

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์
ในสถานการณ์ COVID-19

AN ANALYSIS OF FACTORS INFLUENCING PERSONAL FINANCIAL
MANAGEMENT OF COMMERCIAL AVIATION EMPLOYEES
UNDER COVID-19 RESTRICTION

นางสาวสุทธิดา เลขานุกิจ
สาขาการเงิน โครงการบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
(ผู้รับผิดชอบบทความ)

SUTTIDA LAKHANUKIT

Email: 6114154022@rumail.ru.ac.th

Master of Business Administration (Program in Finance)

Ramkhamhaeng University

Corresponding Author

บทคัดย่อ

การวิจัย มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ (2) ศึกษาทัศนคติของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ต่อสถานการณ์ COVID -19 (3) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ต่อสถานการณ์ COVID - 19 โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ บุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ที่ได้รับผลกระทบทางการเงิน จำนวน 500 คน ใช้สูตรการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างของทาโร ยามาเน่ (Taro Yamane) ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 และยอมรับค่าความคาดเคลื่อนได้ร้อยละ 5

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น แบ่งเป็น 4 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับทัศนคติในสถานการณ์ COVID-19 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับการจัดการการเงินส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม และส่วนที่ 4 เป็นคำถามปลายเปิดเกี่ยวกับผลกระทบทางการเงินด้านอื่น ๆ ของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ ในสถานการณ์ COVID-19

ผลการศึกษาพบว่า บุคลากรทางการบินที่มีปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งในบริษัท และรายได้ต่อเดือนต่างกัน จะมีการจัดการการเงินส่วนบุคคลต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 และทัศนคติต่อสถานการณ์ COVID-19 ของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ในด้านการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเงิน และด้านความอยู่รอดของอุตสาหกรรมการบิน มีผลต่อการจัดการการเงินส่วนบุคคลในสถานการณ์ COVID-19 ทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านรายรับ รายจ่าย และหนี้สิน

คำสำคัญ : บุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์, ทัศนคติ, การจัดการการเงิน, สถานการณ์ COVID-19

Abstract

Title's Name	An Analysis of Factors Influencing Personal Financial Management of Commercial Aviation Employees under COVID-19 Restriction
Student's Name	Ms. Suttida Lakhanukit
Degree Sought	Master of Business Administration
Field of Study	Finance
Academic	2019
Advisory	Dr. Butaga Punturaumporn

The purpose of this research is to study (1) demographic factors of commercial aviation employees, (2) attitude of commercial aviation employees in COVID-19 pandemic situation. (3) influence of personal financial management of commercial aviation employees under the widespread virus condition. The research sample consists of 500 commercial aviation employees who are financially affected. The sample size is calculated by Taro Yamane at the confidence level of 95 percent and 5 percent prediction deviation.

The research instrument contains 4 parts questionnaire constructed by the researcher including part 1 demographic factors question. Part 2 attitude of participants in COVID-19 pandemic situation questions. Part 3 personal financial management of participants questions, and part 4 is an open-ended question about other financial implications of commercial aviation employees in the COVID-19 situation.

The results also found the importance of survival aspects in the aviation industry under the pandemic disease situation and consequently adapting financial behavior regarding participants' income, expenditure, and liabilities.

Keywords: commercial aviation employees, attitude, personal financial management, COVID-19

บทนำ

เศรษฐกิจในระดับโลกรวมถึงในประเทศไทยได้รับผลของการชะลอตัวทางเศรษฐกิจสะสมตั้งแต่ปลายปี 2562 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลมาจากสงครามทางการค้าและค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้น การเกิดเหตุการณ์วิกฤตการระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) นับว่าเป็นการซ้ำเติมเศรษฐกิจไทยอย่างหนัก โดยส่งผลให้หลายภาคส่วนของธุรกิจในประเทศต้องหยุดชะงัก ซึ่งบางธุรกิจสามารถปรับตัวโดยใช้ช่องทางออนไลน์ในการประกอบกิจการต่อไปได้ ในขณะที่บางธุรกิจไม่สามารถปรับตัวได้ และเมื่อผู้คนหยุดเดินทาง นอกจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจะได้รับผลกระทบในแง่ของการขาดผู้ใช้บริการแล้วยังนับว่าเบากว่าอุตสาหกรรมการบิน เนื่องจากต้นทุนคงที่ของสายการบินและ อุตสาหกรรมอื่นมีความแตกต่างกัน เช่น โรงแรมหรือสถานบันเทิงมีอิสระในการเปิด-ปิดกิจการเพื่อลดต้นทุนผันแปร ในขณะที่อุตสาหกรรมการบินไม่สามารถทำได้ เนื่องจากหากปิดกิจการชั่วคราวจะต้องขอใบรับรองผู้ดำเนินการทางอากาศ (AOC) ซึ่งมีค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการดำเนินการใหม่จึงทำให้สายการบินไม่สามารถปิดกิจการ จึงทำให้สายการบินไม่สามารถปิดกิจการลงได้ จึงต้องแบกรับทั้งต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปรดังนั้นอุตสาหกรรมการบินจึงได้รับผลกระทบอย่างหนัก เมื่อบริษัทได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID -19 มีผลทำให้รายได้ลดลงแต่ยังคงมีค่าใช้จ่าย จึงทำให้หลายบริษัทจำเป็นต้องปรับลดเงินเดือนหรือขอความร่วมมือให้ลาโดยไม่ได้รับค่าจ้าง และกรณีที่ร้ายแรงที่สุดคือการให้ออกจากบริษัท จากผลกระทบดังกล่าวทำให้ผู้วิจัยสนใจศึกษาถึงปัจจัยด้านประชากรศาสตร์และทัศนคติของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ในสถานการณ์ COVID -19 ที่มีผลต่อการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ในประเทศไทย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์
2. ศึกษาทัศนคติของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ต่อสถานการณ์ COVID -19
3. ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ต่อ

สถานการณ์ COVID -19

ขอบเขตของงานวิจัย

1. ด้านประชากร ใช้กลุ่มตัวอย่างจากประชากรบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ที่ได้รับผลกระทบทั้งหมด ซึ่งคาดการณ์ได้ประมาณ 40,000 คน (สมาคมนักบินแห่งประเทศไทย; ข้อมูล ณ วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2563)

2. **ด้านเนื้อหา** การวิจัยครั้งนี้เพื่อศึกษาปัจจัยด้านประชากรศาสตร์และทัศนคติของบุคลากรทางการบินในสถานการณ์ COVID-19 ที่มีผลต่อการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ ในด้านรายรับ รายจ่าย และสภาพหนี้สิน

