

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

สารนิพนธ์

ของ

ประภาพร สุขเกษม

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ

พฤษภาคม 2551

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

สารนิพนธ์

ของ

ประภาพร สุขเกษม

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ

พฤษภาคม 2551

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

บทคัดย่อ

ของ

ประภาพร สุขเกษม

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ

พฤษภาคม 2551

ประภาพร สุขเกษม. (2551). ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่.

สารนิพนธ์ ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์การจัดการ). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย

ศรีนครินทรวิโรฒ. อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์: รองศาสตราจารย์ ดร.อรรถิพย์ ราชฎ์นิยม.

การศึกษาในครั้งนี้มีจุดหมายเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ ผู้โดยสารซึ่งเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร จำนวน 390 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผลการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี ระดับการศึกษาอยู่ที่ปริญญาตรี ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน รายได้ต่อเดือนมากกว่า 22,000 บาท มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา มีการตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางและออกค่าโดยสารด้วยตนเอง ซื้อบัตรโดยสารที่เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารในวันเดินทาง ชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสดมากกว่าชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิต มีความถี่ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ 1 – 2 ครั้งต่อปี และเหตุผลอันดับแรกที่ผู้โดยสารใช้ในการเลือกวิธีการเดินทาง คือ ความปลอดภัยในการเดินทาง

ผลจากการประมาณค่าแบบจำลอง Multinomial Logit พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.1 ต่อการเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถโดยสาร ได้แก่ เพศ และวัตถุประสงค์ในการเดินทาง และมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ได้แก่ ระดับการศึกษา และอัตราค่าโดยสารในการเดินทาง และปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.1 ต่อการเลือกเดินทางโดยรถไฟเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถโดยสาร ได้แก่ เพศ รายได้ และวัตถุประสงค์ในการเดินทาง และมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ได้แก่ เพศ อาชีพ และอัตราค่าโดยสารในการเดินทาง แบบจำลองมีร้อยละความถูกต้องโดยรวมของแบบจำลอง คือ ร้อยละ 72.8 และมีค่า McFadden-R² ซึ่งเป็นการวัดความถูกต้องในการทำนายผลของแบบจำลอง (Goodness of fit) คือ .463 ดังนั้นสรุปได้ว่า แบบจำลอง Multinomial Logit นี้มีความเหมาะสมกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารที่ทำการศึกษา

FACTORS AFFECTING TRAVEL CHOICE FROM BANGKOK TO HAD YAI

AN ABSTRACT

BY

PRAPAPORN SUKKASEM

Presented in Partial Fulfillment of the Requirements for the
Master of Economics Degree in Managerial Economics
at Srinakharinwirot University

May 2008

Prapaporn Sukkasem. (2008). *Factors Affecting Travel Choice From Bangkok to Had Yai*.

Master's Project, M.Econ. (Managerial Economics). Bangkok: Graduate School,
Srinakharinwirot University. Project Advisor: Assoc.Prof.Dr. Aotip Ratniyom.

This study aimed to study factors affecting traveling alternatives from Bangkok to Had Yai. Questionnaire has been distributed to 390 passengers traveling from Bangkok to Had Yai via low cost - airlines, trains and buses.

The results revealed that most of the passengers were females with age between 21 – 30 years old, received undergraduate degree, worked in private company, and earned income more than 22,000 Baht per month. The main objective of travel was to go back home, paid by themselves and purchased a ticket at the station via cash. They frequency traveled 1 – 2 times per year and the main reason of choosing the transportation was safety.

The results of an estimating by using Multinomial Logit Model found that factors significantly affected travel choice by comparing low - cost airlines and bus included gender, and objective of travel at the level of 0.1, education level, and travel fares at the level of 0.05, whereas factors significantly affected travel choice by comparing train and bus included objective of travel, and travel fares at the level of 0.1, gender, occupation, and income at the level of 0.05. The model was accuracy with 72.80% and gained McFadden- R^2 of .463 (Goodness of fit). It could be concluded that the Multinomial Logit Model was appropriate to travel behavior by these passengers.

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตร และคณะกรรมการสอบ
ได้พิจารณาสารนิพนธ์เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ของ
ประภาพร สุขเกษม ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา
เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒได้

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์

.....
(รองศาสตราจารย์ ดร. อ้อทิพย์ ราชฎ์นิยม)

ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตร

.....
(รองศาสตราจารย์ ดร. เรณู สุขารมณ)

คณะกรรมการสอบ

..... ประธาน
(รองศาสตราจารย์ ดร. อ้อทิพย์ ราชฎ์นิยม)

..... กรรมการสอบสารนิพนธ์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กิตติมา สังข์เกษม)

..... กรรมการสอบสารนิพนธ์
(อาจารย์ ดร.รัชพันธุ์ เขยจิตร)

อนุมัติให้รับสารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตร
มหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

..... คณบดีคณะสังคมศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กิตติมา สังข์เกษม)

วันที่ เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2551

ประกาศคุณูปการ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ เนื่องจากความกรุณา และเอาใจใส่จากรองศาสตราจารย์ ดร. อ้อทิพย์ ราษฎร์นิยม อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ที่ได้เสียสละเวลาอันมีค่าในการให้คำแนะนำช่วยเหลือ และตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่อง อันเป็นประโยชน์ในการทำสารนิพนธ์ครั้งนี้ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของท่าน จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์พิศมัย จารุจิตติพันธ์ อาจารย์ประพาฬ เฟื่องฟูสกุล อาจารย์ไมตรี อภิพัฒนะมนตรี และผู้ช่วยศาสตราจารย์ณัฐกา ตันสกุล ที่กรุณาให้ความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจคุณภาพของเครื่องมือ และให้คำแนะนำในการวิจัยครั้งนี้เป็นอย่างดี

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ ตลอดจนประสบการณ์ที่ดีแก่ผู้วิจัยเสมอมา

ขอขอบคุณ เจ้าหน้าที่ของบริษัท ขนส่ง จำกัด เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย เจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานดอนเมือง และเจ้าหน้าที่ของสายการบินนกแอร์ ทุกท่าน ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ให้ใช้สถานที่ในการแจกแบบสอบถามเพื่อทำวิจัย และคำแนะนำสำหรับงานวิจัยครั้งนี้ รวมทั้งขอบคุณผู้โดยสารทุกท่านสำหรับความร่วมมือเป็นอย่างดีในการตอบแบบสอบถาม

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ญาติพี่น้อง และเพื่อนๆ เศรษฐศาสตร์การ จัดการ ตลอดจนบุคคลต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสารนิพนธ์ฉบับนี้ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือ แนะนำ สละเวลา รวมถึงเป็นกำลังใจเสมอมาให้กับผู้ทำวิจัย ทำให้ผู้ทำวิจัยมีความพยายามที่จะทำสารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จ หากงานวิจัยครั้งนี้มีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขออภัยไว้ทุกประการ

ประภาพร สุขเกษม

สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ	1
ภูมิหลัง	1
ความมุ่งหมายของการวิจัย	6
ความสำคัญการวิจัย	6
ขอบเขตของการวิจัย	7
นิยามศัพท์เฉพาะ	8
กรอบแนวคิดในการวิจัย	9
สมมุติฐานในการวิจัย	10
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	11
ปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์ในการขนส่ง	11
แนวคิดพฤติกรรมของผู้บริโภค	14
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	17
3 วิธีดำเนินการวิจัย	22
การกำหนดประชากร และการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง	22
การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	23
การเก็บรวบรวมข้อมูล	24
การจัดกระทำ และการวิเคราะห์ข้อมูล	25
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	26
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	35
สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	35
การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล	35
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	36

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	82
สรุปผลการวิจัย	82
อภิปรายผล	90
ข้อเสนอแนะจากการวิจัย	94
ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป	96
บรรณานุกรม	97
ภาคผนวก	101
ภาคผนวก ก ความเป็นมา และลักษณะทั่วไปของสายการบินต้นทุนต่ำ	102
ภาคผนวก ข ข้อมูลเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งในเส้นทางกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่	107
ภาคผนวก ค แบบสอบถาม	111
ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์	115

บัญชีตาราง

ตาราง	หน้า
1 จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางภายในประเทศโดยวิธีการต่างๆ ในปีพ.ศ. 2546 -2549	2
2 แสดงตัวอย่างราคาค่าโดยสาร และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางภายในประเทศ โดยวิธีการต่างๆ	3
3 แสดงจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยัง หาดใหญ่โดยวิธีต่างๆ ในปี พ.ศ. 2546 – 2549	6
4 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามเพศ	36
5 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามอายุ	37
6 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามระดับการศึกษา	38
7 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามอาชีพ	39
8 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามรายได้ต่อเดือน	40
9 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทาง	41
10 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามผู้ตัดสินใจเลือกรูปแบบในการเดินทาง	42
11 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามผู้ออกค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	43
12 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามวิธีการซื้อบัตรโดยสาร	44
13 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามวิธีการชำระบัตรโดยสาร	45
14 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามการวางแผนในการซื้อบัตรโดยสาร	46
15 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความถี่ในการเดินทาง	47
16 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามเหตุผล 3 อันดับแรกที่ใช้ผู้โดยสารใช้ ในการเลือกวิธีการเดินทาง	48
17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับอายุของผู้โดยสาร	50
18 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับการศึกษาของผู้โดยสาร	51
19 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับอาชีพของผู้โดยสาร	52
20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับรายได้ต่อเดือนของผู้โดยสาร	53
21 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร	54
22 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง	55
23 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับอาชีพของผู้โดยสาร	56

