามากยิ่งขึ้น ทั้งทักษะการดำรงชีวิต และทักษะการคิดวิเคราะห์ทางการเรียน เกิดความเข้าใจ และมีพื้นฐานทางด้านองค์ความรู้ของศาสตร์วิชาชีพตน คือศาสตร์ทางด้านความปลอดภัยการbin โดยหลักสูตรฯ จะเริ่มพัฒนาทักษะกระบวนการคิด วิเคราะห์ให้กับนักศึกษามากยิ่งขึ้น เช่น ให้เข้าใจหลักการที่สำคัญของระบบความปลอดภัยการbin รวมถึงยังคงเน้นเรื่องการศึกษาปฏิบัติภาคสนามเพื่อให้ได้ลงมือทำ และเห็นภาพจริง เช่น รายวิชา ASM113 ภาวะผู้นำด้านความปลอดภัยการbin ที่ฝึกปฏิบัติให้นักศึกษาได้ทดสอบความมีภาวะผู้นำของนักศึกษาโดยเน้นแนวคิดทฤษฎี

ทางการบิน ได้แก่ความเป็น Airmanship เกิดภาวะผู้นำมีแนวคิดในด้านความปลอดภัยทางการบิน การเน้นให้นักศึกษาได้ลงฝึกปฏิบัติภาคสนามในรายวิชา ASM112 การค้นหาช่วยชีวิต และการฝึกการยังชีพ ซึ่งเป็นค่าที่ฝึกนักศึกษาได้เห็นเหตุการณ์จำลองเสมือนจริง การฝึกการค้นหาช่วยชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุในป่า วิธีการยังชีพเอาตัวรอดเมื่ออยู่ในป่า การฝึกใช้แผนที่การดูเข็มทิศ การแก้ไขปัญหา และการเอาตัวรอดเมื่ออากาศยานประสบเหตุ เป็นต้น และเน้นให้ความรู้ด้าน Soft skills ทักษะความคิดสร้างสรรค์ที่จะสอดแทรกให้กับนักศึกษาในรายวิชาสามัญ เช่น การเสริมสร้างความรู้ทางด้านสังคมดิจิทัล การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ซึ่งความรู้ทางด้าน Soft Skills จะเป็นส่วนช่วยให้นักศึกษาเกิดกระบวนการทางความคิดที่ดียิ่งขึ้น สอดรับการแนวทางของ Senge ในด้านของบุคคลที่จะต้องมียุทธศาสตร์แบบความคิด และความคิดเชิงระบบ และการทำงานเป็นทีม

1.3) ชั้นปีการศึกษาที่ 3 เป็นช่วงที่นักศึกษาได้รับความรู้ และแนวความคิดด้านความปลอดภัยการบินอย่างต่อเนื่อง และจะรับการเสริมในด้านของความพร้อมในการประยุกต์ใช้ความรู้ด้านระบบการจัดการความปลอดภัยการบิน (Safety Management System-SMS) เป็นกระบวนการเชิงระบบในการจัดการด้านความปลอดภัย ซึ่งเป็นทฤษฎีหลักสำคัญอีกประการสำหรับบุคลากรทางการบินที่ควรทราบ และตระหนักถึงประกอบไปด้วย 4 เสาหลักได้แก่

- 1.3.1) นโยบายความปลอดภัย และวัตถุประสงค์
- 1.3.2) การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย
- 1.3.3) การประกันด้านความปลอดภัย
- 1.3.4) การส่งเสริมด้านความปลอดภัย

รวมถึงหลักวิชาความรู้อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น วิชา ASM325 อุดมศึกษาการบิน วิชา ASM 326 ระบบการควบคุมจราจรทางอากาศ วิชา ASM328 จริยธรรมการบิน วิชา ENG213 คำศัพท์ และทักษะการอ่าน วิชา ASM323 กฎระเบียบ และข้อบังคับด้านการบิน วิชา ASM 324 ระบบสารสนเทศสำหรับการจัดการทางการบิน และเน้นการวิเคราะห์ ในรายวิชา ASM434 การวิเคราะห์ความเสี่ยง และความปลอดภัย เพื่อเตรียมความพร้อมในการฝึกทักษะในการวิเคราะห์ด้านความปลอดภัยในระดับสูงขึ้นไป ซึ่งจะสอดคล้องกับทฤษฎีของ Senge ในด้านของความเป็นบุคคลที่มีวิสัยทัศน์ร่วม และมีความคิดเชิงระบบรวมถึงเป็นบุคคลที่มีความรอบรู้อย่างยั่งยืน

1.4) ชั้นปีการศึกษาที่ 4 เป็นชั้นปีสุดท้ายของการศึกษาระดับอุดมศึกษา เป็นนักศึกษาชั้นปีที่มีความพร้อมในด้านต่าง ๆ ทั้งองค์ความรู้ในรายวิชาสามัญ และรายวิชาทางด้านความปลอดภัยการบิน ทักษะการคิด วิเคราะห์ และประยุกต์ใช้ความรู้ได้ จึงเป็นช่วงที่นักศึกษาจะต้องนำองค์ความรู้ และทักษะต่าง ๆ ที่ได้ศึกษามาตลอดระยะเวลา 3 ปี ในการออกปฏิบัติจริงกับสถานประกอบการที่เกี่ยวข้องกับศาสตร์วิชาชีพ คือการออกฝึกสหกิจศึกษาซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของการ



จัดการศึกษาเชิงบูรณาการระหว่างการเรียนการสอนกับการทำงานอย่างเป็นระบบ เพื่อเสริมสร้างทักษะประสบการณ์ และศักยภาพในการทำงานจริงให้แก่ศึกษาก่อนสำเร็จการศึกษาอย่างเป็นระบบ นักศึกษาได้ใช้ทักษะองค์ความรู้ไปประยุกต์ใช้กับการทำงานจริง และเพื่อให้นักศึกษาได้เกิดทักษะ และมีความรู้สามารถเป็นบุคลากรของมหาวิทยาลัย และเป็นบุคลากรของสถานประกอบการ ที่มีทักษะเพื่อพัฒนาองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน ที่ประกอบด้วย การเป็นบุคลากรรอบรู้, การเป็นบุคคลที่มีแบบแผนทางความคิด, การมีวิสัยทัศน์ร่วม, การเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีม และการคิดอย่างเป็นระบบตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge

## 2) Machine ปัจจัยด้านเครื่องมือ

เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาบุคลากร นักศึกษาของหลักสูตรฯ การให้ความสำคัญกับเครื่องมือ หรืออุปกรณ์ที่มีความสำคัญ และเกี่ยวข้องกับการศึกษาด้านการบิน จึงเป็นสิ่งที่หลักสูตรฯ จะต้องตระหนัก โดยหลักสูตรฯ ได้มีการส่งเสริม และสนับสนุนให้เกิดการเรียนรู้ และเป็นเครื่องมือที่มีความสำคัญสำหรับการเรียนการสอน ดังนี้

2.1) Drone หรืออากาศยานไร้คนขับ เป็นอีกหนึ่งเทคโนโลยีทางเลือกที่ไม่ได้มีแค่เพียงอากาศยานที่ใช้กันในปัจจุบันซึ่งผู้คนได้ให้ความสำคัญ และนำมาใช้งานมากยิ่งขึ้น หลักสูตรฯ จึงได้มีการพัฒนาการเรียนการสอนโดยสอดแทรกรายวิชา Drone เข้าไปในหลักสูตร เพื่อให้คณาจารย์ได้มีทักษะกับเทคโนโลยีใหม่โดยการส่งคณาจารย์เข้ารับการอบรม และฝึกปฏิบัติจริง และจัดการเรียนการสอนให้กับนักศึกษา ได้มีองค์ความรู้ทางด้าน Drone และนำไปต่อยอดในการเรียนที่ระดับสูงขึ้น เป็นต้น

2.2) Flight Simulator หรือเครื่องจำลองการบินเป็นอุปกรณ์เครื่องมือที่ส่งเสริมการเรียนรู้อันจริงให้กับนักศึกษา ช่วยก่อให้เกิดแรงบัลดาลใจทางด้านการบินรวมถึงเพื่อให้นักศึกษาได้ฝึกฝนทักษะการบินเพื่อความปลอดภัยเมื่อได้ผ่านการเรียนในภาคทฤษฎีมาแล้ว ทั้งนี้ยังสามารถนำมาใช้ในการบริการวิชาการแบบมีรายได้ในส่วนของกาให้บริการเครื่องจำลองการบิน

2.3) ห้องปฏิบัติการทางด้านภาษา เป็นห้องปฏิบัติการที่ใช้ในการฝึกฟัง พูด อ่าน เขียน สำหรับนักศึกษาที่ลงเรียนในรายวิชาที่เปิดสอนทางด้านภาษาต่าง ๆ เป็นการฝึกฝน และสร้างความรู้ทางด้านภาษาอังกฤษ หรือภาษาที่สามอื่น ๆ ให้กับนักศึกษา เพื่อให้เกิดการเป็นบุคคลที่ใฝ่หาความรู้ได้ด้วยตนเอง และเกิดการชำนาญทางด้านการใช้ภาษาให้มากยิ่งขึ้นเพราะภาษาอังกฤษ หรือภาษาที่สามนั้นมีความจำเป็นต่อภาคอุตสาหกรรมการบิน

2.4) ห้องปฏิบัติการด้าน คอมพิวเตอร์ เพื่อฝึกทักษะให้นักศึกษาสามารถใช้งานอุปกรณ์สำนักงาน หรืออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ในระดับที่สูงขึ้นให้ได้ดียิ่งขึ้นเป็นการต่อยอด