3. **ด้านเวลา** ช่วงระยะเวลาที่ใช้ทำการศึกษาอยู่ในช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม พ.ศ. 2563

สมมติฐานการวิจัย

1. บุคลากรทางการบินที่มีปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ต่างกันจะมีการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินต่างกัน

2. ทัศนคติต่อสถานการณ์ COVID-19 มีผลต่อการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งในส่วนของผู้บริหารสายการบินและรัฐบาลสามารถนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ในสถานการณ์ COVID-19 ไปประกอบการออกนโยบายการให้ความช่วยเหลือแก่บุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ครั้งนี้

2. บุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการการเงินส่วนบุคคลไปประกอบการวางแผนการเงินเพื่อป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินทางการเงินในอนาคต รวมไปถึงการวางแผนการใช้จ่ายทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ทั้งนี้ยังเป็นการกระตุ้นให้เกิดการตระหนักในการวางแผนทางการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์

การทบทวนวรรณกรรม

การจัดการการเงินส่วนบุคคล

(Boone, David L. Kurtz, Douglas Hearth Louis E, 2000) ได้กล่าวถึงว่าทฤษฎีการจัดการการเงินส่วนบุคคลมีหลายองค์ประกอบที่เข้ามาเกี่ยวข้องและต้องมีการกำหนดเป้าหมายในการวางแผนทางการเงินออกเป็น 2 อย่างคือ (1) เป้าหมายระยะสั้น (Short-term Goals) และ (2) เป้าหมายระยะยาว (Long-term Goals) เพื่อให้บรรลุผลสำเร็จในการจัดการการเงินส่วนบุคคล จึงต้องมีความยืดหยุ่นและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน การติดตามปัจจัยภายนอก (External Factors) ของสังคมทั้งในประเทศและต่างประเทศที่จะส่งผลกระทบต่อจัดการการเงินส่วนบุคคลอย่างใกล้ชิดด้วย เช่น นโยบายของรัฐบาล การบริหารจัดการของระบบการเมือง ภาวะเศรษฐกิจซึ่งต้องพิจารณาอย่างรอบครอบและให้สอดคล้องกับแผนการจัดการการเงินส่วนบุคคลด้วย

(Stillman, 1984) กล่าวไว้ว่าทฤษฎีตัวแบบของการจัดการการเงินส่วนบุคคล แบ่งเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการบริหารการเงินที่สำคัญต่าง ๆ 6 ลักษณะดังนี้ (1) การสร้างฐานะความมั่นคงทางการเงิน (Financial Health) (2) การใช้จ่ายอย่างฉลาด (Spending Money Wisely) (3) การใช้จ่ายเงินเพื่อที่อยู่อาศัย (Home

and Real Estate) (4) การสร้างความมั่นคงให้แก่ชีวิตด้วยการทำประกันภัย (Insurance Program) (5) การลงทุนประเภทต่าง ๆ (Diversified Investment Portfolio) (6) การวางแผนการเงินเพื่อสำหรับอนาคตยามปลดเกษียณ (Retirement and Estate Planning)

(Lawrence J. Gitman, 2007) กล่าวว่า การวางแผนการเงินส่วนบุคคล (Personal Financial Planning) กล่าวว่า การวางแผนการเงินส่วนบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดนับเป็นกุญแจสำคัญในการจัดการการเงินส่วนบุคคลเพื่อให้บรรลุเป้าหมายทางการเงินที่วางไว้ได้

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่าการจัดการการเงินส่วนบุคคล ประกอบไปด้วยเป้าหมายสองระยะ คือ ระยะสั้นและระยะยาว โดยเป้าหมายทางการเงินมักเกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางการเงิน การลงทุนในที่พักอาศัย การลงทุนในตราสารประเภทต่าง ๆ รวมไปถึงการวางแผนการเงินเพื่อการเกษียณ และเพื่อให้สามารถบรรลุผลสำเร็จในการจัดการทางการเงินได้อย่างมีประสิทธิภาพจะต้องพร้อมปรับเปลี่ยนแผนการจัดการทางการเงินอยู่เสมอ เช่น ในสถานะฉุกเฉินอาจจะต้องปรับลดเป้าหมายทางการเงิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งแผนการเงินในระยะยาว เช่น การลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ การสร้างสินทรัพย์เพื่อปล่อยเช่า ดังนั้นแผนการจัดการทางการเงินจึงต้องมีความยืดหยุ่นและต้องสอดคล้องกับสถานะแวดล้อมเศรษฐกิจและสังคม โดยจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบหากจะปรับเปลี่ยนแผนการเงิน ทั้งนี้การวางแผนการเงินจะต้องคำนึงถึงกรอบระยะเวลาที่จะบรรลุเป้าหมาย และต้องมีการสำรวจสถานะทางการเงินเพื่อนำข้อมูลที่ได้มาปรับปรุงแก้ไขให้ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายด้านการเงินที่วางไว้

ในการวิจัยฉบับนี้ ได้มีการนำแนวคิดทฤษฎีการจัดการการเงินส่วนบุคคลมาประยุกต์เป็นคำถามในแบบสอบถามการวิจัย ทั้งในส่วนของกรวางแผนด้านรายรับ รายจ่าย และหนี้สิน เช่น คำถามเรื่องการออมเงินเพื่อฉุกเฉิน การชะลอการลงทุน การปรับโครงสร้างหนี้สินให้มีความยืดหยุ่นมากยิ่งขึ้น และการปรับเปลี่ยนอาชีพหรือการเพิ่มทางเลือกอาชีพเพื่อความมั่นคงทางการเงินหากเกิดวิกฤติอีกครั้ง เป็นต้น

ความล้มละลายทางการเงิน

(Gapenski, 1997) กล่าวว่า ความล้มละลายหรือความล้มเหลวทางธุรกิจเป็น 2 ประเภทคือ (1) ความล้มเหลวเชิงเศรษฐกิจ (Economic Failure) หมายถึง ภาวะที่รายได้ของกิจการไม่เพียงพอต่อต้นทุนทั้งหมดที่เกิดขึ้นของกิจการ (2) ความล้มเหลวทางการเงิน (Financial Failure) หมายถึง การที่กิจการอยู่ในภาวะที่ไม่สามารถชำระหนี้สินซึ่งเป็นภาระผูกพันของตนได้โดยอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ (2.1) การไม่สามารถชำระหนี้ได้เชิงเทคนิค (Technical Insolvency) คือ การที่กิจการไม่สามารถชำระหนี้สินหมุนเวียนที่ครบกำหนดชำระได้ (2.2) การไม่สามารถชำระหนี้ได้หรือภาวะล้มละลาย (Insolvency in Bankruptcy) คือ การที่มูลค่าทางบัญชีของหนี้สินทั้งหมดของกิจการมากกว่ามูลค่าตลาดของสินทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ โดยเมื่อเกิดสถานการณ์เช่นนี้จะทำให้กิจการมีโอกาสล้มละลายและนำไปสู่การเข้ากระบวนการฟื้นฟูกิจการ