บัญชีตาราง (ต่อ)

ตาราง

หน้า

24 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับอาชีพของผู้โดยสาร	57
25 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับรายได้ต่อเดือนของผู้โดยสาร	58
26 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร	60
27 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง	61
28 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับอาชีพของผู้โดยสาร	63
29 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรายได้ต่อเดือนของผู้โดยสาร	65
30 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร ...	67
31 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง	69
32 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรายได้ต่อเดือนของผู้โดยสาร	70
33 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร	71
34 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง	73
35 แสดงความสัมพันธ์รายได้กับวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร	74
36 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง	76
37 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์ในการเดินทางกับผู้ออกค่าโดยสาร ในการเดินทาง	77
38 ผลการประมาณค่าโดยใช้แบบจำลอง Multinomial Logit	78

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
1 กรอบแนวคิดในการวิจัย	9
2 เส้นอุปสงค์ของการขนส่ง	14

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

ในปัจจุบันนี้การคมนาคมขนส่งนับว่ามีความสำคัญเป็นอย่างมาก ทั้งในด้านของเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง เนื่องจากการคมนาคมขนส่งก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการที่รวดเร็ว ส่งเสริมประชาชนให้สามารถเดินทางแสวงหาโอกาสทางธุรกิจในที่ห่างไกล เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ทำให้ประชาชนในท้องถิ่นทุรกันดารมีโอกาสบริโภคสินค้าของท้องถิ่นอื่น เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้าอันช่วยให้ประชาชนมีมาตรฐานการครองชีพดีขึ้น รวมทั้งได้ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนข่าวสารทางสังคมที่เพิ่มขึ้น ทำให้ทราบถึงสภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในแต่ละท้องถิ่น ตลอดจนวัฒนธรรม ความนึกคิด และสภาพสังคมของท้องถิ่นนั้น ๆ ได้ดียิ่งขึ้น

จากความสำคัญของการคมนาคมขนส่งดังกล่าว จึงมีการพัฒนาช่องทางในการคมนาคมอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ ตลอดจนส่งเสริมการท่องเที่ยว และการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้ในปีพ.ศ. 2544 รัฐบาลได้เริ่มดำเนินการเปิดเสรีทางการบิน (กรมการขนส่งทางอากาศ. 2549: ออนไลน์) ด้วยการสนับสนุนโครงการสายการบินต้นทุนต่ำ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการคมนาคมขนส่งให้กับประเทศไทย และเป็นการขยายตลาดการบินในประเทศ เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกในการคมนาคมขนส่งให้กับประชาชนให้สามารถเดินทางโดยเครื่องบินที่มีค่าโดยสารราคาประหยัด ทำให้มีสายการบินต่างๆ สนใจเข้ามาดำเนินกิจการหลายสายการบินด้วยกัน เช่น สายการบินไทย แอร์ เอเชีย (Thai Air Asia) สายการบินนกแอร์ (Nok Air) และสายการบินวัน-ทู-โก (One-Two-Go) แต่ต่อมาสายการบินวัน-ทู-โก ได้ปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจใหม่ จากสายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost Airline) เป็นสายการบินค่าโดยสารต่ำ (Low fare Airline) คือ ให้บริการเหมือนสายการบินปกติ มีการบริการอาหาร หรือเครื่องดื่มในระหว่างทำการบิน แต่จะมีราคาค่าโดยสารที่ถูกกว่าสายการบินปกติ (ทิพย์วดี ทิพย์ประเสริฐสิน. 2549: 5) ดังนั้นในประเทศไทยจึงมีสายการบินต้นทุนต่ำเพียง 2 สายการบินนั้นคือ สายการบินไทย แอร์ เอเชีย และสายการบินนกแอร์

อย่างไรก็ตาม การเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย ย่อมส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศที่เปิดให้บริการอยู่เดิม คือ ธุรกิจการบินภายในประเทศ เนื่องจากการดำเนินงานของสายการบินต้นทุนต่ำมีวัตถุประสงค์ที่จะเพิ่มทางเลือกของการเดินทางด้วยเครื่องบินที่มีค่าโดยสารถูกกว่าสายการบินปกติ ทำให้การเดินทางโดยเครื่องบินไม่ใช่เฉพาะผู้ที่มี

ฐานะเท่านั้น แต่ประชาชนทั่วไปก็สามารถเดินทางโดยเครื่องบินได้ และอีกธุรกิจที่ได้รับผลกระทบ คือ ธุรกิจการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางบก (รถไฟ และรถโดยสาร) เนื่องจากทั้งสองรูปแบบมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายเป็นกลุ่มเดียวกัน คือ ชนชั้นกลาง ดังตารางแสดงจำนวนผู้โดยสารที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางภายในประเทศ ดังต่อไปนี้

ตาราง 1 จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางภายในประเทศโดยวิธีการต่างๆ ในปีพ.ศ. 2546 -2549

(หน่วย : พันคน)

วิธีการเดินทาง	2546		2547		2548		2549	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สายการบินปกติ	6,048	8.56	9,019	12.51	8,060	11.31	8,272	12.23
สายการบินต้นทุนต่ำ	0	0.00	1,253	1.74	2,215	3.11	3,172	4.69
รถไฟ*	53,216	75.35	50,228	69.68	49,077	68.87	44,218	65.36
รถโดยสาร*	11,364	16.09	11,585	16.07	11,907	16.71	11,989	17.72
รวม	70,628	100.00	72,085	100.00	71,259	100.00	67,651	100.00

ที่มา : ฝ่ายสถิติ กรมการขนส่งทางอากาศ. (2550). Domestic Scheduled Traffic at Airports.

* กระทรวงคมนาคม. การขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ. (2550). (ออนไลน์)

จากตาราง จะเห็นว่าหลังจากการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำใน พ.ศ. 2547 จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำมีจำนวนเพิ่มขึ้นในแต่ละปี โดยเพิ่มจาก 1,253,000 คน ในปี พ.ศ. 2547 เป็น 2,215,000 คนในปี พ.ศ. 2548 และ 3,172,000 คน ในปีพ.ศ. 2549 ตามลำดับ ในขณะที่การเดินทางโดยรถไฟมีจำนวนผู้โดยสารในแต่ละปีลดลง โดยลดลงจาก 50,228,00 คนในปี พ.ศ. 2547 เป็น 49,077,000 คนในปี พ.ศ. 2548 และ 44,218,000 คน ในปีพ.ศ. 2549 ตามลำดับ สำหรับการเดินทางโดยรถโดยสารนั้น ถึงแม้จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในช่วงปี พ.ศ. 2547 – 2549 จะมีจำนวนเพิ่มขึ้นในทุกปี แต่ก็มีจำนวนไม่แตกต่างกันมากนัก และในส่วนของสายการบินปกติ พบว่ายอดจำนวนผู้โดยสาร ในปี พ.ศ. 2548 มีจำนวนลดลง แต่มีการเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในปี พ.ศ. 2549 และจากตัวเลขจำนวนผู้โดยสารดังตารางข้างต้นได้แสดงให้เห็นว่าสายการบินต้นทุนต่ำสามารถเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของตลาดการให้บริการคมนาคมขนส่งได้ แต่ด้วยเส้นทางการให้บริการที่น้อยกว่าการขนส่ง

โดยวิธีอื่น จึงทำให้สายการบินต้นทุนต่ำมีส่วนแบ่งในตลาดการให้บริการคมนาคมขนส่งยังไม่มากเท่าใดนัก

อย่างไรก็ดี จะสังเกตได้ว่าก่อนการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ การเดินทางโดยเครื่องบินยังไม่เป็นที่นิยมมาก ผู้โดยสารส่วนใหญ่จะให้ความสนใจต่อการใช้บริการรถไฟมากที่สุดโดยเฉพาะกับการเดินทางระยะทางไกลๆ เนื่องจากการเดินทางโดยรถไฟเป็นการขนส่งที่เชื่อว่าปลอดภัยมากที่สุดและมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่าการใช้บริการรถโดยสาร อย่างไรก็ตามการเดินทางโดยรถโดยสารก็ได้รับความนิยมไม่น้อยเช่นกัน เพราะบางพื้นที่นั้นยังไม่มีรถไฟเข้าไปถึง อีกทั้งให้บริการด้วยรอบเดินทางที่ดีกว่า และใช้เวลาเดินทางน้อยกว่ารถไฟ (ขวัญชัย วรกุลยากุล; และ วรินทร์ หงสกุล. 2547: 30) แต่ภายหลังจากการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ ผู้โดยสารมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น ส่งผลให้รูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารมีการเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำมีอัตราค่าโดยสารไม่แตกต่างจากการเดินทางโดยรถไฟมากนัก อีกทั้งยังช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง ดังตัวอย่างตารางแสดงราคาค่าโดยสาร และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ต่อไปนี้