และฝึกฝนของการใช้เทคโนโลยีคอมพิวเตอร์ในด้านต่าง ๆ เพื่อให้ตอบรับการเปลี่ยนแปลงของโลก ยุคดิจิทัล และเกิดประโยชน์ต่อการทำงานในอนาคต

2.5) อุปกรณ์การเรียนด้านความปลอดภัยที่จะมีให้นักศึกษาได้ลงมือปฏิบัติจริงในการทำกิจกรรมทั้งในมหาวิทยาลัย และการฝึกภาคสนาม เช่น อุปกรณ์เซฟตี้สำหรับร่างกาย จุกอุดหูฟัง อุปกรณ์สะท้อนแสง เข็มทิศ และอุปกรณ์เพิ่มเติมหรับการฝึกภาคสนามต่าง ๆ เป็นต้น ใช้เป็นสิ่งสนับสนุนส่งเสริมด้านการเรียนการสอนในรายวิชาปฏิบัติ ให้นักศึกษาได้ลงใช้อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยจริง เพื่อให้มีทักษะการใช้งานที่ถูกต้อง

### 3) Media ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม

3.1) เน้นบรรยากาศการเรียนรู้อันเกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยการบิน เช่น บรรยากาศในห้องเรียนมีการตกแต่งห้องเรียนให้มีภาพทางด้านการบิน จัดสรรโต๊ะเรียนให้มีความเหมาะสม สะอาด และเป็นระเบียบ มีการจัดการเรื่องระบบความชื้นระบบปรับอากาศรวมถึงเทคโนโลยีความทันสมัยในห้องเรียน และเสริมสร้างบรรยากาศการคิดวิเคราะห์ มีการทำกิจกรรมกลุ่ม การนำเสนอ เล่นเกมส์แจกรางวัล การยกตัวอย่าง แลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างผู้สอนกับผู้เรียน หรือผู้เรียนด้วยกันเองมีการเปลี่ยนบรรยากาศการเรียนการสอนนอกสถานที่ เช่น การออกค่าย การไปปฏิบัติจริงกับองค์กรด้านความปลอดภัย เป็นต้น

3.2) อาจารย์สร้างความผูกพัน ให้ความรู้ ติดตาม นักศึกษาอย่างใกล้ชิดอยู่เสมอ เช่น การจัดทีมอาจารย์ที่ปรึกษาเข้าตรวจสอบดูแลช่วยเหลือ มีกลุ่มทาง Social ในการติดตามนักศึกษา โดยทางมหาวิทยาลัยศรีปทุม ได้มีระบบ SCMS (Sripatum Campus Management System) ที่อำนวยความสะดวกให้กับนักศึกษาในการลงทะเบียน ติดต่ออาจารย์ที่ปรึกษา วางแผนการเรียน แจ้งคำร้องต่าง ๆ ผ่านระบบออนไลน์ได้ด้วยตนเอง รวมถึงกลุ่มงานต่าง ๆ และเจ้าหน้าที่สายสนับสนุนที่พร้อมให้การช่วยเหลือนักศึกษาอย่างเต็มที่

3.3) การศึกษาดูงานเป็นการเปิดมุมมองใหม่ ๆ ให้กับนักศึกษา และได้รับประสบการณ์ที่ไม่เคยได้รับจากในห้องเรียน ซึ่งจะทำให้นักศึกษาเห็นภาพการทำงานด้านความปลอดภัยการบินจริง โดยการดูงานจะเป็นการนำนักศึกษาไปเยี่ยมชมการทำงาน และฟังบรรยายจากสถานประกอบการในภาคอุตสาหกรรมการบินทั้งทางบก และทางอากาศ เช่น สายการบินนกแอร์ สายการบินไทย สายการบินไทยแอร์เอเชีย สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ โรงเรียนการบินต่าง ๆ เป็นต้น

3.4) การมีระบบ D-Learning ซึ่งเป็นระบบออนไลน์ช่วยสนับสนุนในเรื่องของการจัดการเรียนการสอน ที่อาจารย์ผู้สอนสามารถใช้เป็นสื่อกลางในการสอน มอบหมายงาน สนทนาผ่านระบบ และนักศึกษาก็สามารถที่จะเรียน ทำงานส่ง หรือสนทนากับอาจารย์ผู้สอนผ่านระบบ

D-Learning ได้ และการมีระบบ SCMS ที่เป็นเครื่องมือด้านการบริการข้อมูลสำหรับการเรียนการสอนสำหรับนักศึกษา โดยนักศึกษาสามารถตรวจสอบข้อมูลส่วนบุคคล สามารถลงทะเบียนเรียนผ่านระบบ SCMS, ตรวจสอบตารางเรียน – ตารางสอบ, การเช็คผลการเรียน, ดูข้อมูลการชำระเงิน, ยื่นคำร้องออนไลน์, ตรวจสอบสถานะคำร้อง และพันธะผูกพันกับหน่วยงานบริการต่าง ๆ ผ่านระบบ SCMS ได้

#### 4) Mission ปัจจัยด้านภารกิจ

4.1) สร้างให้นักศึกษาตระหนักถึงความปลอดภัยในชีวิตประจำวัน ตั้งแต่การออกจากบ้าน การใช้ชีวิตบนท้องถนน การขับขี่ต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งเป็นนโยบายจากผู้บริหารที่ฝึกให้นักศึกษาได้รู้ และเข้าใจอย่างแท้จริงของศาสตร์วิชาชีพที่ตนศึกษา และจะทำงานในอนาคต

4.2) ผลักดัน และสนับสนุนนักศึกษาที่มีความสามารถไปแข่งขันในเวทีต่าง ๆ เพื่อแสดงศักยภาพของนักศึกษา และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับมหาวิทยาลัย เช่น การแข่งขันเครื่องบินเล็ก บังคับวิทยุ การแข่งขันเชิงวิชาการต่าง ๆ ทั้งภายใน และภายนอกมหาวิทยาลัย เป็นต้น

4.3) ผู้บริหารมีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรทั้งสายวิชาการ และสายสนับสนุนให้มีความรู้ทางศาสตร์ด้านวิชาการ และวิชาชีพต่าง ๆ เพิ่มขึ้นเพื่อใช้สำหรับการพัฒนาตนเอง และพัฒนานักศึกษาร่วมด้วย เช่น การส่งอาจารย์เข้ารับการอบรมในด้านความปลอดภัยทั้งการบิน และทางคมนาคม การอบรมทางด้านการสอนอย่างเป็นทางการ การศึกษาดูงานจากสถาบันต่าง ๆ รวมถึงการสนับสนุนทุนวิจัยสำหรับอาจารย์ในการพัฒนางานวิจัย เป็นต้น

4.4) มีนโยบายในการให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลง และความต้องการของภาคอุตสาหกรรมการบินด้านความปลอดภัย เพื่อเน้นเรื่องความปลอดภัยทางการบิน เนื่องจากวิทยาลัยการบินและคมนาคมก่อตั้งมาเพื่อแก้ไขปัญหาประเทศไทยติดตรงแดงในด้านของมาตรฐานบุคลากร จึงทำให้วิทยาลัยการบินและคมนาคมกลายเป็นสถาบันแห่งแรก และแห่งเดียวที่มุ่งเน้นทำการสอนในด้านการจัดการความปลอดภัยการบิน และเพื่อเป็นหน่วยงานที่เป็นผู้ผลิตบัณฑิตที่เป็นเลิศทางด้านความปลอดภัยการบินตามอัตลักษณ์ของวิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

#### 5) Man ปัจจัยด้านบุคคล

5.1) อาจารย์ มุ่งเน้นพัฒนาตนเองหมั่นหาความรู้เพิ่มเติมให้มีองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยการบินอยู่ตลอดเวลา ซึ่งการเป็นบุคคลที่รอบรู้ของนักศึกษาจากทฤษฎีการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ไม่ได้เป็นแก่นักศึกษา แต่การสร้างนักศึกษาที่ดึ้นนั้นควรมาจากการพัฒนาผู้สอนซึ่งเป็นแบบอย่างที่ดี

5.2) นักศึกษา ตระหนักถึงการใฝ่รู้ใฝ่เรียน หากความรู้ ซึ่งจะต้องประยุกต์ใช้องค์ความรู้ทั้งด้านความรู้ทั่วไป และความรู้ด้านความปลอดภัยกับการเรียน และการใช้ชีวิตประจำวัน รวมถึงมี

ทักษะในการจัดการกระบวนการความคิดทางด้านความปลอดภัยการวางแผนการเรียนรู้ต่อขออย่างเป็นระบบไปสู่การทำงานในอนาคต

5.3) ผู้บริหาร เป็นปัจจัยหลักในการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน โดยที่ผู้บริหารจะต้องมีวิสัยทัศน์ด้านการเรียนการสอน ด้านการจัดการวางแผนด้านความปลอดภัยการบิน สามารถมองภาพ และวิเคราะห์เหตุการณ์รวมถึงวางแผนการรับมือสนับสนุนทั้งงบประมาณ นโยบาย และการสร้างสรรค์นโยบาย ให้ไปสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้

5.4) วิทยากร คัดเลือกวิทยากรที่มีประสบการณ์ตรงกับสายอาชีพ มีความรู้ความสามารถในการทำงานจริง และประยุกต์ใช้หลักการต่าง ๆ เข้ามาถ่ายทอดให้กับนักศึกษาได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น วิทยากรทางด้านความปลอดภัยการบิน วิทยากรจากสายการบินที่มีความสามารถทั้งเชิงธุรกิจ และความปลอดภัย วิทยากรทางด้านภาษาเข้ามาสอน ToEIC ให้กับนักศึกษาในการเตรียมพร้อมสู่โลกการทำงาน และวิทยากรที่มีประสบการณ์ตรงกับรายวิชาที่เปิดสอนในเรื่องต่าง ๆ เป็นต้น