(Fitzpatrick, 1934) ความล้มละลายทางธุรกิจแบ่งออกออกเป็น 5 ชั้น ได้แก่ ชั้นที่ 1 ระยะเวลาการบ่ม (The Period of Incubation) คือ ระยะเวลาที่กิจการเริ่มประสบภาวะที่ไม่ค่อยดีที่เกิดขึ้นอย่างช้า ๆ โดยที่เจ้าของ

กิจการยังไม่ตระหนักถึงสิ่งที่เกิดขึ้น ขั้นที่ 2 ระยะเวลาขาดสภาพคล่อง (Financially Embarrassed) คือระยะที่กิจการเริ่มมีปัญหาขาดเงินสดในการชำระหนี้ให้ตรงกำหนด ในช่วงนี้กิจการยังคงมีสินทรัพย์มากกว่าหนี้สิน แต่สินทรัพย์ส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องน้อย เช่น ลูกหนี้การค้า หรือสินค้าคงเหลือ ขั้นที่ 3 ระยะเวลาล้มละลาย (Financial Insolvency) คือระยะที่กิจการไม่สามารถชำระหนี้สินได้ซึ่งถือว่าเป็นจุดวิกฤตของกิจการจนส่งผลต่อไปในขั้นที่ 4 ระยะเวลาล้มละลายอย่างสิ้นเชิง (Total Insolvency) คือระยะที่กิจการมีหนี้สินมากกว่าสินทรัพย์ เป็นช่วงที่กิจการไม่สามารถหลีกเลี่ยงภาวะล้มละลายได้ ช่วงนี้เจ้าหนี้จะเข้ามามีความเกี่ยวข้องกับกิจการอาจจะเป็นการปรับโครงสร้างหนี้หรือเข้ามาเข้าควบคุมกิจการขั้นที่ 5 ระยะเวลาล้มละลายโดยสมบูรณ์ (Confirmed Insolvency) ระยะนี้จะค่อนข้างใกล้เคียงกับระยะที่ 4 ซึ่งกิจการยังคงอยู่ในภาวะล้มละลาย แต่ขั้นนี้จะมีกระบวนการทางกฎหมายมาเกี่ยวข้องเพื่อป้องกันผลประโยชน์ให้แก่เจ้าหนี้ของกิจการ

(Altman., 1968) ได้พัฒนาแบบจำลองการพยากรณ์การล้มละลายโดยใช้วิธีการวิเคราะห์จำแนกประเภท (Multiple Discriminant Analysis) มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาตัวแปรที่สามารถคาดการณ์ลักษณะของบริษัทที่จะล้มละลายบริษัท จากผลการศึกษาได้แบบจำลองที่ใช้พยากรณ์การล้มละลายด้วยค่า Z-score ดังนี้

$$z = 0.12x_1 + 0.014x_2 + 0.033x_3 + 0.006x_4 + 0.999x_5$$

โดยที่ x_1 = working Capital / Total Assets, x_2 = Retained Earnings / Total Assets, x_3 = EBIT / Total Assets, x_4 = Market Value Equity Book Value of Total Debt, x_5 = Sales / Total Assets Z = Overall index

โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณาคือถ้าค่า Z มากกว่า 2.99 พยากรณ์ว่าธุรกิจจะไม่ประสบภาวะล้มละลาย แต่ถ้าค่า Z มีค่าน้อยกว่า 1.81 พยากรณ์ว่าธุรกิจจะประสบภาวะล้มละลายและถ้าค่า Z อยู่ระหว่าง 1.81 กับ 2.99 จะถูกจัดอยู่ใน “Gray Zone” แสดงว่ามีโอกาสผิดพลาดเกิดขึ้นจากการพยากรณ์ ซึ่งจากการทดสอบแบบจำลองพบว่า แบบจำลองสามารถพยากรณ์บริษัทที่ไม่ล้มละลายกับบริษัทที่ไม่ล้มละลายล่วงหน้า 1 ปี ได้ถูกต้องถึง 95%

ทฤษฎีการล้มละลายทางการเงินที่กล่าวถึงอัตราส่วนทางการเงินที่เหมาะสมในการดำเนินธุรกิจ มีผลต่ออัตรการล้มละลายของบริษัท ดังนั้นจากกรณีการยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลาย ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ. 2563 เมื่อศึกษาอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (Debt to Total Asset Ratio) พบว่ามีหนี้สินมากกว่าสินทรัพย์รวมถึง 25 เท่า และในอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity Ratio) พบว่ามีหนี้สินมากกว่าทุนถึง 70 เท่า จากข้อเท็จจริงทางการเงินดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าบริษัทการบินไทยอยู่ในภาวะมีหนี้สินล้นพ้นตัวและมีโอกาสในการล้มละลายสูงมาก

บทสัมภาษณ์คุณกิจพน ไพรไพศาลกิจ ผู้อำนวยการอาวุโสและนักกลยุทธ์ บริษัท หลักทรัพย์ยูโอบี เคย์เฮียน (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) และ คุณบรรยง พงษ์พานิช ประธานกรรมการบริหาร กลุ่มธุรกิจการเงินเกียรตินาคินภัทร (KKP) และอดีตกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีการวิเคราะห์ที่ตรงกันหลายประการ เช่น ปัญหาเชิงโครงสร้าง และศักยภาพในการแข่งขัน โดยปัญหาเชิงโครงสร้างนั้น