ตาราง 2 แสดงตัวอย่างราคาค่าโดยสาร และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางภายในประเทศโดยวิธีการต่างๆ

วิธีการเดินทาง	ราคา(บาท/เที่ยว)	เวลาในการเดินทาง(ชั่วโมง)
เส้นทางกรุงเทพฯ – เชียงใหม่		
สายการบินต้นทุนต่ำ	400 - 2,000	1.10
การบินไทย*	2,570	1.10
รถไฟ (ด่วนพิเศษ)**	791 - 1,453	13.15
รถโดยสาร ***	403 - 805	10.00
เส้นทางกรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี		
สายการบินต้นทุนต่ำ	400 - 1,700	1.30
การบินไทย*	3,140	1.15
รถไฟ (ด่วนพิเศษ)**	634 - 1,379	10.00
รถโดยสาร ***	379	10.00

ตาราง 2 (ต่อ)

วิธีการเดินทาง	ราคา(บาท/เที่ยว)	เวลาในการเดินทาง(ชั่วโมง)
เส้นทางกรุงเทพฯ - นครศรีธรรมราช		
สายการบินต้นทุนต่ำ	400 - 1,600	1.15
การบินไทย*	3,140	1.15
รถไฟ (ด่วน)**	283 - 1,472	14.05
รถโดยสาร ***	420 - 905	11.00
เส้นทางกรุงเทพฯ - หาดใหญ่		
สายการบินต้นทุนต่ำ	400 - 1,700	1.30
การบินไทย*	3,390	1.25
รถไฟ (ด่วนพิเศษ)**	339 - 1,594	16.10
รถโดยสาร ***	535 - 1,065	12.00
เส้นทางกรุงเทพฯ - อุดรธานี		
สายการบินต้นทุนต่ำ	400 - 1,200	1.00
การบินไทย *	2,585	1.05
รถไฟ (ด่วน)**	245 - 479	9.50
รถโดยสาร ***	640	9.00
เส้นทางกรุงเทพฯ - อุบลราชธานี		
สายการบินต้นทุนต่ำ	400 - 1,320	1.10
การบินไทย *	2,695	1.10
รถไฟ (ด่วน)**	371 - 1,280	10.55
รถโดยสาร ***	368 - 735	11.00

ที่มา : สายการบินไทย แอร์ เอเชีย. (2550). (ออนไลน์)

สายการบินนกแอร์. (2550). (ออนไลน์)

*การบินไทย. (2550). (ออนไลน์)

**การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2550). (ออนไลน์)

***บริษัท ขนส่ง จำกัด. (2550). (ออนไลน์)

จากตารางจะเห็นได้ว่าราคาค่าโดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ไม่แตกต่างกันมากนัก ในขณะที่การบินไทยมีราคาค่าโดยสารที่สูงกว่า ถึงแม้ว่าระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจะน้อยกว่า แต่ก็ใช้ระยะเวลาในการเดินทางเท่ากันกับการเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งการประหยัดเวลาในการเดินทางนี้เองได้เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ผู้เดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำที่มีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายเป็นชนชั้นกลาง ซึ่งเป็นกลุ่มเดียวกันกับกลุ่มลูกค้าของรถไฟ และรถโดยสาร สามารถเข้าทำการแข่งขันในธุรกิจได้

อย่างไรก็ตาม ในแง่ของผู้โดยสารแล้ว การเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้ผู้โดยสารมีทางเลือกเกี่ยวกับวิธีการที่จะใช้ในการเดินทางมากขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศที่เปิดให้บริการอยู่เดิมต้องปรับตัวเพื่อพยายามรักษาสัดส่วนแบ่งในตลาด และพยายามเพิ่มยอดขายของตน ดังนั้นการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางของผู้โดยสาร จึงนับว่ามีความสำคัญ เนื่องจากจะช่วยให้ทราบถึงขั้นตอน และวิธีการในการตัดสินใจ รวมถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทาง เพื่อสามารถบ่งชี้ถึงระดับความสำคัญของปัจจัย ว่าปัจจัยใดที่มีความสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทาง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการให้บริการ ซึ่งจะช่วยให้สามารถวางแผนในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งให้ดียิ่งขึ้น โดยในการศึกษาในครั้งนี้ได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางระหว่างการเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร เนื่องจากวิธีการเดินทางที่ได้กล่าวมานี้มีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายเป็นกลุ่มเดียวกัน และมีอัตราค่าโดยสารไม่แตกต่างกันมากนัก และได้เลือกที่จะศึกษาการเดินทางไปยังหาดใหญ่เพียงที่เดียว เนื่องจาก หาดใหญ่ เป็นเมืองที่ใหญ่ที่สุดในภาคใต้ และเป็นศูนย์กลางทางด้านธุรกิจ การสื่อสาร รวมถึงเป็นแหล่งซื้อขายสินค้าต่างๆ ทำให้หาดใหญ่ได้รับความสนใจ และมีผู้เดินทางไปเป็นจำนวนมาก ทั้งจากการเดินทางโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยว หรือติดต่อธุรกิจ นอกจากนี้ยังการเดินทางไปยังหาดใหญ่ยังสามารถเดินทางไปได้หลายวิธี ดังตาราง 3

จากตาราง จะเห็นว่าวิธีเดินทางไปยังหาดใหญ่ที่นิยมมากที่สุด คือ รถโดยสาร รongลงมา ได้แก่ รถไฟ และสายการบินต้นทุนต่ำ และจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทุกปี จนในปี พ.ศ. 2549 มีจำนวนไม่แตกต่างกับจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟมากนัก ดังนั้นทางผู้ศึกษาจึงเห็นว่าการเลือกศึกษาหาดใหญ่น่าจะช่วยให้ทราบถึงความแตกต่างของปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมในการเลือกวิธีการเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

ตาราง 3 แสดงจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยัง หาดใหญ่โดยวิธีต่างๆ ในปี พ.ศ. 2546 – 2549

(หน่วย : พันคน)

วิธีการเดินทาง	2546		2547		2548		2549	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สายการบินปกติ	211,293	18.42	393,704	26.27	278,855	19.17	208,309	13.34
สายการบินต้นทุนต่ำ	0	0.00	123,243	8.22	266,249	18.30	364,365	23.34
รถไฟ*	346,226	30.18	395,910	26.42	345,315	23.74	398,422	25.52
รถโดยสาร*	589,533	51.40	585,810	39.09	564,448	38.80	590,005	37.79
รวม	1,147,052	100.00	1,498,667	100.00	1,454,867	100.00	1,561,101	100.00

ที่มา : ฝ่ายสถิติ, กรมการขนส่งทางอากาศ. (2550). Domestic Scheduled Traffic at Airports.

*การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2550). (ออนไลน์).

ความมุ่งหมายของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ตั้งความมุ่งหมายไว้ดังนี้

1. เพื่อศึกษาถึงข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร
2. เพื่อศึกษาถึงข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร
3. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

ความสำคัญของการวิจัย

ทำให้ทราบถึงข้อมูลทั่วไป และข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสารที่เลือกเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร รวมถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ เพื่อสามารถบ่งชี้ถึงระดับความสำคัญ และข้อแตกต่างของปัจจัยว่าปัจจัยใดบ้างที่มีความสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทาง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการให้บริการ และการดำเนินการกำหนดกลยุทธ์ในการบริหารดำเนินกิจการได้อย่าง

เหมาะสมในการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค เพื่อประโยชน์ในการเพิ่มยอดจำหน่ายต่อไปในอนาคตได้

ขอบเขตของการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้โดยสารที่ใช้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ หรือรถโดยสาร ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ในช่วงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ – 6 มีนาคม พ.ศ. 2551

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้โดยสารที่ใช้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ หรือรถโดยสาร ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ในช่วงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ – 6 มีนาคม พ.ศ. 2551 เนื่องจากไม่ทราบจำนวนผู้โดยสารที่แน่นอน ดังนั้นขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการคำนวณมีจำนวน 385 คน โดยจำนวนดังกล่าวได้มาจากการหาค่าเฉลี่ยประชากรที่ระดับความเชื่อมั่น 95% (กัลยา วานิชย์บัญชา. 2546:26) แต่เพื่อความสะดวกในการจัดเก็บแบบสอบถาม และให้เห็นภาพในการเปรียบเทียบชัดเจน จึงทำการกำหนดกลุ่มตัวอย่างสำหรับการวิจัยครั้งนี้เป็นจำนวน 390 คน โดยแยกเก็บแบบสอบถามจากผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ในสัดส่วนที่เท่าๆ กัน คือ เก็บแบบสอบถามจากกลุ่มผู้โดยสารซึ่งใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ 130 คน กลุ่มผู้โดยสารซึ่งใช้บริการรถไฟ 130 คน และกลุ่มผู้โดยสารซึ่งใช้บริการรถโดยสาร 130 คน