5.5) บุคลากรฝ่ายสนับสนุน จะต้องมีส่วนร่วมให้มหาวิทยาลัยเพื่อเสริมสร้างองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ เช่น มีความตั้งใจมุ่งมั่นในการบริการให้ทั้งนักศึกษา และคณาจารย์ การสนับสนุนในด้านต่าง ๆ ให้แก่คณาจารย์ และหลักสูตร เป็นต้น

## 5.2 อภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินกรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ผู้วิจัยสามารถอภิปรายผลการศึกษานโยบายการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน ตามหลักแนวคิดทฤษฎีการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของ Peter M. Senge ได้ดังนี้

### 1) แนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ในเรื่องของการที่นักศึกษาเป็นบุคคลที่รอบรู้

วิทยาลัยการบินและคมนาคมมีแนวทางในการเพิ่มการจัดกิจกรรมเสริมหลักสูตรให้นักศึกษาได้ปฏิบัติจริงด้านความปลอดภัย มีการเข้าค่ายฝึกฝน จำลองเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยการบิน เพื่อให้ให้นักศึกษาได้ลงมือปฏิบัติฝึกหัดหาข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ที่สำคัญด้านความปลอดภัยการบิน โดยเฉพาะหลักการประยุกต์ใช้ระบบการจัดการความปลอดภัยทางด้านการบินเข้ามาใช้ และมีการเพิ่มองค์ความรู้ทางด้านภาษาอังกฤษให้กับนักศึกษาเพิ่มเติม เพราะภาษาอังกฤษเป็นปัจจัยหลักของอุตสาหกรรมการบินโดยการจัดกิจกรรมการสอนด้านการสอบ ToEIC และมีการจัดรายวิชาภาษาอังกฤษเข้าไปในหลักสูตรอีกหลายวิชา ตลอดจนการเพิ่มองค์

ความรู้ทางด้านเทคโนโลยี เพื่อให้ให้นักศึกษาได้เห็นถึงความสำคัญของเทคโนโลยีที่สำคัญด้านการบิน จึงมีการสอดแทรกรายวิชาใหม่ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีการบิน คือ วิชา โดรน หรืออากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicle: UAV) บรรจุในเล่มหลักสูตรฯ ให้นักศึกษาได้ศึกษาเรียนรู้ถึงความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีของการพัฒนาโดรน และจะมีการจัดทำห้องจำลองการบิน Flight Simulator ขึ้นเพื่อให้นักศึกษาได้สัมผัสเทคโนโลยีทางการบินอย่างใกล้ชิด ตลอดจนมหาวิทยาลัยฯ ได้มีระบบเพื่อช่วยในการจัดการเรียนการสอน ให้มีบรรยากาศเหมือนเรียนในห้องเรียน คือ ระบบ D-Learning ระบบนี้จะช่วยในเรื่องของการจัดการเรียนการสอนในรูปแบบออนไลน์ ที่อาจารย์ผู้สอนสามารถใช้เป็นสื่อกลางในการจัดการเรียนการสอน การมอบหมายการบ้าน การสนทนาผ่านระบบ และนักศึกษาก็สามารถที่จะเรียน ทำการบ้านส่ง หรือสนทนากับอาจารย์ผู้สอน ผ่านระบบ D-Learning ได้ และนอกจากนี้มหาวิทยาลัย ยังมีระบบ SCMS หรือย่อมาจาก Sripatum Campus Management System ที่เป็นเครื่องมือด้านการบริการข้อมูลสำหรับการเรียนการสอนสำหรับนักศึกษา โดยนักศึกษาสามารถตรวจสอบข้อมูลส่วนบุคคล สามารถลงทะเบียนเรียนผ่านระบบ SCMS, ตรวจสอบตารางเรียน – ตารางสอบ, การเช็คผลการเรียน, ดูข้อมูลการชำระเงิน, ขึ้นคำร้องออนไลน์, ตรวจสอบสถานะคำร้อง และพันธะผูกพันกับหน่วยงานบริการต่าง ๆ เป็นต้น

สอดคล้องกับงานวิจัยของ สันติมา ศรีสังข์สุวรรณ (2540) ได้ศึกษาการพัฒนาการเรียนรู้อย่างตนเอง เพื่อก้าวสู่การเป็นองค์กรเรียนรู้กรณีศึกษา: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช พบว่าปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาการเรียนรู้อย่างตนเอง ในระดับบุคคลจะต้องอาศัยความพร้อมทั้งร่างกาย อารมณ์ สังคม และสติปัญญา ความต้องการของแต่ละบุคคล การให้สิ่งเสริมแรง เพื่อเป็นแรงจูงใจ ให้เกิดความต้องการที่จะเรียนรู้ ในระดับองค์กรจะต้องสนับสนุนส่งเสริมบรรยากาศ เพื่อการเรียนรู้อย่างตนเอง เพื่อให้บุคลากรในองค์กรได้เรียนรู้จากประสบการณ์ในการทำงาน เรียนรู้จากการแก้ปัญหา เรียนรู้จากการทำงานร่วมกัน และอุปสรรคของการเรียนรู้เกิดจากลักษณะของความเป็นปัจเจกบุคคล ลักษณะการบริหารงานในระบบราชการหลัก และวิถีคิดพัฒนาแบบแยกส่วน และยังพบว่า ข้อจำกัดการพัฒนาการเรียนรู้อย่างตนเองของคนไทยส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการถูกปลูกฝังการพัฒนาในแต่ละช่วงของชีวิต เช่น จากการอบรมเลี้ยงดู และระบบการจัดการศึกษาของไทย

## 2) แนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ในเรื่องของการที่นักศึกษาจะเป็นผู้ที่มีรูปแบบความคิด

วิทยาลัยการบินและคมนาคม มีแนวทางที่จะให้ความสำคัญโดยทุกคนจะต้องมีรูปแบบความคิดตั้งแต่ ต้องรู้จักรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น เป็นผู้คิดวิเคราะห์ สังเคราะห์ สามารถนำความรู้ใหม่ ๆ มาพัฒนาตนเองด้านการเรียน หรือมีความรู้ด้านความปลอดภัยการบินเพื่อบรรลุจุดมุ่งหมายประสบความสำเร็จในการเรียน และได้มีการวางแนวทางปฏิบัติกับนักศึกษาเพื่อฝึกให้นักศึกษาเป็น

ผู้ที่มีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ และฝึกการเป็นผู้ที่ยอมรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้อื่นที่มีความเห็นต่างจากตนเอง กับการมอบหมายการทำงานเป็นทีมจากการทำกิจกรรมของคณะ หรือการทำกิจกรรมภายในหลักสูตรๆ เพื่อส่งเสริมให้นักศึกษาได้มีทักษะการสื่อสาร การทำงานเป็นทีม การเรียนรู้ถึงปัญหา และแนวทางการแก้ไข

สอดคล้องกับบทความวิชาการของ เอมอร์ กฤษณะ รังสรรค์ (<https://www.novabizz.com>, 2563) เขียนไว้ว่าการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับรูปแบบการคิด และรูปแบบการเรียนรู้ได้เป็นไปอย่างกว้างขวาง และต่อเนื่องมาเป็นเวลากว่า 20 ปี ผลการวิจัยได้ชี้ชัดว่า รูปแบบการคิด และรูปแบบการเรียนรู้ ของผู้เรียนมีผลต่อความสำเร็จทางการเรียน โดยผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนของผู้เรียน จะเพิ่มขึ้น และผู้เรียนจะสามารถจดจำข้อมูลที่ได้เรียนนานขึ้น เมื่อวิธีสอน วัสดุ/สื่อการสอน และสภาพแวดล้อมของการเรียนรู้ มีความสอดคล้องกับรูปแบบการคิด และรูปแบบการเรียนรู้ของผู้เรียน (Davis, 1991; Jonassen & Grabowski, 1993; Caldwell & Ginthier, 1996 ; Dunn, et al., 1995 ) เช่น ผู้เรียนที่มีรูปแบบการคิดเป็นรูปภาพ จะเรียนรู้ได้ดี เมื่อผู้สอนใช้สื่อการสอนที่มีภาพประกอบ หรือผู้เรียนที่มีรูปแบบการคิดแบบอิสระ จะเรียนรู้ได้ดี ในกิจกรรม การเรียนที่มีการค้นคว้าด้วยตนเอง หรือผู้เรียนที่มีรูปแบบการเรียนรู้แบบร่วมมือ ก็จะเรียนรู้ได้ดีในกิจกรรมการเรียนที่มีส่วนร่วม มีการร่วมมือกันทำงานเป็นกลุ่ม เป็นต้น จึงกล่าวได้ว่าความรู้ความเข้าใจในเรื่องรูปแบบการคิด และรูปแบบการเรียนรู้ มีความสำคัญต่อการส่งเสริม ประสิทธิภาพ ของ การเรียนการสอน และพัฒนาผู้เรียนให้สามารถเรียนรู้ได้เต็มศักยภาพ และอาจช่วยลดปัญหาผลการเรียนต่ำ ปัญหาการหนีเรียน และไม่สนใจเรียนของผู้เรียนได้ด้วย