พบว่าจำนวนสัดส่วนของพนักงานขององค์กรมีจำนวนมากเกินไปเมื่อเทียบกับองค์กรขนาดเดียวกันที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกัน ดังนั้นเพื่อจะสร้างประสิทธิภาพในการทำงาน (Efficiency) โดยคำนึงถึงความสามารถในการผลิต (Capability) ตลอดจนการทำงาน (Working) ที่ทำให้เกิดผลลัพธ์ (Output) ที่มีคุณภาพ (Quality Product) รวมไปถึงการลดต้นทุน (Cost Reduction) ในส่วนที่ไม่จำเป็น เช่น ค่านายหน้าวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ค่าดำเนินการส่วนที่ไม่จำเป็น รวมไปถึงสวัสดิการของพนักงานที่ต้องปรับลดลง ขณะเดียวกันบริษัทจะต้องกระตุ้นให้บริษัทย่อย (Subsidiary Company) . ในเครือ เช่น ครัวการบินไทย ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยความสามารถในการแข่งขันของการบินไทยยังถือว่าเป็นห่วง เนื่องจากความสามารถในการแข่งขันมีผลโดยตรงต่อความสามารถในการทำกำไร เช่น การบินไทยมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) 80% แต่ขาดทุน 4,500 ล้านบาทในไตรมาสที่ 3 ปีเดียวกันสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ที่มีการจองที่นั่งโดยสาร 81% และกำไร 5,000 ล้านบาท จากข้อเท็จจริงดังกล่าวสามารถนำไปสู่สมมติฐานทางการเงินได้ 2 ประการ คือ (1) การขายสินค้าราคาถูกกว่าต้นทุน และ (2) ต้นทุนในการขายสินค้าแพงเกินไป แต่เมื่อเทียบราคาตัวโดยสารของการบินไทยที่สูงกว่าราคาตลาด จึงอาจสรุปได้ว่าต้นทุนที่ดำเนินกิจการสูงเกินไป ซึ่งมีกรณีศึกษาหลายสายการบิน เช่น สายการบินฟิลิปปินส์แอร์ไลน์ (Philippine Airlines) ที่เผชิญกับภาวะขาดทุนอย่างหนักในฝ่ายช่างซ่อมบำรุงเครื่องบิน จึงได้จ้างค็อยท์เชอลูฟท์ฮันซ่า อาก (Deutsche Lufthansa AG) ซึ่งเป็นสายการบินใหญ่ที่สุดของประเทศเยอรมนีเข้ามาบริหาร โดยได้ปรับลดพนักงานในแผนกลงครึ่งหนึ่งเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน (Productivity)

ในอดีตความได้เปรียบในการแข่งขันของการบินไทย คือ การผูกขาดทางการค้า แต่เมื่อมีการเปิดเสรีการบินและต้องแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำ (Low-cost Airline) จึงสะท้อนให้เห็นความสามารถที่แท้จริงในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ซึ่งรัฐวิสาหกิจในปัจจุบันต้องมีการปรับตัวให้เพื่อตอบ โจทย์ผู้บริโภค เช่น บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด (ปณท) ที่มีการปรับตัวเพื่อแข่งขันกับระบบขนส่งเอกชนที่เข้ามาในประเทศไทยจนสามารถอยู่รอดในสภาพการแข่งขันในยุคปัจจุบัน

ทัศนคติ

(Schiffman, 1994) ได้ให้ความหมายของทัศนคติว่าเป็นความโน้มเอียงที่เกิดจากการเรียนรู้ทำให้มีพฤติกรรมที่มีต่อสิ่งหนึ่งและได้กำหนดองค์ประกอบทัศนคติไว้ 3 ส่วนดังนี้ (1) ความเข้าใจ (Cognitive Component) คือความรู้ (Knowledge) การรับรู้ (Perception) ความเชื่อ (Beliefs) ซึ่งแตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล การรับรู้ (2) ความรู้สึก (Affective Component) จะสะท้อนอารมณ์ (Emotion) หรือความรู้สึก (Feeling) ที่มีต่อความคิดหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง (3) พฤติกรรม (Conative Component หรือ Behavior หรือ Doing) จะสะท้อนถึงแนวโน้มการกระทำที่แสดงออก

(Gibson, 2000) กล่าวว่า ทัศนคติเป็นส่วนที่ยึดติดแน่นกับบุคลิกภาพของบุคคลเรา ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงในองค์ประกอบหนึ่งทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในอีกองค์ประกอบหนึ่งซึ่งทัศนคติ 3 องค์ประกอบมีดังนี้ (1) ความรู้สึก (Affective) ได้รับการถ่ายทอดการเรียนรู้มาจากกลุ่มคนใกล้ชิด เช่น

ครอบครัว เพื่อน สังคม (2) ความรู้ความเข้าใจ (Cognitive) ประกอบด้วยการรับรู้ของบุคคลความคิดเห็นและความเชื่อของบุคคล (3) พฤติกรรม (Behavioral) หมายถึง แนวโน้มหรือความตั้งใจ (Intention) ของคนที่จะแสดงบางสิ่งบางอย่างหรือที่จะกระทำ

(Katz, 1960) ได้กล่าวถึงหน้าที่ของทัศนคติที่สำคัญ 4 ประการดังนี้ (1) หน้าที่ในการปรับตัว (Adjustment Function) ทัศนคติช่วยให้สามารถปรับตัวเข้าหาสิ่งที่ทำให้ได้รับความพึงพอใจ ขณะเดียวกันก็หลีกเลี่ยงต่อสิ่งที่ไม่ปรารถนาไม่พอใจ (2) หน้าที่ในการป้องกันตน (Ego – defensive Function) ทัศนคติช่วยปกป้องภาพลักษณ์แห่งตน (Ego or Self Image) ต่อความขัดแย้งที่เกิดขึ้นภายในจิตใจและแสดงออกมาเป็นกลไกที่ป้องกันตนเอง (3) หน้าที่ในการแสดงออกของค่านิยม (Value Expressive Function) จะแสดงลักษณะที่แท้จริงของตนเองที่จะสร้างความพอใจให้กับบุคคลที่แสดงทัศนคตินั้นออกมา (4) หน้าที่ในการแสดงออกถึงความรู้ (Knowledge Function) มนุษย์แสวงหาความมั่นคง ความหมาย ความเข้าใจเกี่ยวกับสิ่งเหล่าต่าง ๆ ทัศนคติจะเป็นสิ่งที่ใช้ประเมิน และทำความเข้าใจเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม

(Kelman, 1967) ได้อธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงทัศนคติโดยมีความเชื่อว่าทัศนคติอย่างเดียวกัน อาจเกิดในตัวบุคคลด้วยวิธีที่ต่างกัน จากความคิดนี้โดยได้แบ่งกระบวนการเปลี่ยนแปลงทัศนคติออกเป็น 3 ประการคือ (1) การยินยอม (Compliance) จะเกิดได้เมื่อบุคคลยอมรับสิ่งที่มีอิทธิพลต่อตนเอง และมุ่งหวังจะได้รับความพอใจจากบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มีอิทธิพล (2) การเลียนแบบ (Identification) การเลียนแบบเกิดขึ้นเมื่อบุคคลยอมรับสิ่งเร้าหรือสิ่งกระตุ้นซึ่งการยอมรับนี้ เป็นผลมาจากการที่บุคคลต้องการจะสร้างความสัมพันธ์ที่ดีหรือที่พอใจระหว่างตนเองกับผู้อื่น (3) ความต้องการที่อยากจะเปลี่ยน (Internalization) เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นเมื่อบุคคลยอมรับสิ่งที่มีอิทธิพลเหนือกว่าซึ่งตรงกับความต้องการภายในค่านิยม พฤติกรรมที่เปลี่ยนไปในลักษณะนี้จะสอดคล้องกับค่านิยมที่บุคคลมีอยู่เดิม

(ศิวารถ กิตติวัฒน์, 2551) การวัดทัศนคติ เป็นสิ่งที่มีความสำคัญ เพราะการรู้ถึงทัศนคติของบุคคลหรือกลุ่มคนที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งว่าเป็นไปในทิศทางใดและมีความเข้มมากน้อยแค่ไหนจะทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถคาดการณ์พฤติกรรมที่อาจจะเกิดขึ้นของบุคคลนั้นได้ และสามารถวางแผนดำเนินการได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพโดยการวัดทัศนคติอาจทำได้หลายวิธี ดังนี้ (1) การสังเกต (Observation) เป็นวิธีการศึกษาพฤติกรรมที่แสดงออกของบุคคลที่มีต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดแล้วนำข้อมูลที่สังเกตนั้นไปอนุมานว่าบุคคลนั้นมีทัศนคติต่อสิ่งนั้นอย่างไร (2) การสัมภาษณ์ (Interview) เป็นวิธีวัดที่ถูกนำมาใช้บ่อยครั้งเพราะมีความสะดวกและง่ายต่อการวัดเช่นการใช้คำถามปลายเปิด (Open-ended Question) (3) แบบรายงานตนเอง (Self-Report) เป็นวิธีการศึกษาทัศนคติโดยใช้แบบรายงานตัวเองนี้มักจะถูกสร้างขึ้นในรูปแบบของเครื่องมือวัดที่เรียกว่ามาตรวัด (Scale) เช่นมาตรวัดทัศนคติของเทอร์สโตน (Thurstone) และมาตรวัดทัศนคติของลิเคิร์ต (Likert) เป็นต้น

ทัศนคติ คือ ความโน้มเอียงที่เกิดจากการเรียนรู้ส่งผลทำให้มีความรู้สึกหรือพฤติกรรมต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ทัศนคติประกอบไปด้วยการรับรู้ที่จะส่งผลต่อความรู้สึกและสะท้อนไปยังพฤติกรรม โดยมักได้รับการถ่ายทอดทัศนคติจากบุคคลใกล้ชิด ทัศนคติต่อสถานการณ์ต่าง ๆ เกิดจากความรู้ที่สะสม การประเมิน

สถานการณ์เพื่อแสดงออกเป็นพฤติกรรม ทั้งนี้ทัศนคติยังมีหน้าที่ในการปรับตัวให้สามารถเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับสังคม และป้องกันตนเองโดยการสร้างความนับถือตนเอง และหลีกเลี่ยงสิ่งที่ไม่พึงประสงค์ การเปลี่ยนแปลงทัศนคติจะประกอบไปด้วยการยินยอมต่อบุคคลหรือกลุ่มสังคมที่มีอิทธิพล การเลียนแบบตามบุคคลที่มีผลต่อการ โน้มน้าวจิตใจ และความต้องการเปลี่ยนแปลงซึ่งเกิดจากค่านิยมภายในของตัวบุคคล การวัดทัศนคติจะทำให้สามารถคาดการณ์พฤติกรรมของบุคคลเพื่อวางแผนจัดการได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

อุตสาหกรรมการบิน

ประวัติความเป็นมาของธุรกิจการบินโลกเริ่มโดยพี่น้องตระกูลไรท์ (Wright) ชาวสหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม ค.ศ.1903 ซึ่งธุรกิจการบินเริ่มต้นด้วยการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์เป็นประจำระหว่างนครนิวยอร์กกับนครปารีสในปี ค.ศ.1927 และเริ่มมีการขนส่งผู้โดยสารเป็นประจำเมื่อปี ค.ศ.1935 ต่อมาในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ.1944 รัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้ส่งสาส์นไปยังประเทศต่าง ๆ ที่เป็นพันธมิตรและเป็นกลางรวม 55 ประเทศเข้าร่วมประชุม และได้ลงนามในกรมสารสุดท้ายเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ.1944 โดยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 4 เมษายน ค.ศ.1945 ในนามอนุสัญญาชิคาโก จึงเกิดองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization; ICAO) ทำให้กิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ธุรกิจการบินไทยเริ่มในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยเริ่มจากการบินทหารซึ่งทำการทดลองขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ.2463 จากกรุงเทพฯ-นครราชสีมาในปี พ.ศ.2467 ต่อมาในปี พ.ศ.2490 ได้จัดตั้งบริษัทเดินอากาศ จำกัด ขึ้นรับโอนกิจการขนส่งทางอากาศจากกองทัพอากาศมาดำเนินการภายในประเทศและประเทศใกล้เคียงในปี พ.ศ.2502 บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ร่วมกับบริษัทการบินสแกนดิเนเวียจัดตั้งบริษัทการบินไทย จำกัด ขึ้นทำการบินระหว่างประเทศจนกระทั่งวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2531 จึงรวมบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด และบริษัทการบินไทย จำกัด เข้าด้วยกัน โดยใช้ชื่อว่าบริษัทการบินไทย จำกัด

ปัจจัยความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบิน มีดังนี้ (1) ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นปัจจัยที่มีความผันผวนอย่างต่อเนื่องบริษัทการบินส่วนใหญ่จึงต้องจัดทำประกันความเสี่ยงจากความผันผวนของน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) (2) อัตราแลกเปลี่ยน เนื่องจากบริษัทในอุตสาหกรรมการบินมักมีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศมากกว่า 1 สกุลเงิน แต่ละบริษัทจึงต้องบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพโดยมักจะใช้นโยบายการจัดให้รายจ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด (Natural Hedging) (3) อัตราดอกเบี้ย เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุน ซึ่งในบางกรณีอาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของบริษัทในอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น (4) อายุอากาศยาน ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานานจะสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ใหม่กว่า (5) การแข่งขันเชิงรุกจากสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier: LCC) และสายการบินใหม่ (New Comers) อาจส่งผลให้บางบริษัท