ตัวแปรที่ศึกษา

1. ตัวแปรอิสระ ได้แก่

- 1.1 เพศ
- 1.2 อายุ
- 1.3 ระดับการศึกษา
- 1.4 อาชีพ
- 1.5 รายได้
- 1.6 วัตถุประสงค์ในการเดินทาง
- 1.7 ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง
- 1.8 อัตราค่าโดยสารในการเดินทาง

2. ตัวแปรตาม ได้แก่ การเลือกวิธีการเดินทางระหว่างสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสารในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. **สายการบินต้นทุนต่ำ** หมายถึง สายการบินไทย แอร์ เอเชีย และสายการบินนกแอร์ ซึ่งประกอบการบินด้วยเครื่องบินหรือดำเนินการเดินอากาศที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยอัตราค่าขนส่งในราคาประหยัด จากกรุงเทพฯ ไปยัง ทั่วโลก
2. **รถไฟ** หมายถึง ขบวนรถไฟด่วนพิเศษที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย จากกรุงเทพฯ ไปยัง ทั่วโลก
3. **รถโดยสาร** หมายถึง รถโดยสารปรับอากาศชั้น1(ก) รถโดยสารปรับอากาศชั้น1(พ) และรถโดยสารปรับอากาศชั้น 2 ซึ่งให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางบกจากกรุงเทพฯ ไปยัง ทั่วโลก โดยบริษัท ขนส่ง จำกัด
4. **ผู้โดยสาร** หมายถึง ผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยัง ทั่วโลก โดยทางสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร
5. **ข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสาร** หมายถึง ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับลักษณะส่วนบุคคลของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยัง ทั่วโลก โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้
6. **ข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสาร** หมายถึง ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางของผู้โดยสารจากกรุงเทพฯ ไปยัง ทั่วโลก ซึ่งประกอบด้วย วิธีการเดินทาง ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ผู้ตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง ผู้ออกค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ช่องทางในการสำรองที่นั่ง วิธีชำระค่าบัตรโดยสาร การวางแผนในการซื้อบัตรโดยสาร ความถี่ในการเดินทาง และเหตุผลในการเลือกวิธีการเดินทาง
7. **การเลือกวิธีการเดินทาง** หมายถึง การตัดสินใจของผู้โดยสารว่าจะใช้วิธีการใดระหว่างสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยัง ทั่วโลก
8. **ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง** หมายถึง เวลาที่ผู้โดยสารต้องใช้ในการเดินทางในวิธีการเดินทางที่เลือก ระหว่าง สายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยัง ทั่วโลก
9. **ตารางเวลา** หมายถึง ตารางแสดงเวลาการเดินทางเข้าออกจากรุงเทพฯ ไปยัง จังหวัด ทั่วโลก ที่กำหนดไว้ของสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร พร้อมทั้งจำนวนขบวนรถไฟ และจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถใช้บริการในวันและเวลาที่กำหนดไว้
10. **ความสะดวกในการซื้อบัตรโดยสาร** หมายถึง ความยากง่ายในการติดต่อซื้อบัตรโดยสาร และการสำรองที่นั่ง รวมทั้งความไม่สะดวกในการสำรองที่นั่ง อันเนื่องมาจากการที่เที่ยวบิน

ของสายการบินต้นทุน ขบวนการรถไฟ หรือ รถโดยสารที่คันต้องการเดินทางไม่ว่า ทำให้ต้องสำรองที่นั่งใน รอบถัดไป

11. ความปลอดภัย หมายถึง ความคุ้มครองในชีวิตและทรัพย์สินที่ได้รับจากการ ให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ การรถไฟ และรถโดยสาร

12. วัตถุประสงค์ในการเดินทาง หมายถึง ความมุ่งหมายในการเดินทางจาก กรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ว่าต้องการเดินทางเพื่อจุดมุ่งหมายใด

13. อัตราค่าโดยสาร หมายถึง จำนวนเงินที่ต้องจ่ายเป็นค่าโดยสารต่อเที่ยวในการ เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่กับสายการบินต้นทุนต่ำ การรถไฟ หรือรถโดยสาร

14. ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง หมายถึง บุคคลที่เป็นผู้จ่ายอัตราค่าโดยสารของ สายการบินต้นทุนต่ำ การรถไฟ หรือรถโดยสาร ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

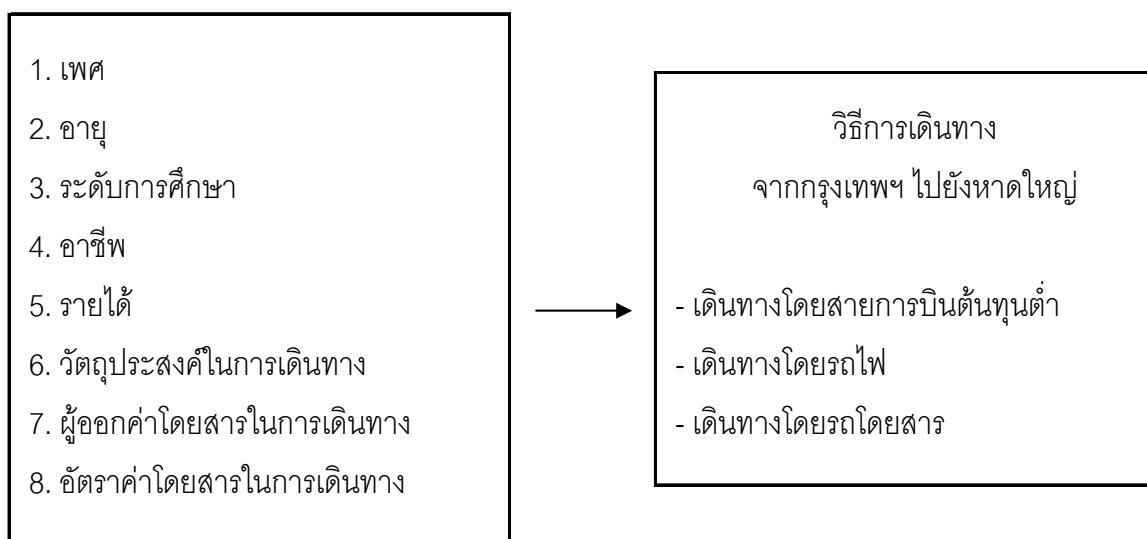
15. ผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทาง หมายถึง บุคคลซึ่งเป็นผู้เลือกกว่าในการเดินทาง จากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ในครั้งนี้จะเดินทางโดยวิธีใด ระหว่างสายการบินต้นทุนต่ำ การรถไฟ และรถโดยสาร

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ในการวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ มีกรอบ แนวคิดในการวิจัย ดังนี้

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

สมมติฐานในการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ มีสมมติฐานในการวิจัย คือ ปัจจัยต่างๆ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารในการเดินทาง ส่งผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางของผู้โดยสาร โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ในระดับที่แตกต่างกัน

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และได้นำเสนอตามหัวข้อต่อไปนี้

- 1 ปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์ในการขนส่ง
- 2 แนวคิดพฤติกรรมของผู้บริโภค
- 3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

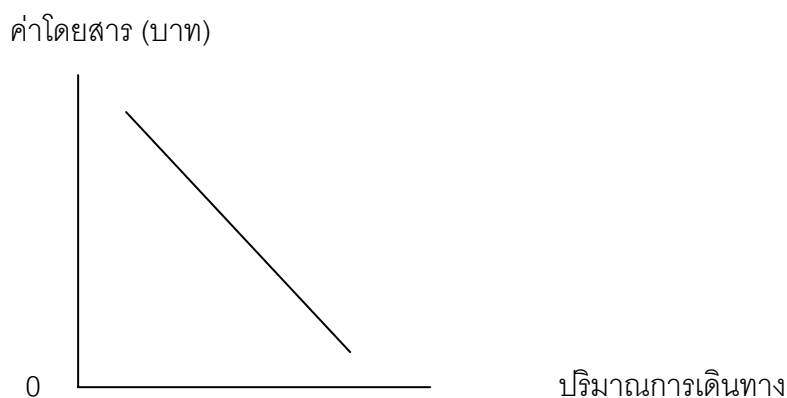
1 ปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์ในการขนส่ง

1.1 อุปสงค์ในการขนส่ง

จักรกฤษณ์ ดวงพัสดรา (2543: 67) กล่าวว่า อุปสงค์การขนส่ง (Demand for Transport) หมายถึง ปริมาณของบริการขนส่งที่ผู้ซื้อ หรือผู้ใช้บริการมีความเต็มใจ และความสามารถในการซื้อบริการขนส่งภายในระยะเวลาที่กำหนด ณ ระดับราคา หรืออัตราค่าบริการและระดับบริการต่างๆ กัน