### 3) แนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ในเรื่องของการที่นักศึกษาจะเป็นผู้ที่ต้องมีวิสัยทัศน์ร่วม

วิทยาลัยการbinและคมนาคม มีแนวทางที่จะสร้างความมั่นใจให้กับนักศึกษาในการเข้ามาศึกษาหลักสูตรๆ โดยจะมีการพัฒนาในทุก ๆ ด้านเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับนักศึกษาไม่ว่าจะเป็น การพัฒนาปรับปรุงหลักสูตรๆ ให้ตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมการบิน การเรียนการสอนที่เน้นให้นักศึกษาได้ลงมือปฏิบัติจริง การสร้างความภูมิใจความรักให้กับนักศึกษาในขณะที่ศึกษาอยู่ คือ การดูแลเอาใจใส่ ให้คำแนะนำ ส่งเสริมสนับสนุนนักศึกษาอยู่เสมอ ตลอดจนการสร้างโอกาสในการแข่งขันให้นักศึกษาได้แสดงศักยภาพในเวทีต่าง ๆ เป็นต้น

สอดคล้องกับงานวิจัยของ ชันยาภรณ์ เสาร์เกิด (2560) ได้ทำการศึกษาเรื่อง แนวทางการเสริมสร้างการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของพนักงานสายบริการ กรณีศึกษา มหาวิทยาลัยพะเยา จากการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้มี 5 ปัจจัย ได้แก่ 1) ด้านภาวะผู้นำแห่งการเรียนรู้ วิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ ผู้บริหารควรมีวิสัยทัศน์ที่กว้างไกล ชัดเจน

โปร่งใส มีคุณธรรม และจริยธรรม 2) ด้านบรรยากาศ และวัฒนธรรมองค์กร ปลูกจิตสำนึกให้บุคลากรรัก และสืบทอดในวัฒนธรรมการทำงานที่ดีของมหาวิทยาลัย มีความรัก และความภาคภูมิใจในมหาวิทยาลัย 3) ด้านโครงสร้างองค์กร และระบบการจัดการ ควรมีโครงสร้างการบริหารงานที่คล่องตัวมอบหมายภารกิจ และความรับผิดชอบให้หน่วยงานต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ และชัดเจน 4) ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ควรพัฒนาระบบฐานข้อมูลให้มีความถูกต้อง ทันสมัย และสะดวกต่อการใช้งาน จัดสรรงบประมาณสนับสนุนอย่างเพียงพอในการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ 5) ด้านความสามารถของบุคลากรการเสริมแรง และการจูงใจ มหาวิทยาลัยควรจัดกิจกรรมศึกษาดูงาน โครงการสัมมนา อบรมให้ความรู้ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ทักษะที่จำเป็นในการพัฒนางาน

#### 4) แนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ในเรื่องของการที่นักศึกษาจะต้องเรียนรู้เป็นทีม

วิทยาลัยการbinและคมนาคม มีแนวทางที่จะมีการพัฒนาให้นักศึกษาได้เห็นถึงความสำคัญของการทำงานเป็นทีม โดยจัดกิจกรรม และฝึกฝนการทำงานเป็นทีมให้กับนักศึกษาอย่างสม่ำเสมอ เช่น การมอบหมายการทำโปรเจกของรายวิชาเรียน การเข้าร่วมโครงการฯ กับนักศึกษาต่างคณะ ตลอดจนพัฒนาศักยภาพในการเรียนให้กับนักศึกษา คือ การส่งเสริมให้ทุกวิชาในหลักสูตรฯ ที่เปิดสอนในเทอมนั้น ๆ ให้มีการเชิญวิทยากรที่ตรงกับวิชามาถ่ายทอดความรู้ให้กับนักศึกษาตลอดจนการบรรยายจากอาจารย์ผู้สอนที่ตรงนั้น และทำให้นักศึกษาได้เห็นถึงความสำคัญ และมีการศึกษาดูงานกับสถานประกอบการ

ซึ่งสอดคล้องกับบทความวิจัยของ กิตติพิช เขียวละอ้อน (2560) โดยได้กล่าวสรุปว่า การทำงานเป็นทีมเป็นกลยุทธ์สำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานขององค์กร เพื่อให้เกิดการทำงานเป็นทีมที่มีประสิทธิภาพได้นั้น สมาชิกทุกคนในทีมควรต้องเข้าใจหลักการทำงานเป็นทีม และต้องมีผู้นำทีมที่มีทักษะ และวิสัยทัศน์ที่ดี เมื่อเป้าหมายสูงสุดของการประกอบธุรกิจ คือ การประสบความสำเร็จในการประกอบการซึ่งจะได้มาในรูปแบบ ของผลกำไร จึงทำให้แต่ละองค์กรต้องสรรหากกลยุทธ์ทุกวิถีทางเพื่อสามารถแข่งขันกับองค์กรคู่แข่ง และต้อง ประสบความสำเร็จตามที่ได้วางแผนไว้ โดยต้องมีวางแผนการทำงาน และมีการเตรียมพร้อมในทุก ๆ ด้าน การทำงานร่วมกันเป็นทีม (Team Work) ถือเป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่งเช่นกัน เพราะสามารถเป็นตัวทำนาย ประสิทธิภาพ หรือความสำเร็จของงานนั้น ๆ ได้ โดยที่อาศัยความร่วมมือพลังในการทำงานเริ่มตั้งแต่ผู้บริหาร หัวหน้างานต่าง ๆ ไล่เรียงจนมาถึงพนักงานในทุก ๆ ระดับ นอกเหนือจากนี้ในองค์กรจะต้องพิจารณาปัจจัย ประกอบอื่น ๆ ที่จะสนับสนุนให้การทำงานเป็นทีมดำเนินไปได้ด้วยดีจนก่อให้เกิดผลของงานที่ถือว่ามีประสิทธิภาพ เช่น เรื่องของแรงจูงใจในการทำงาน และการสื่อสารกันภายในองค์กร และสื่อสารกันระหว่างบุคคล

## 5) แนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ในเรื่องของการที่นักศึกษาจะต้องมีการคิดเชิงระบบ

วิทยาลัยการบินและคมนาคม มีแนวทางที่จะเพิ่มการระบุในรายวิชาเรียน เพื่อฝึกให้นักศึกษามีการคิดเชิงระบบในด้านของความปลอดภัยการบิน เช่น วิชาระบบการจัดการความปลอดภัยการบิน (SMS: Safety Management System), วิชาการวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยการบิน ฯลฯ ซึ่งทุกวิชาจะให้ความสำคัญที่เน้นการฝึกให้นักศึกษาได้คิดวิเคราะห์ และลงมือปฏิบัติให้เห็นภาพจริง เพื่อเกิดทักษะ และมีความรู้ด้านความปลอดภัยการบิน เป็นต้น ซึ่งรายวิชาในหลักสูตรก็จะตอบโจทย์ในส่วนของการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา และลำดับขั้นตอนการแก้ไขปัญหาได้เป็นอย่างดีปลูกฝังทักษะด้านความปลอดภัย และมีการตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยอยู่เสมอ

สอดคล้องกับบทความวิจัยของสรารุช พัชรชมพู (2560) โดยได้ศึกษาการพัฒนารูปแบบการเรียนการสอนเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการคิดเชิงระบบ สำหรับนักศึกษาหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง ผลการวิจัย พบว่า

5.1) รูปแบบการเรียนการสอนเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการคิดเชิงระบบ สำหรับนักศึกษาหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง มี 5 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) แนวคิด และทฤษฎี 2) วัตถุประสงค์ 3) เนื้อหาสาระ 4) กระบวนการจัดการเรียนการสอน และ 5) การวัดและประเมินผล กระบวนการจัดการเรียนการสอน ประกอบด้วย 7 ขั้นตอน คือ 1) เสนอประเด็นปัญหา 2) ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม 3) วิเคราะห์ระบบความคิด 4) แลกเปลี่ยนเรียนรู้ 5) สร้างระบบความคิด 6) ลงมือปฏิบัติ และ 7) ประเมินผลกระบวนการคิด

5.2) นักศึกษาหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง ที่เรียนด้วยรูปแบบการเรียนการสอน มีความสามารถในการคิดเชิงระบบ และผลสัมฤทธิ์ทางการเรียน หลังเรียนสูงกว่าก่อนเรียน อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ .05

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

#### 1) ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

1.1) หลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม สามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการพัฒนาปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอน เพื่อให้ตรงกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรมการบิน

1.2) หลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม สามารถนำผลการวิจัยไปพัฒนา สร้างศักยภาพ



ให้กับนักศึกษาเพื่อให้เป็นบุคลากรทางด้านความปลอดภัยการบินที่ตรงกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรมการบิน

## 2) ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยตามหลักทฤษฎีของ Peter M. Senge (1990) ด้านการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน ดังนั้นการวิจัยครั้งต่อไปควรศึกษาเกี่ยวกับหลักทฤษฎีอื่นเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้งานวิจัยตรงคุณค่ามากยิ่งขึ้น