เสียโอกาสทำการบินในเส้นทางใหม่รวมไปถึงอาจจะสูญเสียลูกค้าได้ เนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำ มักแข่งขันกันที่ราคาตัวโดยสาร (6) ความผันผวนของเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมการบินมีลักษณะเฉพาะตัวคือมีอัตรากำไรต่ำและมีต้นทุนคงที่สูง ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ไม่ได้เปลี่ยนแปลงตามอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ในขณะที่รายได้ที่เกิดจากแต่ละเที่ยวบินจะสัมพันธ์โดยตรงกับจำนวนผู้โดยสารหรือสินค้าที่รับขน (7) ความเสี่ยงจากเหตุการณ์ไม่ปกติ เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรค หรือสภาวะอากาศแปรปรวน

อุตสาหกรรมการบินเป็นกลุ่มธุรกิจที่ต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้หลายภาคส่วน ทั้งฝ่ายให้บริการกับผู้โดยสารโดยตรง เช่น นักบินพาณิชย์ พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน พนักงานภาคพื้น และฝ่ายอำนวยการบริหารเพื่อให้เกิดความคล่องตัวของกิจการ เช่น แผนการเงิน แผนการตลาด รวมไปถึงฝ่ายสนับสนุน เช่น วิศวกรซ่อมบำรุง ด้วยลักษณะของกิจการที่มีบุคลากรเป็นจำนวนมากทำให้ต้นทุนสูง และต้องมีการลงทุนในการคัดเลือกเพื่อผลิตบุคลากร เช่น ศิษย์การบินหรือนักเรียนทุนสายการบิน ทั้งนี้อุตสาหกรรมการบินยังต้องดำเนินกิจการภายใต้กฎระเบียบการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ นับว่าธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่มีทั้งความเสี่ยงและความกดดันสูงในการประกอบกิจการ

กรอบแนวคิดในการวิจัย

1. ตัวแปรอิสระ

- ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งในบริษัท รายได้ต่อเดือน
- ศักยภาพของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ต่อสถานการณ์ COVID-19 ได้แก่

2. ตัวแปรตาม

- การจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรการบินเชิงพาณิชย์ในด้านรายรับ ด้านรายจ่าย และด้านหนี้สิน

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) และ มีการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการสำรวจจากแบบสอบถาม (Question) ซึ่งได้รับความอนุเคราะห์จากผู้เชี่ยวชาญทางด้าน การศึกษางานวิจัยเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของภาษาและความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของแบบสอบถาม เพื่อพิจารณาตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาและเสนอแนะเพื่อปรับปรุงให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น หลังจากนั้นนำไปทดลองใช้ (Try-out) กับบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ที่ได้รับผลกระทบทางการเงินจาก สถานการณ์ COVID-19 โดยจะทำการทดสอบเบื้องต้น (Pre-test) เพื่อหาความน่าเชื่อถือด้วยวิธีครอนแบคอัลฟา (Cronbach's Alpha) จากโปรแกรมสำเร็จรูปในการวิเคราะห์ โดยผลการทดสอบแบบสอบถามทั้งหมดจำเป็นต้องมีความเชื่อมั่น (α) ไม่ต่ำกว่า 0.7 ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่ยอมรับได้ โดยแบบสอบถามในงานวิจัยเล่มนี้มีระดับความเชื่อมั่นที่ 0.824 โดยหมายความว่ามีความน่าเชื่อถือสูงและสามารถนำไปเก็บข้อมูลได้

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามจะนำมาใส่รหัสและแปลงค่าเป็นตัวเลข เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการวิจัยในครั้งนี้ โดยแบ่งเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ข้อมูลเกี่ยวกับการปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ในสถานการณ์ COVID-19 จำแนกตามปัจจัยประชากรศาสตร์ และแต่ละด้านของทัศนคติ ซึ่งใช้วิธีการประมวลผลหาค่าทางสถิติด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป (SPSS) โดยมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) จะใช้การวิเคราะห์ข้อมูลดังต่อไปนี้

1.1 ใช้ค่าร้อยละ (Percentage) และค่าความถี่ (Frequency) กับตัวแปรที่มีระดับการวัดเชิงกลุ่ม คือ ปัจจัยประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงานในบริษัท และรายได้ต่อเดือน

1.2 ใช้ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) กับตัวแปรที่มีระดับการวัดเชิงปริมาณ ได้แก่ ระดับทัศนคติของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ต่อสถานการณ์ COVID-19

2. สถิติอนุมาน (Inferential Statistics) ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังต่อไปนี้

2.1 กลุ่มตัวอย่างบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ ซึ่งจำแนกตามเพศ จะใช้การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติการทดสอบ T-test

2.2 กลุ่มตัวอย่างบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ ซึ่งจำแนกตามอายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงานในบริษัทและรายได้ต่อเดือน จะใช้การวิเคราะห์ ข้อมูลด้วยสถิติความแปรปรวนทางเดียว (One – way ANOVA) หากพบความแตกต่างจะนำไปสู่การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ โดยใช้วิธีของ LSD

2.3 เพื่อศึกษาทัศนคติของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ต่อสถานการณ์ COVID-19 ที่มีผลต่อการจัดการการเงินของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ ผู้วิจัยจะใช้การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ซึ่งผู้วิจัยทำการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงโครงสร้างด้วยวิธี Principal Component Analysis (PCA) ในการหาจำนวนขององค์ประกอบ (Factor) ที่เกิดจากข้อคำถามต่าง ๆ และกำหนดค่าในโปรแกรมสำเร็จรูป ในการทำ Principal Component Analysis จะได้อ่านน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) ซึ่งน้ำหนักปัจจัยในแต่ละด้านปัจจัยทางการตลาดออนไลน์แต่ละข้อคำถามมีค่ามากกว่า 0.3 หมายความว่าแต่ละคำถามมีน้ำหนักที่ดี

สรุปผลการวิจัย

ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่างสามารถแบ่งออกเป็นเพศชาย 60.4% และเพศหญิง 39.6% โดยส่วนใหญ่มีอายุ ระหว่าง 26 – 35 ปี คิดเป็น 42.2% ระดับการศึกษาส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่าง คือ ระดับปริญญาตรี คิดเป็น 63.4% ตำแหน่งในบริษัทส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานภาคพื้นคิดเป็น 34.8% และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนส่วนใหญ่อยู่ที่ 10,000 – 20,000 บาท และ 20,001– 30,000 บาท มีจำนวนเท่ากันมากที่สุดคือ คิดเป็น 27%