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548: 110) กล่าวว่า อุปสงค์ในการขนส่งผู้โดยสาร หมายถึง ปริมาณของการเดินทางของบุคคลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยผู้ใช้บริการเต็มใจและสามารถทำการซื้อได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ ณ ระดับราคาอัตราค่าโดยสารต่างๆ กัน

จากความหมายของอุปสงค์ของการขนส่ง จะเห็นได้ว่าอุปสงค์ในการขนส่งจะมีลักษณะ และกฎเกณฑ์เหมือนอุปสงค์ของสินค้า คือ ปริมาณของการเดินทางของผู้โดยสารย่อมผันแปรเป็นปฏิภาคส่วนกลับกับอัตราค่าโดยสารของมันเสมอ หมายความว่า ถ้าอัตราค่าโดยสารของการขนส่งผู้โดยสารลดลง ปริมาณผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางจะเพิ่มขึ้น แต่ถ้าอัตราค่าโดยสารของการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ปริมาณผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางจะลดลง ดังนั้นเส้นอุปสงค์ของปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารจึงมีลักษณะทอดต่ำลงมาจากซ้ายไปขวา และมีค่าเป็นลบเหมือนเส้นอุปสงค์ของสินค้าทั่วไป ทั้งนี้อยู่ภายใต้ข้อสมมติที่ว่าปัจจัยอื่นๆ คงที่ ดังภาพประกอบ 2



ภาพประกอบ 2 เส้นอุปสงค์ของการขนส่ง

อย่างไรก็ตามอุปสงค์การขนส่งเป็นอุปสงค์ที่มีลักษณะเฉพาะตัวบางอย่างที่ไม่เหมือนกับอุปสงค์ของสินค้าหรือบริการทั่วไป ที่สังเกตได้เด่นชัดมีอยู่ 3 ประการ (จักรกฤษณ์ ดวงพิสดรา. 2543: 176) ได้แก่

1). อุปสงค์ขนส่งเป็นอุปสงค์ต่อเนื่อง (Derived Demand) ที่เกิดขึ้นจากความต้องการทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ ซึ่งความต้องการเหล่านี้จะเป็นปัจจัยในการกำหนดรูปแบบความต้องการบริการขนส่งอีกทอดหนึ่ง กล่าวคือ กิจกรรมการเดินทางหรือการขนส่งสินค้าโดยตัวมันเองแล้ว ไม่ก่อให้เกิดอรรถประโยชน์แต่อย่างใด การขนส่งจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อเกิดความต้องการในการเดินทางหรือเคลื่อนย้ายสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่งก่อน ดังนั้นการนำทฤษฎีอุปสงค์โดยอิงหลักพื้นฐานจากการเลือกซื้อสินค้าหรือบริการใดๆ ที่สร้างอรรถประโยชน์สูงสุด (Utility Maximization) จึงไม่สามารถจะนำมาใช้กับการศึกษาการขนส่งได้

2). การขนส่งเป็นบริการที่ไม่สามารถจะเก็บรักษาได้ ซึ่งไม่เหมือนกับสินค้าทั่วไปที่สามารถเก็บรักษาสินค้าบางส่วนไว้เพื่อป้องกันความผันผวนของภาวะความต้องการสินค้า ดังนั้นบางครั้งจึงเกิดปัญหาคอขวดและปัญหาการใช้ประโยชน์จากขีดความสามารถการบรรทุกต่ำกว่ามาตรฐาน เนื่องจากไม่สามารถจัดสรรระดับการให้บริการที่เหมาะสมกับภาวะความต้องการได้

3). มีความยากลำบากในการสร้างแบบจำลองพฤติกรรมขนส่งที่ถูกต้อง เนื่องจากการขนส่งต้องขึ้นอยู่กับความไม่แน่นอนหลายอย่าง เช่น การเดินทางจากสถานที่หนึ่งไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่ง ผู้เดินทางสามารถเลือกใช้เส้นทางเลือกใช้ระบบการขนส่ง เลือกเวลาออกเดินทาง เลือกอัตราค่าโดยสาร ฯลฯ ได้ ซึ่งรูปแบบการเดินทางและขนส่งมีความสลับซับซ้อน อีกทั้งมีปัจจัยอื่นที่ไม่สามารถ

ควบคุมควบคุมได้เข้ามาเกี่ยวข้องมาก ดังนั้นการนำแบบจำลองที่เคยใช้ในการวิเคราะห์อุปสงค์สำหรับสินค้าทั่วไปจึงไม่สามารถนำมาใช้ได้เหมาะสม

2.2 ปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์ในการขนส่ง

อุปสงค์ในการขนส่งสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามตัวกำหนดหลายตัว ซึ่งตัวกำหนดแต่ละตัวจะมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ในการขนส่งของผู้โดยสารไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของผู้โดยสาร และกาลเวลา ปัจจัยหรือตัวกำหนดอุปสงค์ในการขนส่งที่สำคัญ ได้แก่

1). ความเจริญทางเศรษฐกิจ อุปสงค์ในการขนส่งจะมีมาก หรือน้อยขึ้นอยู่กับความเจริญทางเศรษฐกิจ ถ้าระยะที่เศรษฐกิจรุ่งเรืองนักธุรกิจก็จะเดินทางเพื่อขยายธุรกิจของตน ทำให้อุปสงค์ในการขนส่งผู้โดยสารมีมากขึ้น แต่ถ้าเศรษฐกิจตกต่ำนักธุรกิจจะพยายามประหยัดธุรกิจของตนให้อยู่รอด ก็จะไม่มีการเดินทางเพื่อขยายธุรกิจ ทำให้มีอุปสงค์ในการขนส่งน้อยลง

2). การเพิ่มขึ้นในรายได้ เมื่อบุคคลมีรายได้เพิ่มขึ้น ก็จะมีเงินใช้จ่ายในการท่องเที่ยวมากขึ้น และสามารถเที่ยวได้ไกลยิ่งขึ้น ทำให้อุปสงค์ในการขนส่งเพิ่มขึ้น

3). นิัยชอบการเดินทางของประชาชน ถ้าประชาชนส่วนใหญ่ในสังคมชอบการเดินทางท่องเที่ยว ก็จะทำให้อุปสงค์ของในขนส่งเพิ่มขึ้น นอกจากนั้นนิัยชอบการเดินทางของประชาชนยังมีอิทธิพลในการเลือกประเภทของการเดินทาง เป็นต้นว่าคนส่วนใหญ่ในสังคมชอบเดินทางด้วยรถไฟ ก็จะทำให้อุปสงค์ของการขนส่งด้วยรถไฟเพิ่มขึ้น

4). การกระจายตัวของประชากรทางภูมิศาสตร์ นับว่ามีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการขนส่งผู้โดยสาร ถ้ามีการกระจายของประชากรทางภูมิศาสตร์มาก ก็ย่อมมีอุปสงค์ในการขนส่งมาก เนื่องจากต้องมีการเดินทางไปมาหาสู่กันมาก

5). เวลาว่าง เมื่อประชาชนมีเวลาว่างก็ทำให้มีเวลาเดินทางไปท่องเที่ยว ดังนั้นยังมีเวลาว่างมากก็ยิ่งคิดหาทางท่องเที่ยวให้ไกลขึ้น ก็จะมีผลทำให้อุปสงค์ในการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ถ้าประชาชนไม่มีเวลาว่างเลยคงไม่มีโอกาสเดินทางท่องเที่ยว หรือไปเยี่ยมญาติมิตรได้ อุปสงค์ในการขนส่งก็จะไม่เกิดขึ้น

6). ค่าโดยสารเปรียบเทียบกับระยะทาง ในการเดินทางคนเราย่อมคิดถึงค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าโดยสาร ถ้าหากค่าโดยสารแพงคนจะเดินทางน้อย ทำให้อุปสงค์ในการขนส่งมีน้อย แต่ถ้าค่าโดยสารถูกคนจะเดินทางมากขึ้น ก็จะทำให้อุปสงค์ในการขนส่งผู้โดยสารมีมากขึ้น

7). ตารางกำหนดการเดินทาง การเดินทางของผู้โดยสารขึ้นอยู่กับเวลาที่ผู้โดยสารต้องการ ถ้ากำหนดตารางการเดินทางตรงตามที่ประชาชนส่วนใหญ่ต้องการใช้บริการได้ หรือกำหนด

ตารางการเดินทางถึงที่หมายในเวลาที่เหมาะสมกับคนส่วนใหญ่ ก็จะเพิ่มอุปสงค์ในการขนส่งของผู้โดยสารให้มากขึ้น

8). อุปกรณ์การขนส่งผู้โดยสาร นับว่ามีอิทธิพลต่ออุปสงค์ในการขนส่งผู้โดยสารอยู่ 2 ประการ คือ ประการแรก ความเร็วของอุปกรณ์การขนส่งผู้โดยสารทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางท่องเที่ยวได้มากขึ้นในระยะเวลาที่กำหนดให้ ประการที่ 2 แบบของอุปกรณ์การขนส่งผู้โดยสารที่ใช้บริการก็เป็นสิ่งจูงใจให้มีการเพิ่มอุปสงค์ในการขนส่ง เพราะคนอยากทดลองใช้บริการด้วยอุปกรณ์การขนส่งแบบใหม่ๆ