## บรรณานุกรม

- กระทรวงศึกษาธิการ, กรมวิชาการ. มหาวิทยาลัยของค์กรแห่งการเรี ยนรู้. กรุงเทพมหานคร : พัฒนา. คุณภาพ วิชาการ(พว), 2544.
- คณะพยาบาลศาสตร์ กาญจนบุรี มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น. การจัดการความรู้. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา. <https://www.western.ac.th>, 2556.
- เจษฎา นกน้อย และคนอื่นๆ. นานาทรรศนะการจัดการความรู้และการสร้างองค์การแห่งการเรี ยนรู้. กรุงเทพฯ : ส. เอเชียเพลส, 2552, 4.
- ทองเพียร เตยหอม. แนวทางการพัฒนาความเป็นองค์กรแห่งการเรี ยนรู้ของสถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขต พื้นที่การศึกษาประถมศึกษา อุทัยธานี เขต 1. วิทยานิพนธ์ ครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการ บริหารการศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์, 2561.
- ชั้นยาภรณ์ เสาร์เกิด. แนวทางการเสริมสร้างการเป็นองค์กรแห่งการเรี ยนรู้ของพนักงานสายบริการ กรณีศึกษา มหาวิทยาลัยพะเยา. การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง หลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตร มหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยพะเยา, 2560.
- ธีรศักดิ์ เนตรจรุงศรี. ระบบบริหารงานสารสนเทศที่สัมพันธ์กับลักษณะองค์กรแห่งการเรี ยนรู้ของ สถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาราชบุรี เขต 2. หลักสูตรครุศาสตรมหา บัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง, 2562.
- นฤมล ขอข้อง. ทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา. <https://sites.google.com>, 2554
- บุญดี บุญญากิจและคณะ. การจัดการความรู้ จากทฤษฎีสู่การปฏิบัติ. กรุงเทพฯ : ซีเอ็ดดูเคชั่น จำกัด, 2549, 23.
- ปิยะณัฐ เกียงประสิทธิ์. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งการเรี ยนรู้ของบุคลากรที่ปฏิบัติงานใน กลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยนานาชาติแสตมฟอร์ด, 2560.
- เปี่ยมพงษ์ นุ้ยบ้านด่าน. องค์กรแห่งการเรี ยนรู้. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา. <https://shorturl.asia/Oz4LI>, 2557
- ปิยรัตน์ กาญจนะจิตรา. การจัดการความรู้ในระบบราชการไทย : กรณีศึกษากรมส่งเสริมการเกษตร กรม อณามัยและสุขภาพจิต. ดุษฎีนิพนธ์ ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต, รัฐประศาสนศาสตร มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2550
- ปราณี ต้นประยูร. ความเป็นองค์กรแห่งการเรี ยนรู้ของมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา. วารสารวไลยอลงกรณ์ปริทัศน์ ปีที่ 7 ฉบับที่ 2 พฤษภาคม-สิงหาคม, 2560.

## บรรณานุกรม (ต่อ)

- ประเวศ วะสี. การจัดการความรู้ กระบวนการปลดปล่อยมนุษย์สู่ศักยภาพ เสรีภาพและความสุข.  
กรุงเทพฯ : กรีน-ปัญญาญาณ, 2550, 47-48.
- เปี่ยมพงศ์ นุ้ยบ้านด่าน. องค์การแห่งการเรียนรู้. วารสารการศึกษาพยาบาล 10(3), 13-17, 2543.
- พรธิดา เมฆวาทต์. ความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของโรงเรียน สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา  
ประถมศึกษาตราด. งานนิพนธ์ หลักสูตรการศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหาร  
การศึกษาคณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2559.
- พรธิดา วิเชียรปัญญา. การจัดการความรู้. กรุงเทพฯ : ชรรคมลการพิมพ์, 2547, 41-42.
- ไพโรจน์ ชลาธิกษ์. การจัดการความรู้: สังกัดทางทฤษฎี. นครปฐม: เพชรเกษม พรินติ้ง กรุ๊ป, 2551, 53.
- ไพรัช แก้วสกุล. ระบบบริหารความปลอดภัยการบิน. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา. <https://shorturl.asia/PKBtE>,  
2560.
- ไพลิน บุญนา. ลักษณะความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ในสถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา  
ประถมศึกษาจันทบุรี. วิทยานิพนธ์ ปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษ  
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี, 2559.
- ภัทรกร โพธิ์วรรณ. แนวทางการพัฒนาธุรกิจ โรงแรมสู่องค์กรแห่งการเรียนรู้ภายใต้หลักการความ  
รับผิดชอบต่อสังคม. วิทยานิพนธ์ หลักสูตรปริญญาปรัชญาคุษุภักดิ์บัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ  
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยนอร์กรุงเทพ, 2558.
- มหาวิทยาลัยศรีปทุม. ประวัติความเป็นมาของมหาวิทยาลัย. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา. <https://www.spu.ac.th>,  
2564.
- วิทยาลัยการบินและคมนาคม. หลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัยการบิน.  
มหาวิทยาลัยศรีปทุม. 2562, 6-8.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. กรอบแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ. [ออนไลน์].  
แหล่งที่มา. <https://www.caat.or.th>. 2562.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) และสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ. การจัดการ  
ความรู้จากทฤษฎีสู่การปฏิบัติ. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ และ  
สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ, 2548.
- สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ. การจัดการความรู้. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา. <http://www.ams.cmu.ac.th>, 2548.

## บรรณานุกรม (ต่อ)

สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยศิลปกร. การจัดการความรู้. นครปฐม: มหาวิทยาลัยศิลปกร, 2550, 10.

Reen msl. ความหมายของความรู้. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา. <https://reen17.wordpress.com>, 2558.

Senge, P. The Fifth Discipline: The art & practice of the learning organization. London: Century Business, 1990.





ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี





**ข้อมูลคำอธิบายสำหรับผู้เข้าร่วมงานวิจัย**  
**เรื่อง การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน**  
**กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม**

---

เนื่องด้วยข้าพเจ้า นายวิรัช ฤกษ์เกษียร กำลังดำเนินการวิจัยเรื่อง “การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม” โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยคือเพื่อศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ท่านในฐานะผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะไม่ได้รับประโยชน์โดยตรงแต่ข้อมูลที่ได้อาจมีประโยชน์ต่อการจัดทำแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน

ท่านในฐานะผู้ให้ข้อมูลเป็นบุคคลที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการให้ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านในการสัมภาษณ์ โดยใช้เวลาในการสัมภาษณ์ทั้งหมดประมาณ 40 นาที โดยจะทำการสัมภาษณ์ผ่านระบบการประชุมออนไลน์ ในแอปพลิเคชันไลน์ (Line) หรือแอปพลิเคชันอื่น ๆ ที่ใกล้เคียงกัน ในระหว่างการสัมภาษณ์ผู้วิจัยขออนุญาตบันทึกเสียงเพื่อความถูกต้องของเนื้อหา ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะใช้รหัสแทนชื่อ และนามสกุลจริงของท่านลงในแบบบันทึกข้อมูลเทปการสัมภาษณ์และจะทำลายเมื่อการศึกษาครั้งนี้สิ้นสุด ผู้วิจัยขอรับรองว่าข้อมูลที่รับจากท่านจะถูกเก็บเป็นความลับและจะนำเสนอผลการวิจัยในเชิงวิชาการเท่านั้นซึ่งจะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ท่านแต่ประการใด จะไม่มีการระบุชื่อ/ข้อมูลส่วนตัวของท่าน และจะไม่มีการเผยแพร่ภาพถ่ายหรือเทปบันทึกเสียงสัมภาษณ์ของท่านแก่สาธารณะ ในการเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้ท่านเข้าร่วมด้วยความสมัครใจและสามารถถอนตัวเมื่อใดก็ได้โดยไม่เสียสิทธิ์ใด ๆ ทั้งสิ้น ไม่ว่าท่านจะเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้หรือไม่ ดังนั้น จึงไม่เกิดผลกระทบต่อการใช้งานของท่าน ทั้งนี้ ในการวิจัยดังกล่าว ท่านในฐานะผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะไม่ได้รับค่าตอบแทนในการเข้าร่วมงานวิจัย

หากท่านมีปัญหาสงสัย หรือต้องการทราบข้อมูลเกี่ยวกับผลการวิจัยสามารถติดต่อ สอบถามผู้วิจัยได้ที่เบอร์โทรศัพท์ 085-341-3240 หรือ 02-579-1111 ต่อ 1280 หรือหากท่านมีปัญหา สงสัยเกี่ยวกับสิทธิของท่านขณะเข้าร่วมการวิจัยนี้ ต้องการทราบข้อมูลเพิ่มเติม โปรดสอบถามได้ที่สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน โทร 02-272-5741 ต่อ 309

ขอบพระคุณอย่างสูง  
 นายวิรัช ฤกษ์เกษียร







**หนังสือเจตนายินยอมเข้าร่วมงานวิจัย**  
**เรื่อง การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน**  
**กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม**

ข้าพเจ้า (นาง / นางสาว / นาย) ..... นามสกุล .....

บ้านเลขที่ ..... หมู่ที่ ..... ตำบล .....

อำเภอ .....

จังหวัด .....

ได้รับฟังคำอธิบายจาก นายวีรภัทร เกษะรักษ์ เกี่ยวกับการเข้าร่วมการวิจัยในฐานะผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เรื่อง การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม โดยข้อความที่อธิบายประกอบด้วย วัตถุประสงค์ของการวิจัย ประโยชน์โดยตรงที่ท่านในฐานะผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะได้รับจากการเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้ ขั้นตอน การปฏิบัติตัว การขออนุญาตในการจดบันทึก พร้อมทั้งการขอบันทึกเสียงในการสัมภาษณ์ ซึ่งใช้ เวลาประมาณ 40 นาที เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหาโดยจะ ไม่มีการเผยแพร่บันทึกเสียงสัมภาษณ์ของท่านแก่สาธารณะและจะมีการทำลายเทปบันทึกเสียงเมื่อ การศึกษาครั้งนี้สิ้นสุดตลอดจนการรับรองจากผู้วิจัยที่จะเก็บรักษาข้อมูลของข้าพเจ้าไว้เป็นความลับ ไม่ระบุชื่อ หรือข้อมูลส่วนตัวเป็นรายบุคคลต่อสาธารณชน และจะนำเสนอผลการวิจัยในเชิงวิชาการเท่านั้น

ในการเข้าร่วมการวิจัยนี้ข้าพเจ้าเข้าร่วมด้วยความสมัครใจและข้าพเจ้าสามารถถอนตัวจากการวิจัยครั้งนี้เมื่อใดก็ได้ ถ้าข้าพเจ้าปรารถนาและหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์

ข้าพเจ้าได้อ่านและทำความเข้าใจตามคำอธิบายข้างต้นแล้วจึงได้ลงนามยินยอมเข้าร่วมการวิจัยนี้

ลงชื่อ ..... ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

(.....)

วันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. ....



ภาคผนวก ค

แบบสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ



### แบบสัมภาษณ์

## การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

**คำชี้แจง:** แบบสัมภาษณ์แนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน  
กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ซึ่งจัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ  
ใช้เป็นข้อมูลในการศึกษาถึงแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน  
กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

### ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ให้สัมภาษณ์

1) ชื่อ-นามสกุล

.....

2) อายุ

.....

3) ระดับการศึกษา

.....

4) ตำแหน่งงานปัจจุบัน

.....

5) สถานประกอบการ

6) .....

### ส่วนที่ 2 แบบสัมภาษณ์แนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน

**\*\*ประยุกต์ใช้แนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge (1990)**

1) บุคลากรที่เป็นบุคคลที่รอบรู้เพื่อให้องค์กรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัย  
การบินได้ จะต้องมึลักษณะดังต่อไปนี้หรือไม่ อย่างไร

1.1) การมีความกระตือรือร้น สนใจ ใฝ่หาและมีความตั้งใจที่จะเพิ่มพูนความรู้  
ความสามารถของตนเองอยู่เสมอ (Life Long Learning)

1.2) มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาตนเองและเป็นผู้ที่แลกเปลี่ยนความคิดเห็นในการปฏิบัติงานกับเพื่อนร่วมงานเสมอเพื่อให้เกิดการเรียนรู้สิ่งใหม่ ๆ

1.3) สามารถนำความรู้ใหม่ ๆ มาพัฒนาการปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมาย และความสำเร็จขององค์กร

1.4) ใฝ่หาความรู้การเปลี่ยนแปลงของข้อมูล ข้อบังคับและเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่จะเข้ามา มีบทบาทกับองค์กร โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยทางการบิน

1.5) มีการเรียนรู้ถึงหลักของ Safety Management System ที่นำมาปรับใช้ภายในองค์กรอย่างต่อเนื่องเพื่อการพัฒนาตนเองและสถานประกอบการ

**2) การมีรูปแบบความคิดของบุคลากรเพื่อให้องค์กรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินได้ จะต้องมึลักษณะดังต่อไปนี้หรือไม่ อย่างไร**

2.1) เป็นผู้ที่ยินดีรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของผู้อื่นที่มีความแตกต่างกัน เพื่อการพัฒนาการปฏิบัติงาน

2.2) เป็นผู้คิดวิเคราะห์ สังเคราะห์ และประเมินค่าโดยการหาข้อมูลประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงาน

2.3) สามารถเชื่อมโยงแนวความคิด วิธีการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับนโยบายขององค์กรและสามารถปรับปรุงและพัฒนาวิธีการปฏิบัติงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

2.4) เป็นผู้ที่มีการบวนการคิดการตัดสินใจในการปฏิบัติงานและการรายงานปัญหาด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด

2.5) สามารถวางแผนการปฏิบัติงานตามนโยบายด้านความปลอดภัยขององค์กร มีความคิดใหม่ ๆ ที่จะนำเสนอเพื่อพัฒนาองค์กรอยู่เสมอ

**3) การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินบุคลากรต้องมีวิสัยทัศน์ร่วม ในลักษณะดังต่อไปนี้หรือไม่ อย่างไร**

3.1) มีวิสัยทัศน์ในการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ขององค์กรและปฏิบัติงานโดยยึดถือเป้าหมายขององค์กรเป็นหลัก

3.2) ยอมรับวิสัยทัศน์ขององค์กร สามารถนำมากำหนดเป็นเป้าหมายและทิศทางในการปฏิบัติงานของตนเองรวมถึงการมองเห็นภาพว่าองค์กรจะเป็นอย่างไรในอนาคต

3.3) ตระหนักว่าจะทำอย่างไรเพื่อที่จะทำให้วิสัยทัศน์ด้านความปลอดภัยขององค์กรบรรลุผลสำเร็จ โดยไม่ติดกับสถานการณ์แวดล้อมในปัจจุบัน

3.4) สนใจในด้านความปลอดภัยการบิน มีการสื่อสารด้านความปลอดภัยให้รับรู้ทุกระดับ โดยการเรียนรู้ที่จะเป็นตัวอย่างในการแก้ไข รายงานปัญหาต่าง ๆ ด้านความปลอดภัยการบิน ให้กับบุคลากรในองค์กรได้ปฏิบัติตามและเป็นแบบอย่างที่ดีในการแก้ไข พัฒนาองค์กร

3.5) เป็นผู้ที่ตระหนักถึงผลลัพธ์ด้านความปลอดภัยที่จะก่อให้เกิดเป็นอุปสรรคต่อองค์กรอยู่เสมอ

4) การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินบุคลากรต้องเรียนรู้เป็นทีมในลักษณะดังต่อไปนี้หรือไม่ อย่างไร

4.1) เป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่น และยึดมั่นที่จะเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของทีมงานและขององค์กรอย่างกระตือรือร้น

4.2) สามารถนำเอาข้อผิดพลาดจากการปฏิบัติงานมาปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นร่วมกันได้รวมถึงการรับฟังความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนความรู้กับเพื่อร่วมงานเพื่อมาใช้ในการสร้างทีมงานให้เข้มแข็ง

4.3) มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน และเผยแพร่ให้เพื่อนร่วมงานได้นำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน

4.4) สามารถสื่อสารและถ่ายทอดความรู้ในด้านต่าง ๆ รวมถึงหลักการด้านความปลอดภัยการบินให้กับเพื่อนร่วมงานหรือบุคลากรในองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.5) ยอมรับและตั้งใจที่จะเข้ารับการอบรมด้านความปลอดภัยการบินตามมาตรฐานสากลจากองค์กรภายในหรือองค์กรภายนอกเพื่อนำมาพัฒนาศักยภาพในการทำงานร่วมกับผู้อื่นและเป็นการพัฒนาองค์กร

5) การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบินบุคลากรต้องมีการคิดเชิงระบบในลักษณะดังต่อไปนี้หรือไม่ อย่างไร

5.1) มีการวางแผนงานก่อนจะปฏิบัติงานเสมอ และปฏิบัติงานอย่างมีขั้นตอนจัดลำดับความสำคัญก่อนหลังอย่างเป็นระบบ

5.2) เมื่อเกิดปัญหาในการปฏิบัติงาน สามารถวิเคราะห์ปัญหา และแก้ไขปัญหาด้วยการเชื่อมโยงเหตุและผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการเก็บผลลัพธ์ของข้อมูลเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขในอนาคต

5.3) สามารถปรับเปลี่ยนภารกิจตามสถานการณ์อย่างเป็นระบบหรือเป็นขั้นตอน ที่สามารถบรรลุผลในงานที่กำลังปฏิบัติ

5.4) มีความสามารถในการประเมินความเสี่ยง (Risk Management) ของงานที่ได้รับมอบหมายเพื่อประโยชน์ผู้ปฏิบัติงานและขององค์กรในด้านความปลอดภัย

5.5) มีความคิดและสามารถมองถึงภาพรวมของหลัก Safety Management System ได้  
อย่างเป็นระบบและนำมาปรับใช้ภายในองค์กรเพื่อการพัฒนาตนเองและสถานประกอบการ





### รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ และเอกสารขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญ

ผู้วิจัยได้ขอผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหา และการใช้ภาษาให้มีความเที่ยงตรงสอดคล้องกับจุดมุ่งหมายของการวิจัยและนำมาปรับปรุงแก้ไข จากผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ดังรายนามต่อไปนี้

- 1) นาวาอากาศเอก ดร. วุฒิภัทร จันทรสาร  
ฝ่ายเสนาธิการ สำนักงานพัฒนาระบบราชการกองทัพอากาศ
- 2) นาวาอากาศเอก ดร. ชนากร เอี่ยมปาน  
กัปตันสายการบินไทยแอร์เอเชีย จำกัด
- 3) นาวาอากาศเอกเดช นวลตา  
นายทหารจิตวิทยาคลินิก สถาบันเวชศาสตร์การบิน



ที่ สบพ.๕๐๑(๖)/๑๐๕



สถาบันการบินพลเรือน  
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน  
แขวงจอมพล เขตจตุจักร  
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน นาวาอากาศเอก ดร.วุฒิกัทร จันทร์สาร ฝ่ายแผนอำนวยการ สำนักงานพัฒนาระบบราชการกองทัพอากาศ

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ

ด้วย นายวิรัชกร เกศะรักษ์ รหัสนักศึกษา ๖๒๑๓๒๐๐๘๘๐ นักศึกษาหลักสูตรการจัดการ  
มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ "การศึกษาแนวทางการ  
เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน (กรณีศึกษาวิทยาลัยการการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัย  
ศรีปทุม)" โดยมี ดร.อัญญรัตน์ คำเพราะ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน ใ้ขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะ  
ผู้ทรงคุณวุฒิในเรื่องดังกล่าว ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนให้คำปรึกษาและ  
ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับเครื่องมือการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับนักศึกษาในการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัย  
ต่อไป สำหรับเครื่องมือการวิจัยและเอกสารประกอบการพิจารณา รวมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาจะนำ  
เรียนด้วยตนเอง