ทัศนคติต่อสถานการณ์ COVID-19 ของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ในภาพรวม มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.171 ด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ ด้านมาตรการความช่วยเหลือของภาครัฐ รองลงมา คือ ด้านความอยู่รอดของอุตสาหกรรมการบิน และน้อยที่สุดคือ ด้านการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทางการเงิน

ด้านมาตรการความช่วยเหลือของภาครัฐพบว่า รัฐบาลควรมีแผนรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินที่กระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.642 รองลงมา คือ รัฐบาลควรให้เงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft loan) ตามข้อเสนอของแต่ละสายการบิน ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.568 และ รัฐบาลควรช่วยเหลือเรื่องภาระทางการเงิน ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.166 รองลงมาตามลำดับ และน้อยที่สุดคือ การมีสิทธิได้รับเงินเยียวยา 5,000 บาทจากรัฐบาลเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.874

ด้านความอยู่รอดของอุตสาหกรรมการบินพบว่า รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับความอยู่รอดของอุตสาหกรรมการบิน มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.582 รองลงมา คือ สายการบินบางสาย อาจล้มละลายจากสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.266 และ เมื่อสถานการณ์ COVID-19 จบลงแต่จำนวนผู้โดยสารลดลง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.150 รองลงมาตามลำดับ และน้อยที่สุดคือ อุตสาหกรรมการบินจะไม่สามารถฟื้นตัวได้ภายใน 1-2 ปี โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.722

ด้านการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเงินพบว่า หลังจากสถานการณ์ COVID-19 ต้องออมเงินเพื่อสถานการณ์ฉุกเฉิน มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.632 รองลงมา คือ การนำเงินออมมาใช้ในสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.266 และ การหารายได้จากช่องทางอื่นในสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.016 รองลงมาตามลำดับ และน้อยที่สุดคือ การต้องเปลี่ยนสายอาชีพเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.168

การจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ในภาพรวม มีระดับการปฏิบัติอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.480 โดยเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ ด้านรายจ่าย รองลงมา คือด้านรายรับ และน้อยที่สุดคือด้านหนี้สิน

ด้านรายจ่ายพบว่า ส่วนใหญ่มีการวางแผนตัดค่าใช้จ่ายฟุ่มเฟือยเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 รองลงมา คือ การชะลอแผนการลงทุน ทั้งนี้ก็ยังมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 และน้อยที่สุดคือ การซื้อประกันสุขภาพในสถานการณ์ COVID-19

ด้านรายรับพบว่า ส่วนใหญ่เงินเดือนประจำที่ได้รับจากสายการบินลดลงในสถานการณ์ COVID-19 รองลงมา คือ การหารายได้ทดแทน และ การนำเงินออมมาใช้ หรือขอกู้ยืมเงินในสถานการณ์ และน้อยที่สุดคือ การเปลี่ยนอาชีพ การบังคับลาโดยไม่จ่ายเงินเดือน ให้ออกเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19

ด้านหนี้สินพบว่า ส่วนใหญ่ขอพักการชำระหนี้กับสถาบันการเงินในสถานการณ์ COVID-19 รองลงมา คือ ขอบริษัทโครงสร้างหนี้กับสถาบันการเงินในสถานการณ์ COVID-19 และ ขายสินทรัพย์เพื่อนำเงินมาชำระหนี้เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 และน้อยที่สุดคือ การยินยอมให้สถาบันการเงินยึดทรัพย์สินเพื่อชำระหนี้เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19

ทัศนคติต่อสถานการณ์ COVID-19 มีผลต่อการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ จากผลการวิเคราะห์สมการถดถอยมีตัวแปรอิสระทั้งหมด 3 ตัวแปรพบว่า ตัวแปรอิสระจำนวน 2 ตัวแปรมีผลต่อการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ในสถานการณ์ COVID-19 โดยภาพรวม เรียงลำดับจากด้านที่มีผลสูงสุดคือ ด้านด้านการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทางการเงินรองลงมาคือ ด้านความอยู่รอดของอุตสาหกรรมการบิน

ดังนั้นจึงสรุปบุคลากรทางการบินที่มีปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งในบริษัท และรายได้ต่อเดือนต่างกัน จะมีการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินต่างกัน

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งนี้

จากผลการวิจัยครั้งนี้ มีข้อเสนอแนะในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ เพื่อใช้เป็นแนวทางให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการวางแผนรับมือการช่วยเหลือ และป้องกันทางการเงินแก่บุคลากรทางการบินหากเกิดวิกฤติขึ้นอีกครั้งในอนาคต โดยผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ผลการวิจัยในด้านทัศนคติของบุคลากรทางการบินต่อสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งชี้ให้เห็นว่าบุคลากรทางการบินต้องการความช่วยเหลือของภาครัฐ (ตารางที่ 8) โดยเฉพาะในเรื่องการวางแผนรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินที่กระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน (ตารางที่ 9) ทั้งนี้บุคลากรทางการบินยังมีความเห็นว่ารัฐบาลควรสนับสนุนเงินกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft loan) แก่สายการบิน เพื่อจะสามารถนำเงินดังกล่าวไปฟื้นฟูกิจการได้ และในด้านความอยู่รอดของอุตสาหกรรมการบิน (ตารางที่ 11) ซึ่งชี้ให้เห็นว่าในบุคลากรทางการบินมีความเห็นว่ารัฐบาลควมให้ความสำคัญต่อการอยู่รอดของสายการบิน ทั้งนี้บุคลากรทางการบินยังคาดการณ์ว่าสายการบินบางสายอาจจะล้มละลายเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 ซึ่ง หากเกิดการล้มละลายของสายการบินจะกระทบต่อเศรษฐกิจโดยรวมเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นอัตราการว่างงานในประเทศ ซึ่งจะส่งผลทำให้การบริโภคของภาคประชาชนลดลงซึ่งส่งผลทำให้เศรษฐกิจจะชะลอตัวได้