2. แนวคิดพฤติกรรมของผู้บริโภค

2.1 ความหมายของพฤติกรรมของผู้บริโภค

พฤติกรรมผู้บริโภค (Consumer Behavior) หมายถึง พฤติกรรมซึ่งผู้บริโภคทำการค้นหา (Searching) การซื้อ (Purchasing) การใช้ (Using) การประเมินผล (Evaluating) การใช้จ่าย (Disposing) ซื้อสินค้าและบริการ ซึ่งคาดว่าจะตอบสนองความต้องการตน (Schiffman; & Kanuk. 1994: 5) เช่นเดียวกับ เลาดอน และเดลลา (Loudon; & Della. 1993: 5) ที่กล่าวว่า พฤติกรรมผู้บริโภค เป็นกระบวนการตัดสินใจและกิจกรรมทางกายภาพของแต่ละคนซึ่งแสดงออกเมื่อมีการประเมินความต้องการ การใช้ หรือซื้อสินค้าและบริการ

อดุลย์ จาตุรงค์กุล (2546: 68) กล่าวว่า พฤติกรรมของผู้บริโภค หมายถึง ปฏิกริยาของบุคคลที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเลือกได้รับ และการใช้สินค้าและบริการทางเศรษฐกิจ รวมทั้งกระบวนการต่างๆ ของการตัดสินใจซึ่งเกิดก่อนและเป็นตัวกำหนดปฏิกริยาต่างๆ เหล่านั้น

อัมรงค์ อุดมไพจิตรกุล (2547: 86) กล่าวว่า พฤติกรรมผู้บริโภค หมายถึง กระบวนการตัดสินใจและลักษณะกิจกรรมของแต่ละบุคคล ในการจัดหา การซื้อ การใช้ประโยชน์ จากสินค้าและบริการที่ซื้อมาเพื่อตอบสนองความต้องการด้านพื้นฐานและด้านจิตใจ ด้วยรายได้ที่มีจำกัดอย่างมีประสิทธิภาพ คือ ความพึงพอใจสูงสุด

2.2 การวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้บริโภค

การวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้บริโภค เป็นการศึกษาถึงเหตุจูงใจให้เกิดการตัดสินใจซื้อผลิตภัณฑ์ การเข้าใจพฤติกรรมของผู้บริโภคเริ่มจากแบบจำลองที่อธิบายถึงแรงผลักดันต่างๆ ที่ทำให้ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อผลิตภัณฑ์อะไร อย่างไร ที่ไหน เมื่อไร และทำไม โดยเริ่มจากสิ่งกระตุ้นทางการตลาด และสิ่งกระตุ้นทางสิ่งแวดล้อม จะเข้าสู่จิตสำนึก หรือความนึกคิดของผู้ซื้อ ซึ่งได้รับอิทธิพลจากลักษณะต่างๆ ของผู้ซื้อ และกระบวนการตัดสินใจของผู้ซื้อ โดยจะนำไปสู่การตัดสินใจซื้อ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ (อดุลย์ จาตุรงค์กุล 2546: 68)

2.2.1 สิ่งกระตุ้น สิ่งกระตุ้นอาจเกิดขึ้นเองจากภายในร่างกาย และจากภายนอก สิ่งกระตุ้นถือว่าเป็นเหตุจูงใจให้เกิดการซื้อสินค้า ซึ่งสิ่งกระตุ้นภายนอกประกอบด้วย 2 ส่วน คือ

2.2.1.1 สิ่งกระตุ้นทางการตลาด เป็นสิ่งกระตุ้นที่ผู้ประกอบการสามารถควบคุม และต้องจัดให้มีขึ้น และเป็นสิ่งกระตุ้นที่เกี่ยวข้องกับส่วนผสมทางการตลาด ซึ่งประกอบด้วย

1). สิ่งกระตุ้นด้านผลิตภัณฑ์ เช่น การเดินทางที่รวดเร็ว ตรงเวลา และปลอดภัย เป็นที่พึงพอใจของผู้โดยสาร เป็นต้น

2). สิ่งกระตุ้นด้านราคา เช่น ราคาบัตรโดยสารเครื่องบินที่เหมาะสมกับคุณภาพ การให้บริการ เป็นต้น

3). สิ่งกระตุ้นด้านช่องทางการจัดจำหน่าย เช่น มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลายช่องทาง เพิ่มความสะดวกในการซื้อของผู้โดยสาร เป็นต้น

4). สิ่งกระตุ้นด้านส่งเสริมการตลาด เช่น มีโปรแกรมส่วนลดในช่วงเทศกาลต่างๆ เป็นต้น

5). สิ่งกระตุ้นด้านบุคลากร เช่น การที่พนักงานมีความรู้ความสามารถในการให้บริการ เป็นต้น

6). สิ่งกระตุ้นด้านกระบวนการให้บริการ เช่น การบริการอย่างทั่วถึงเป็นที่พึงพอใจของผู้โดยสาร เป็นต้น

7). สิ่งกระตุ้นด้านการสร้าง และนำเสนอลักษณะทางกายภาพ เช่น ความสะดวกของพาหนะที่ให้บริการ เป็นต้น

2.2.2.2 สิ่งกระตุ้นทางสิ่งแวดล้อม เป็นสิ่งกระตุ้นที่ผู้ประกอบการไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งประกอบด้วย สิ่งกระตุ้นทางเศรษฐกิจ สิ่งกระตุ้นทางเทคโนโลยี สิ่งกระตุ้นทางกฎหมาย และการเมือง และสิ่งกระตุ้นทางวัฒนธรรม

2.2.2 ความรู้สึกนึกคิดของผู้ซื้อ (Buyer's Consciousness) เป็นเรื่องที่ผู้ประกอบการไม่สามารถทราบได้ จึงต้องพยายามค้นหาความรู้สึกนึกคิดของผู้ซื้อ ความรู้สึกนึกคิดของผู้ซื้อได้รับอิทธิพลจากลักษณะต่างๆ ของผู้ซื้อ และกระบวนการตัดสินใจของผู้ซื้อ ดังต่อไปนี้

2.2.2.1 ลักษณะของผู้ซื้อ (Buyer's Characteristics) ลักษณะของผู้ซื้อที่มีอิทธิพลมาจากปัจจัยต่างๆ (Armstrong; & Kotler. 2005: 144) คือ

1). ปัจจัยด้านวัฒนธรรม เป็นสัญลักษณ์ และสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น โดยเป็นที่ยอมรับจากรุ่นหนึ่งสู่รุ่นหนึ่ง และเป็นตัวกำหนด และควบคุมพฤติกรรมของมนุษย์ในสังคมหนึ่ง โดยค่านิยมในวัฒนธรรมจะกำหนดลักษณะของสังคม และกำหนดความแตกต่างของสังคมหนึ่งจากสังคมอื่น

2). ปัจจัยด้านสังคม เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องในชีวิตประจำวัน และมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมผู้บริโภค ลักษณะทางสังคมประกอบด้วยกลุ่มอ้างอิง ครอบครัว บทบาท และสถานะของผู้ซื้อ

3). ปัจจัยด้านบุคคล การตัดสินใจของผู้ซื้อที่ได้รับอิทธิพลจากลักษณะส่วนบุคคลของมนุษย์ทางด้านต่างๆ ได้แก่ อายุ ขั้นตอนของวงจรชีวิต อาชีพ ภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจ รูปแบบการดำรงชีวิต บุคลิกภาพ และแนวความคิดส่วนบุคคล ซึ่งบุคคลต่างกันก็ย่อมจะมีการตัดสินใจที่แตกต่างกันออกไป

4). ปัจจัยด้านจิตวิทยา การเลือกซื้อสินค้าของบุคคลที่ได้รับอิทธิพลมาจากปัจจัยด้านจิตวิทยา ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยภายในตัวผู้บริโภคที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมผู้บริโภค และการใช้สินค้า ปัจจัยภายในประกอบด้วย การรับรู้ การเรียนรู้ ความเชื่อถือ และทัศนคติ

2.2.2.2 กระบวนการตัดสินใจซื้อของผู้ซื้อ (Buyer's Decision Process) ในการตัดสินใจซื้อของผู้ซื้อ ย่อมต้องมีการคิดพิจารณา และเปรียบเทียบสิ่งต่าง ๆ ก่อนการตัดสินใจ ซึ่งขั้นตอนในเรื่องกระบวนการตัดสินใจซื้อของผู้ซื้อ ประกอบด้วยขั้นตอนต่างๆ (Armstrong; & Kotler. 2005: 160) ได้แก่

1). การตระหนักถึงความต้องการ การตระหนักถึงความต้องการถือเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการซื้อ ความต้องการอาจถูกกระตุ้นโดยสิ่งกระตุ้นจากภายในร่างกาย หรือสิ่งกระตุ้นจากภายนอก