ซึ่งเรียนมาเพื่อพิจารณาให้ความอนุเคราะห์และขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.อัญญรัตน์ คำเพราะ)

ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต

สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ

โทร. ๐-๒๒๓๒-๖๑๐๑, ๐-๒๒๓๒-๕๗๕๑-๔ คีย์ ๓๐๙ โทรสาร ๐-๒๒๓๒-๖๑๐๑

นายวิรัชกร เกศะรักษ์ โทร. ๐๘๕-๓๕๓-๓๒๕๐

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๓๒๕๗๕๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๓๒๕๖๘๘  
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

ที่ สบพ.๔๐๑(๖)/๑๐๓



สถาบันการบินพลเรือน  
๓๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน  
แขวงจอมพล เขตจตุจักร  
กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน นาวาอากาศเอกเดช นวลตา นายทหารจิตวิทยาคลินิก สถาบันเวชศาสตร์การบิน

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ

ด้วย นายวีรภัทร เกษะวิทย์ รหัสนักศึกษา ๒๒๑๓๒๐๐๑๘๐ นักศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ "การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน (กรณีศึกษาวิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม)" โดยมี ดร.ธัญญรัตน์ คำเพระ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน โค้ดขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิในเรื่องดังกล่าว ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับเครื่องมือการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับนักศึกษาในการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัยต่อไป สำหรับเครื่องมือการวิจัยและเอกสารประกอบการพิจารณา รวมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาจะนำเรียนด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาให้ความอนุเคราะห์และขอขอบคุณล่วงหน้า ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำเพระ)

ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต  
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ

โทร. ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๑, ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๓-๔ คีย์ ๓๐๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๓

นายวีรภัทร เกษะวิทย์ โทร. ๐๘๕-๓๕๑-๓๒๕๐

๓๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๕๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๓-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๖๑๐๓  
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

ที่ สปท.๕๐๑(๖)/๑๐๕



สถาบันการบินพลเรือน  
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน  
แขวงจอมพล เขตจตุจักร  
กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน นาวาอากาศเอก ดร.วุฒิภัทร จันทร์สาร ฝ่ายเสนาธิการ สำนักงานพัฒนาระบบราชการกองทัพอากาศ

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบรายงานผลการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ

ด้วย นายวีรภัทร เกษะวิทย์ รหัสนักศึกษา ๖๒๑๓๒๐๐๐๘๐ นักศึกษาหลักสูตรการจัดการ  
มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ "การศึกษาแนวทางการ  
เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน (กรณีศึกษาวิทยาลัยการการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัย  
ศรีปทุม)" โดยมี ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน ได้รับความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะ  
ผู้ทรงคุณวุฒิในเรื่องดังกล่าว ได้กรุณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนให้คำปรึกษาและ  
ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับเครื่องมือการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับนักศึกษาในการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัย  
ต่อไป สำหรับเครื่องมือการวิจัยและเอกสารประกอบการพิจารณา รวมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาจะนำ  
เรียนด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาให้ความอนุเคราะห์และขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ)

ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต

สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ

โทร. ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๓, ๐-๒๒๗๒-๕๗๕๓-๔ ต่อ ๓๐๕ โทรสาร ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๓

นายวีรภัทร เกษะวิทย์ โทร. ๐๘๕-๓๕๓-๗๒๕๐

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๔๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๕๓-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒-๖๑๐๓  
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288





**ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย**  
**เรื่อง การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน**  
**กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม**

**รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิที่ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย**

- 1) **ชื่อ-สกุล** นาวาอากาศเอก ดร. วุฒิภัทร จันทร์सार  
ตำแหน่ง ฝ่ายเสนาธิการ สำนักงานพัฒนาระบบราชการกองทัพอากาศ
- 2) **ชื่อ-สกุล** นาวาอากาศเอก ดร. ธนากร เอี่ยมปาน  
ตำแหน่ง กัปตันสายการบิน ไทยแอร์เอเชีย จำกัด
- 3) **ชื่อ-สกุล** นาวาอากาศเอกเดช นวลตา  
ตำแหน่ง นายทหารจิตวิทยาคลินิก สถาบันเวชศาสตร์การบิน

**เกณฑ์การให้คะแนน**

- +1 หมายถึง คำถามนั้น สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย
- 1 หมายถึง คำถามนั้น ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย
- 0 หมายถึง คำถามนั้น ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย

**เกณฑ์การแปลความหมาย**

- ค่า  $IOC \geq .50$  หมายถึง คำถามนั้น สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย
- ค่า  $IOC \leq .50$  หมายถึง คำถามนั้น ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย

ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือวิจัย

ข้อ	รายละเอียดคำถาม			ผลการประเมิน					
				คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\Sigma R$	IOC	แปร ผล
<b>ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล</b>									
1	เพศ			+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
	<input type="checkbox"/> ชาย	<input type="checkbox"/> หญิง	<input type="checkbox"/> ไม่ ระบุ	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2	เกรดเฉลี่ย			+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
	<input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 2.0	<input type="checkbox"/> 2.0-2.5		+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
	<input type="checkbox"/> 2.6-3.0	<input type="checkbox"/> 3.1-3.5		+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
	<input type="checkbox"/> 3.6-4.0			+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
<b>ส่วนที่ 2 ศึกษาศักยภาพของกลุ่มนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัยการbinและคมนาคมตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge</b>									
1.1	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีความกระตือรือร้น สนใจ ใฝ่หาและมีความตั้งใจที่จะเพิ่มพูนความรู้ความสามารถของตนเองอยู่เสมอ			+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
1.2	ท่านสามารถทำความเข้าใจและได้รับการถ่ายทอดความรู้ด้านการbinและความปลอดภัยการbinจากอาจารย์ผู้สอนได้เป็นอย่างดี			+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
1.3	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่นในการพัฒนาตนเอง และสามารถนำความรู้ที่ได้จากการเรียนมาพัฒนาตนเองได้			+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
1.4	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่ใฝ่หาความรู้และมีความสนใจทางด้านเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อนำมาใช้ในการประกอบการศึกษาอยู่เสมอ			+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ข้อ	รายละเอียดคำถาม	ผลการประเมิน					
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\Sigma R$	IOC	แปร ผล
1.5	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่อง Safety Management System (SMS) จากการเรียนในหลักสูตร	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2.1	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่ยอมรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้อื่นที่มีความเห็นต่างจากตนเอง	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2.2	ท่านมีการศึกษาถึงแผนการเรียนและมีการวางแผนการเรียนของตนเอง ก่อนและหลังเรียนอยู่เสมอ	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2.3	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่สามารถเรียนรู้ได้ดีในงานที่ใช้การจินตนาการ การมองหลากหลายแง่มุม สามารถสร้างความคิดในแง่มุมต่าง ๆ กัน และรวบรวมข่าวสารข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ หรือที่ต่างแง่มุมเข้าด้วยกันได้ดี	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2.4	ท่านคิดว่าท่านได้รับความช่วยเหลือจากอาจารย์ผู้สอนในการให้คำแนะนำในส่วนของวางแผนการเรียนและทิศทางการศึกษาของตนเองในอนาคต	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
2.5	ท่านคิดว่าหลังจากจบหลักสูตร ท่านได้รับความรู้และทักษะด้านความปลอดภัยทางการบินตามที่ท่านได้ตั้งเป้าหมายไว้	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3.1	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่ยอมรับและสามารถปฏิบัติตนตามกฎระเบียบของ	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ข้อ	รายละเอียดคำถาม	ผลการประเมิน					
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\Sigma R$	IOC	แปร ผล
	หลักสูตร และมหาวิทยาลัยได้เป็นอย่างดี						
3.2	ท่านเป็นผู้ที่มีความสนใจในนโยบายความปลอดภัยการบินที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3.3	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่นตั้งใจในการศึกษาเล่าเรียนเพื่อจะสร้างชื่อเสียงให้ตนเองและมหาวิทยาลัยในอนาคต	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3.4	ท่านคิดว่าเมื่อสำเร็จการศึกษาท่านเป็นผู้ที่มีความผูกพันและมีความมั่นใจจากการเข้ารับการศึกษาด้านความปลอดภัยการบินกับทางมหาวิทยาลัย	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
3.5	ท่านคิดว่าท่านสามารถนำความรู้ด้านความปลอดภัยการบินมาประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับตัวเองและผู้อื่น	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
4.1	ในขณะที่ท่านศึกษาอยู่ท่านได้ให้ความร่วมมือในการเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของหลักสูตร และมหาวิทยาลัยเป็นอย่างดี	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
4.2	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีทักษะในการแก้ไขปัญหาในเรื่องต่าง ๆ เมื่อท่านทำงานร่วมกับผู้อื่นได้เป็นอย่างดี	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
4.3	ท่านคิดว่าท่านสามารถสื่อสารและแบ่งปันความรู้ด้านการบิน ด้าน	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้