2. ผลการวิจัยในด้านการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์พบว่าบุคลากรทางการบินมีรายรับจากเงินเดือนประจำลดลง จึงต้องนำเงินออมเพื่อฉุกเฉินมาใช้จ่ายหรือกู้เงินมาใช้จ่ายในสถานการณ์ COVID-19 โดยบุคลากรทางการบินมีการขอพักชำระหนี้รวมถึงเจรจาปรับโครงสร้างหนี้ ทั้งนี้การวิเคราะห์สมการถดถอยพบเพื่อหาปัจจัยที่ส่งผลต่อการจัดการทางการเงินของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ในสถานการณ์ COVID-19 พบว่า การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทางการเงินและความอยู่รอดของอุตสาหกรรมการบินมีผลต่อการจัดการทางการเงิน ทั้งในด้านรายรับ รายจ่าย และหนี้สินของบุคลากรทางการบิน ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเข้ามาช่วยเหลือในด้านการเงินตามที่สมาคมนักบินไทยได้นำเสนอต่อคณะรัฐบาลไว้ ณ วันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2563 โดยให้พนักงานที่มีรายได้ไม่ถึง 1.5 แสนบาทต่อปีให้สามารถใช้สิทธิรับเงินเยียวยา 5,000 บาทในโครงการเราไม่ทิ้งกัน และขอให้รัฐบาลช่วยในเรื่อง

มาตรการภาษีของพนักงานสายการบินที่มีเงินเดือนสูง รวมถึงปัญหานี้สิน โดยเฉพาะการประนอมหนี้กับสถาบันการเงิน

ข้อเสนอแนะเพื่อการทำวิจัยครั้งถัดไป

1. ควรมีการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวด้วยวิธีอื่น ๆ เช่น การสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview) หรือ การสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อให้ได้ข้อมูลในเชิงลึกมากขึ้น
2. ควรมีการเพิ่มปัจจัยด้านอื่นในตัวแปรอิสระเพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่ส่งผลการจัดการการเงินส่วนบุคคลของบุคลากรทางการบินเชิงพาณิชย์ เช่น ระยะเวลาในการทำงาน จำนวนสมาชิกในครอบครัวที่ต้องดูแล ภาระค่าใช้จ่ายต่อเดือน เป็นต้น
3. ควรศึกษาเพิ่มเติมในด้านการวางแผนทำประกันสุขภาพในกลุ่มบุคลากรทางการบิน การลงทุนเพื่อกระจายความเสี่ยงทางการเงินของบุคลากรทางการบิน และสถานะหนี้สินของบุคลากรทางการบิน เพื่อเป็นการต่อยอดงานวิจัยฉบับนี้

เอกสารอ้างอิง

- จันทร์เพ็ญ บุญฉาย การจัดการการเงินส่วนบุคคล กรณีศึกษาเฉพาะกลุ่มวัยทำงานในเขตกรุงเทพมหานคร. - กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2552.
- ชยาภรณ์ มงคลเสรีชัย การวิเคราะห์ความล้มเหลวทางการเงินของบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกรณีศึกษากลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์. - กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, 2560.
- ณัฐนิชา อร่ามเชียรธำรง การพยากรณ์ความล้มเหลวทางการเงินของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์. - กรุงเทพฯ : คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554.
- ปฏิพัทธ์ ชูเสนและคณะ ทศนคติของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ชินวัตร: กรณีศึกษาการดำเนินการในระหว่างเดือนสิงหาคม 2554-เดือนมกราคม 2555. - กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเกริก, 2555.
- ภรณ์ทิพย์ ชูรอด การพยากรณ์ความล้มเหลวทางการเงินของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. - กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2557.
- ศราวุธ พรนามาม ทศนคติของประชาชนที่มีต่อบทบาทของสมาชิกสภากรุงเทพมหานคร: กรณีศึกษาประชาชนเขตคันนายาว. - กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเกริก, 2556.
- ศานติ ศาสนปัทม์ ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการวางแผนทางการเงินของพนักงานโรงงานผลิตเคมีและผงโลหะแห่งหนึ่งในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง. - ชลบุรี : มหาวิทยาลัยบูรพา, 2553.
- ศิริพร เสริตานนท์ ทศนคติของคนไทยที่มีต่อสินค้าไทยและสินค้าต่างประเทศ. - กรุงเทพฯ : เซนต์จอร์จส์, 2543.

ศิวนารถ กิตติวัฒน์ การศึกษาทัศนคติของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจร ในเขตอำเภอฝาง จังหวัดเชียงใหม่ . - เชียงราย : บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย, 2551.

อภิลิธิ เข้มงวด การศึกษาความแม่นยำและพัฒนาตัวแบบ Altman's EM-Score Model สำหรับการพยากรณ์ ความล้มเหลวทางการเงินของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. - กรุงเทพฯ : คณะ บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, 2554.

อรอนงค์ ไชยบุญเรือง การวางแผนการเงินส่วนบุคคลของพนักงานธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) สาขา ในอำเภอเมืองเชียงใหม่. - เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2552.

Boone, David L. Kurtz, Douglas Hearth Louis E Planning Your Financial Future. - USA : The Dryden Press, 2000.

Brigham Eugene F. & Louis C. Gapenski Financial Management; Theory and Practice. - Chicago : Dryden Press., 1997. - Eighth Edition.

David S. Morrison, Michael D. Joehnk Lawrence J. Gitman. Personal Financial Planning. - Australia : Thomson , 2007.

Dennis Tamesberger, Simon Theurl Matthias Schnetzer Mitigating mass layoffs in the COVID-19 crisis: Austrian short-time work as international role model. - London : VOX CEPR Policy Portal, 2020.

Fitzpatrick Transitional stages of a business failure. The Accounting Review. - 1934.

Herbert C. Kelman Attitude change in compliance, identification and internalization Three process of attitude change. - New York, USA : John Wiley & Sons, 1967.

Iyer Rajesh Bhandari Shyam B. Predicting Business Failure Using Cash Flow Statement Based Measures. Managerial Finance. - 2013.

J. L. Gibson Organizations Behavior - Boston, USA: Irwin, 2000.

Katz The functional approach to study of attitude - USA: Public Opinion Quarterly, 1960.

Leon G., Kanuk, Leslie Lazar Schiffman Consumer Behavior. - New Jersey, USA : Prentice-Hall, 1994.

Mead Over David Evans The Economic Impact of COVID-19 in Low- and Middle-Income Countries. - Washington : Center for Global Development , 2020.

Richard J. Stillman Guild to Personal Finance - USA: University of New Orleans, Prentice-Hall, 1984.

Shyam B. Bhandari Two Discriminant Analysis Models of Predicting Business Failure: A Contrast of the Most Recent with the First Model. American Journal of Management. - 2014.

Teodora Boneva, Marta Golin, Christopher Rauh Abigail Adams-Prassl The large and unequal impact of COVID-19 on workers. - London : VOX CEPR Policy Portal, 2020