ข้อ	รายละเอียดคำถาม	ผลการประเมิน					
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\Sigma R$	IOC	แปร ผล
	ภาษาอังกฤษและทักษะความปลอดภัย การบินให้กับผู้อื่นได้						
4.4	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีบทบาทในการ เป็นผู้นำให้กับส่วนรวม หรือในบางครั้ง ท่านสามารถปรับตัวเป็นผู้ตามที่ดีได้ใน แต่ละโอกาส	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
4.5	ในขณะที่ท่านศึกษาอยู่ท่านมีความ สนใจในการเข้ารับการอบรมกับวิทยา ภายนอกที่อาจารย์ผู้สอนจัดหามาให้เพื่อ นำมาพัฒนาศักยภาพในการเรียนของ ตนเอง	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
5.1	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่ได้รับการปลูกฝัง ทักษะด้านความปลอดภัยและมีการ ตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยอยู่เสมอ	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
5.2	ท่านคิดว่าเมื่อเกิดปัญหา ท่านสามารถ วิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาและลำดับ ขั้นตอนการแก้ไขปัญหาได้เป็นอย่างดี	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
5.3	ท่านคิดว่าท่านสามารถชี้แจงหรือ รายงานผลการทำงานต่าง ๆ ทั้งข้อดี และ ข้อเสียอย่างตรงไปตรงมา โดยพร้อมที่ จะยอมรับและดำเนินการปรับปรุงแก้ไข	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
5.4	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่สามารถประเมิน ความเสี่ยงกับสิ่งแวดล้อมรอบตัวที่จะทำ ให้เกิดอุบัติเหตุกับตนเองหรือผู้อื่นได้	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้
5.5	เมื่อท่านสำเร็จการศึกษาท่านคิดว่าท่าน สามารถนำความรู้ด้านความปลอดภัย	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้

ข้อ	รายละเอียดคำถาม	ผลการประเมิน					
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	$\Sigma R$	IOC	แปร ผล
	การbinไปปรับใช้ในการสมัครงานและการทำงานในอนาคตได้						
<b>ส่วนที่ 3: ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะ</b>							
1	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	+1	+1	+1	3	1	ใช้ได้







การศึกษาแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน  
กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม

**คำชี้แจง:** แบบประเมินแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม ซึ่งจัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการศึกษาถึงแนวทางการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน กรณีศึกษา วิทยาลัยการบินและคมนาคม มหาวิทยาลัยศรีปทุม โดยสอบถามกลุ่มนักศึกษา ชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัยการบินและคมนาคม

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัวกรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องคำตอบที่ท่านเลือก

1. เพศ

- 1) ชาย       2) หญิง       3) ไม่ระบุ

2. เกรดเฉลี่ย (GPA)

- ต่ำกว่า 2.0       2.0 - 2.5       2.6 - 3.0  
 3.1 - 3.5       3.6 - 4.0

ส่วนที่ 2 ศึกษาศักยภาพของกลุ่มนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัยการบินและคมนาคมตามแนวคิดทฤษฎีของ Peter M. Senge

**คำชี้แจง** โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

- 5 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด  
4 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก  
3 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง  
2 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย  
1 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อยที่สุด

ข้อ	ศึกษาศักยภาพของกลุ่มนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัย การบินและคมนาคมตามแนวคิดทฤษฎี ของ Peter M. Senge	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
<b>1</b>	<b>การเป็นบุคคลที่รอบรู้เพื่อให้หลักสูตรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน</b>					
1.1	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีความกระตือรือร้น สนใจ ใฝ่หา และมีความตั้งใจที่จะเพิ่มพูนความรู้ความสามารถของ ตนเองอยู่เสมอ					
1.2	ท่านสามารถทำความเข้าใจและได้รับการถ่ายทอดความรู้ ด้านการบินและความปลอดภัยการบินจากอาจารย์ผู้สอน ได้เป็นอย่างดี					
1.3	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่นในการพัฒนาตนเอง และสามารถนำความรู้ที่ได้จากการเรียนมาพัฒนาตนเองได้					
1.4	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่ใฝ่หาความรู้และมีความสนใจ ทางด้านเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อนำมาใช้ในการประกอบ การศึกษาอยู่เสมอ					
1.5	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่อง Safety Management System (SMS) จากการเรียนในหลักสูตร					
<b>2</b>	<b>การมีรูปแบบความคิดเพื่อให้หลักสูตรเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัย การบินได้</b>					
2.1	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่ยอมรับฟังความคิดเห็น และ ข้อเสนอแนะจากผู้อื่นที่มีความเห็นต่างจากตนเอง					
2.2	ท่านมีการศึกษาถึงแผนการเรียนและมีการวางแผนการ เรียนของตนเอง ก่อนและหลังเรียนอยู่เสมอ					
2.3	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่สามารถเรียนรู้ได้ดีในงานที่ใช้การ จินตนาการ การมองหลากหลายแง่มุม สามารถสร้าง ความคิดในแง่มุมต่าง ๆ กัน และรวบรวมข่าวสารข้อมูล จากแหล่งต่าง ๆ หรือที่ต่างแง่มุมเข้าด้วยกันได้ดี					

ข้อ	ศึกษาศักยภาพของกลุ่มนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัย การบินและคมนาคมตามแนวคิดทฤษฎี ของ Peter M. Senge	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
2.4	ท่านคิดว่าท่านได้รับความช่วยเหลือจากอาจารย์ผู้สอนในการให้คำแนะนำในส่วนของวางแผนการเรียนและทิศทางการศึกษาของตนเองในอนาคต					
2.5	ท่านคิดว่าหลังจากจบหลักสูตร ท่านได้รับความรู้และทักษะด้านความปลอดภัยทางการบินตามที่ท่านได้ตั้งเป้าหมายไว้					
<b>3</b>	<b>การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน นักศึกษาต้องมีเป้าหมายหรือวิสัยทัศน์ร่วม</b>					
3.1	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่ยอมรับและสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบของหลักสูตร และมหาวิทยาลัยได้เป็นอย่างดี					
3.2	ท่านเป็นผู้ที่มีความสนใจในนโยบายความปลอดภัยการบินที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ					
3.3	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีความมุ่งมั่น ตั้งใจในการศึกษาเล่าเรียนเพื่อจะสร้างชื่อเสียงให้ตนเองและมหาวิทยาลัยฯ ในอนาคต					
3.4	ท่านคิดว่าเมื่อสำเร็จการศึกษาท่านเป็นผู้ที่มีความผูกพัน และมีความมั่นใจจากการเข้ารับการศึกษาด้านความปลอดภัยการบินกับทางมหาวิทยาลัย					
3.5	ท่านคิดว่าว่าท่านสามารถนำความรู้ด้านความปลอดภัยการบินมาประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับตัวเอง และผู้อื่น					
<b>4</b>	<b>การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน ต้องเรียนรู้การทำงานเป็นทีม</b>					

ข้อ	ศึกษาศักยภาพของกลุ่มนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัย การบินและคมนาคมตามแนวคิดทฤษฎี ของ Peter M. Senge	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
4.1	ในขณะที่ท่านศึกษาอยู่ท่านได้ให้ความร่วมมือในการเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของหลักสูตร และมหาวิทยาลัยเป็นอย่างดี					
4.2	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีทักษะในการแก้ไขปัญหาในเรื่องต่าง ๆ เมื่อท่านทำงานร่วมกับผู้อื่นได้เป็นอย่างดี					
4.3	ท่านคิดว่าท่านสามารถสื่อสารและแบ่งปันความรู้ด้านการบิน ด้านภาษาอังกฤษและทักษะความปลอดภัยการบินให้กับผู้อื่นได้					
4.4	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่มีบทบาทในการเป็นผู้นำให้กับส่วนรวม หรือในบางครั้งท่านสามารถปรับตัวเป็นผู้ตามที่ดีได้ในแต่ละโอกาส					
4.5	ในขณะที่ท่านศึกษาอยู่ท่านมีความสนใจในการเข้ารับการอบรมกับวิทยากรนอกที่อาจารย์ผู้สอนจัดหามาให้เพื่อนำมาพัฒนาศักยภาพในการเรียนของตนเอง					
5	<b>การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยการบิน ต้องมีการคิดเชิงระบบ</b>					
5.1	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่ได้รับการปลูกฝังทักษะด้านความปลอดภัยและมีการตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยอยู่เสมอ					
5.2	ท่านคิดว่าเมื่อเกิดปัญหาท่านสามารถวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาและลำดับขั้นตอนการแก้ไขปัญหาได้เป็นอย่างดี					
5.3	ท่านคิดว่าท่านสามารถชี้แจงหรือรายงานผลการทำงานต่าง ๆ ทั้งข้อดี และข้อเสียอย่างตรงไปตรงมา โดยพร้อมที่จะยอมรับและดำเนินการปรับปรุงแก้ไข					

ข้อ	ศึกษาศักยภาพของกลุ่มนักศึกษาชั้นปีสุดท้ายของวิทยาลัย การบินและคมนาคมตามแนวคิดทฤษฎี ของ Peter M. Senge	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
5.4	ท่านคิดว่าท่านเป็นผู้ที่สามารถประเมินความเสี่ยงกับ สิ่งแวดล้อมรอบตัวที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุกับตนเองหรือ ผู้อื่นได้					
5.5	เมื่อท่านสำเร็จการศึกษาท่านคิดว่าท่านสามารถนำความรู้ ด้านความปลอดภัยการบินไปปรับใช้ในการสมัครงานและ การทำงานในอนาคตได้					

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



## ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์

นักศึกษา นายวีรภัทร เกศะรักษ์ รหัสนักศึกษา 6213200080  
 สาขาวิชา การจัดการการบิน  
 วัน-เดือน-ปีเกิด 13 กุมภาพันธ์ 2536  
 จังหวัดที่เกิด กรุงเทพมหานคร  
 ที่อยู่ปัจจุบัน 100/268 ซอย 4B หมู่บ้านนักกีฬาแหลมทอง ถนนกรุงเทพกรีฑา แขวงสะพานสูง  
 เขตสะพานสูง จังหวัดกรุงเทพมหานคร 10250  
 ประวัติการศึกษา ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล  
 มหาวิทยาลัยศรีปทุม พ.ศ.2559