2). การแสวงหาข่าวสาร ผู้บริโภคที่ถูกกระตุ้นอาจจะแสวงหาข่าวสารมากขึ้น ถ้าแรงผลักดันของผู้บริโภคแข็งแกร่ง และถ้าสินค้าที่ตอบสนองอยู่ใกล้ผู้บริโภคก็มักจะทำการซื้อ ถ้ายังไม่ซื้อผู้บริโภคอาจจะเกิดความต้อการนั้นไว้ในความทรงจำ หรือไม่ก็ทำการแสวงหาข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับความต้อการดังกล่าวเพิ่มมากขึ้นก่อน

3). การประเมินทางเลือก การจะประเมินทางเลือก หรือไม่ขึ้นกับตัวผู้บริโภค และสถานการณ์การซื้อด้วย บางคนประเมินอย่างละเอียด บางคนประเมินเล็กน้อย หรือไม่ประเมินเลย เพราะมักจะซื้อแบบฉาบฉวย และเชื่อในสัญชาตญาณ บางครั้งก็ตัดสินใจเอง บางครั้งก็ให้เพื่อนตัดสินใจ หรืออาจใช้คำแนะนำของพนักงานขายในการตัดสินใจ

4). การตัดสินใจซื้อ ในการทำการตัดสินใจซื้อ ผู้บริโภคอาจต้องทำการตัดสินใจเพื่อการซื้อสินค้าในส่วย่อย เช่น การเลือกตราสินค้า การตัดสินใจเลือกช่วงเวลา เป็นต้น

5). พฤติกรรมหลังการซื้อ ตัวกำหนดว่าผู้ซื้อพอใจหรือไม่ ขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ระหว่างความคาดหวังของผู้บริโภค (Consumer's Expectation) กับผลของสินค้านั้น (Product's Perceived Performance) ถ้าผลของสินค้าได้ผลน้อยกว่าความคาดหวัง ผู้บริโภคก็จะผิดหวัง ถ้าผล

ของสินค้าได้ผลตรงความคาดหวัง ผู้บริโภคก็จะพอใจ ถ้าผลของสินค้าได้ผลเหนือความคาดหวัง ผู้บริโภคก็จะพอใจมาก

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

พจนีย์ แหยมเฟื่อง (2546) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าไทย ผลการศึกษาพบว่า ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 18-26 ปี สถานภาพโสด การศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี อยู่ในสถานะของนักเรียน/นักศึกษา มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อเยี่ยมญาติ มีภูมิลำเนาอยู่ในภาคใต้ แต่มีที่อยู่ปัจจุบันอยู่ในภาคกลาง รายได้ส่วนบุคคลเฉลี่ยต่อเดือนของผู้ใช้บริการประมาณ 9,660 บาท และจำนวนสมาชิกในครอบครัวเฉลี่ยประมาณ 5 คน

ผลการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทย พบว่า

1. ผู้ใช้บริการที่มีเพศ และอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยในด้านประเภทที่ใช้บริการการบอยที่สุด ชนิดขบวนรถที่ใช้บริการบอยที่สุด วันที่ใช้บริการรถไฟฟ้าไทยที่ใช้บริการบอยที่สุด เวลาที่ใช้บริการบอยที่สุด จำนวนครั้งที่ใช้บริการต่อเดือน และค่าใช้จ่ายในการเดินทางแต่ละครั้งต่อคน ไม่แตกต่างกัน

2. ผู้ใช้บริการที่มีสถานภาพสมรส และอาชีพต่างกันมีพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยในเรื่องชนิดขบวนรถใช้บริการบอยที่สุด และวันที่ใช้บริการรถไฟฟ้าไทยที่ใช้บริการบอยที่สุดแตกต่างกัน แต่มีพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยด้านประเภทที่ใช้บริการบอยที่สุด และเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้าไทยที่ใช้บริการบอยที่สุดไม่แตกต่างกัน

3. ผู้ใช้บริการที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยในเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทางแต่ละครั้งต่อคนแตกต่างกัน แต่มีพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยในเรื่องของจำนวนครั้งที่ใช้บริการรถไฟฟ้าไทยแต่ละเดือนไม่แตกต่างกัน

4. ผู้ใช้บริการที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทาง และภูมิลำเนาเดิมต่างกัน มีพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยในเรื่องประเภทที่ใช้บริการบอยที่สุด ชนิดขบวนรถใช้บริการบอยที่สุด วันที่ใช้บริการรถไฟฟ้าไทยที่ใช้บริการบอยที่สุด และเวลาที่ใช้บริการบอยที่สุดแตกต่างกัน

5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือนมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยของผู้ใช้บริการในด้านของจำนวนครั้งที่ใช้บริการต่อเดือน แต่มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยในด้านของค่าใช้จ่ายในการเดินทางแต่ละครั้งต่อคน

6. จำนวนสมาชิกในครอบครัว ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยของผู้ใช้บริการในด้านของจำนวนครั้งที่ใช้บริการรถไฟฟ้าไทยต่อเดือน ค่าใช้จ่ายในการเดินทางแต่ละครั้งต่อคน และจำนวนสมาชิกในกลุ่มเดินทางแต่ละครั้ง

7. ทศนคติด้านผลิตภัณฑ์ซึ่งประกอบด้วย ความสะอาดห้องสุขาในขบวนรถ และในสถานี และอุบัติเหตุระหว่างการเดินทาง มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยของผู้ใช้บริการในด้านจำนวนครั้งที่ใช้บริการรถไฟฟ้าไทยต่อเดือน ส่วนทศนคติด้านผลิตภัณฑ์ในเรื่องของขบวนรถถึงจุดหมายปลายทาง และความเร็วเมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์โดยสารในการเดินทางที่มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยของผู้ใช้บริการในด้านจำนวนครั้งที่ใช้บริการรถไฟฟ้าไทยต่อเดือน

8. ทศนคติด้านราคาค่าโดยสาร ช่องทางจำหน่ายตั๋ว และการส่งเสริมทางการตลาด ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยของผู้ใช้บริการในด้านจำนวนครั้งที่ใช้บริการรถไฟฟ้าไทยต่อเดือน

อิศรา ถาวรรุ่งกิจ (2546) ได้ทำการศึกษาการเลือกรูปแบบการเดินทางในจังหวัดพิษณุโลก ผลการประมาณค่าในแบบจำลอง Multinomial Logit พบว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 20 – 30 ปี การศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี อาชีพพนักงานเรียน/นักเรียน/นักศึกษา รายได้ส่วนครัวเรือนอยู่ในช่วง 9,001 – 12,000 บาท บาทต่อเดือน ส่วนใหญ่จะเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่นๆ และมีจำนวนยานพาหนะในครัวเรือนทั้งรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ และหลักเกณฑ์ที่ผู้เดินทางเห็นว่าสำคัญมากในการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ คือ เรื่องความปลอดภัย รองลงมาคือความสะดวกสบายในการเดินทาง และเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ส่วนจำนวนรถที่ให้บริการ หรือเส้นทางในการเดินทางนั้นผู้เดินทางไม่ได้ให้ความสำคัญมากนัก

การศึกษาตัวแปรด้านการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการเลือกยานพาหนะ พบว่า ตัวแปรด้านการขนส่งที่มีนัยสำคัญต่อการเลือกยานพาหนะ ได้แก่ ผลต่างของเวลาในการเดินทางโดยยานพาหนะชนิดต่างๆ จำนวนยานพาหนะในครัวเรือน และวัตถุประสงค์ในการเดินทาง ส่วนตัวแปรทางเศรษฐกิจ และสังคมที่มีนัยสำคัญ คือ เพศ อายุ จำนวนผู้ร่วมเดินทาง สถานภาพการทำงาน รายได้ของครัวเรือน และระดับการศึกษาของผู้เดินทาง

วาทีณี สำราญจิตร (2548) ได้ศึกษาการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้เดินทางจากกรุงเทพมหานครถึงเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า สิ่งที่ผู้เดินทางให้ความสำคัญมากในการเลือกรูปแบบการเดินทาง ได้แก่ ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ค่าโดยสาร และเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

ส่วนการบริการ รูปแบบเส้นทางที่คุ้นเคย และความถี่ของเที่ยวรถหรือเที่ยวบินนั้น เป็นสิ่งที่ผู้เดินทางไม่ได้ให้ความสำคัญมากนัก และผู้เดินทางส่วนใหญ่มีทัศนคติว่ารถไฟเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความปลอดภัยสูงสุด รองลงมาได้แก่ เครื่องบิน และรถทัวร์ ปกติแล้วผู้เดินทางจะเลือกเดินทางโดยรูปแบบที่ตนมีทัศนคติว่ามีความปลอดภัย แต่ในบางกรณีอาจเลือกเดินทางโดยรูปแบบที่มีความเสี่ยงเนื่องจาก ผู้เดินทางยอมรับความเสี่ยงได้มากกว่าหากมีปัจจัยอื่นๆ มาทดแทน เช่น ความรวดเร็วในการเดินทาง และค่าโดยสารที่ลดลง นอกจากนี้ พบว่า ผู้เดินทางที่มีทัศนคติว่าการเดินทางทั้งสามรูปแบบมีความปลอดภัย หรือความเสี่ยงเท่าๆ กัน นิยมเลือกเดินทางโดยรถทัวร์มากที่สุด

ผลการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง พบว่า เพศชายมีแนวโน้มจะเลือกเดินทางโดยเครื่องบิน และรถไฟน้อยกว่าเพศหญิง และเมื่อผู้เดินทางมีอายุสูงขึ้นจะมีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยรถไฟมากขึ้น ผู้เดินทางที่มีรายได้ครัวเรือนสูงขึ้นมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยเครื่องบินเพิ่มขึ้น ซึ่งตรงข้ามกับผู้เดินทางที่มีการศึกษาสูงขึ้น ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยเครื่องบินลดลง ในด้านของวัตถุประสงค์ในการเดินทาง พบว่าผู้ที่เดินทางเพื่อการทำงานมีแนวโน้มในการเดินทางโดยเครื่องบิน และรถไฟน้อยกว่าผู้ที่เดินทางเพื่อกลับที่พักอาศัยในจังหวัดเชียงใหม่ ส่วนผู้ที่เดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ นั้นกลับมีแนวโน้มในการเดินทางโดยเครื่องบิน และรถไฟมากกว่า

ในส่วนของผู้ออกค่าใช้จ่ายในการเดินทาง พบว่า หากผู้เดินทาง หรือครอบครัวเป็นผู้ออกค่าโดยสารเอง ผู้เดินทางมีแนวโน้มจะเลือกเดินทางโดยรถไฟน้อยกว่าผู้เดินทางที่บริษัทหรือนายจ้างเป็นผู้ออกค่าโดยสารให้ ซึ่งส่วนใหญ่จะหันไปเดินทางโดยเครื่องบินแทน ขณะที่ส่วนหนึ่งจะเลือกเดินทางโดยรถทัวร์แทน เนื่องจากเหตุผลด้านค่าโดยสารที่ต่ำที่สุด

สำหรับปัจจัยด้านระยะเวลาในการเดินทาง ความปลอดภัย และความสะดวกสบายในการเดินทาง โดยผู้เดินทางที่ให้ความสำคัญกับปัจจัยระยะเวลาในการเดินทางมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยเครื่องบินมากกว่าผู้เดินทางที่ให้ความสำคัญกับปัจจัยอื่นๆ ขณะที่ผู้เดินทางที่ให้ความสำคัญกับปัจจัยความปลอดภัย มีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยรถไฟมากกว่า และผู้เดินทางที่ให้ความสำคัญกับปัจจัยความสะดวกสบาย ก็มีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยรถไฟมากกว่าเช่นกัน แสดงให้เห็นว่าระยะเวลาในการเดินทางที่รวดเร็วเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้เดินทางเลือกเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำ ขณะที่ความปลอดภัย และความสะดวกสบายเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับผู้เลือกเดินทางโดยรถไฟ

ชัย วงศ์อาจ (2549) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางโดยสารการบินภายในประเทศ โดยมุ่งเน้นที่จะศึกษาถึงปัจจัยที่เป็นผลทำให้ผู้โดยสารตัดสินใจเลือกการเดินทางโดยเครื่องบินแทนการเดินทางโดยพาหนะอื่นในเส้นทางภายในประเทศ

จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ทำให้กลุ่มตัวอย่างเลือกเดินทางโดยเครื่องบินแทนที่จะเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง บขส. หรือรถไฟ คือ การเดินทางโดยเครื่องบินใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า ความสะดวกสบายที่มีมากกว่า และมีตารางบินตรงตามความต้องการ

ดังนั้นการกำหนดกลยุทธ์ในการแข่งขันของผู้ประกอบการสายการบินกับธุรกิจขนส่งประเภทอื่น ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการถึงจังหวัดที่ต้องการเลยโดยไม่ต้องเดินทางต่อ และด้านความปลอดภัยของการเดินทางโดยเครื่องบินให้มากขึ้น เนื่องจากปัจจัยทั้งสองยังได้รับความพึงพอใจใกล้เคียงกับการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง บขส. และรถไฟอยู่ ดังนั้นผู้ประกอบการจึงควรทำการสำรวจความเป็นไปได้ในการเปิดเส้นทางบินใหม่ หรือเพิ่มจุดในการแวะบินให้ครอบคลุมในทุกภาคให้มากกว่าในปัจจุบันเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในด้านการถึงจังหวัดที่ต้องการเลยโดยไม่ต้องเดินทางต่อดังกล่าว

ส่วนการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในด้านความปลอดภัย ผู้ประกอบการในธุรกิจสายการบินภายในประเทศควรรักษาภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัยให้ดี โดยเฉพาะภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัยของสายการบินต้นทุนต่ำที่ยังไม่ได้รับการยอมรับเท่าที่ควร เนื่องจากเพิ่งเข้ามาในธุรกิจได้เพียงไม่นาน ทำให้ผู้โดยสารยังไม่เกิดความเชื่อใจเท่าสายการบินปกติที่ให้บริการมานาน

สำหรับกลยุทธ์ในการแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำกับผู้ประกอบการสายการบินปกติ ผู้ประกอบการสายการบินต้นทุนต่ำควรกำหนดกลยุทธ์ในการตลาดกับกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งได้แก่ กลุ่มผู้โดยสารที่มีอายุน้อยกว่า 40 ปี หรือกลุ่มผู้โดยสารที่ประกอบอาชีพในภาคธุรกิจ หรือกลุ่มผู้โดยสารที่มีรายได้เฉลี่ยต่ำกว่า 30,000 บาท และผู้ประกอบการสายการบินต้นทุนต่ำควรกำหนดกลยุทธ์เพื่อเอื้ออำนวยให้กับพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มเป้าหมายของตนเองด้วยเช่นกัน เช่น การปรับปรุงพัฒนาประสิทธิภาพในการจองบัตรของสายการบินผ่านทางอินเทอร์เน็ต หรือเว็บไซต์ให้ดีขึ้น หรือการปรับปรุงกลยุทธ์เพื่อส่งเสริมพฤติกรรม การชำระเงินด้วยบัตรเครดิต ซึ่งเป็นพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มผู้โดยสารส่วนใหญ่ของสายการบินต้นทุนต่ำ นอกจากนั้นยังควรกำหนดกลยุทธ์เพื่อจูงใจให้ผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินปกติเปลี่ยนมาเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มมากขึ้นด้วย เช่น การส่งเสริมการตลาดเพื่อเอื้อประโยชน์ให้ผู้โดยสารที่เดินทางด้วยความถี่ 3 – 4 ครั้ง ต่อสัปดาห์ ที่ปัจจุบันมักจะเดินทางโดยสายการบินปกติให้มากขึ้น เป็นต้น

สุมนา นิลร่ำไพ (2550) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้สายการบินต้นทุนต่ำ (Low-cost airline) ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้สายการบินต้นทุนต่ำ ได้แก่ ปัจจัยอายุ ปัจจัยอาชีพนักเรียน นักศึกษา ปัจจัยราคาตัวโดยสาร ปัจจัยที่ผู้เดินทางเคยใช้บริการสายการบิน ต้นทุนต่ำมาก่อน และปัจจัยความรู้สึกปลอดภัยของผู้เดินทาง โดยปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเดินทาง

โดยสายการบินต้นทุนต่ำในทิศทางเดียวกัน ได้แก่ บัณฑิตอาสาสมัครนักเรียน นักศึกษา บัณฑิตที่ผู้เดินทางเคยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำมาก่อน และบัณฑิตที่รู้สึกปลอดภัยของผู้เดินทาง ในขณะที่บัณฑิตที่มีผลต่อการเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำในทางตรงกันข้าม ได้แก่ บัณฑิตอายุ และบัณฑิตราคาตัวโดยสาร

ส่วนการเปรียบเทียบผลการศึกษาที่ได้กับแนวนโยบายทางการตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำทั้ง 3 สาย ได้แก่ สายการบินนกแอร์ สายการบินไทย แอร์เอเชีย และสายการบินวัน-ทู-โก พบว่า บัณฑิตทางด้านอายุ และอาสาสมัครนักเรียน นักศึกษา ทั้ง 3 สายการบินถือว่ากลุ่มลูกค้าที่เป็นกลุ่มเป้าหมายจะเป็นนักเรียน นักศึกษา และกลุ่มที่เพิ่งจะเริ่มทำงาน ส่วนบัณฑิตที่ผู้เดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำมาก่อน จะเลือกใช้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำอีกนั้น ตรงกับนโยบายของสายการบินไทย แอร์เอเชีย และสายการบินวัน-ทู-โก ส่วนบัณฑิตด้านความปลอดภัยของทั้ง 3 สายการบินพบว่าทุกสายการบินจะพยายามแสดงให้เห็นว่าเครื่องบินของตนนั้นมีความปลอดภัยเทียบเท่าสายการบินไทย

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. การกำหนดประชากร และการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง
2. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การจัดกระทำ และการวิเคราะห์ข้อมูล
5. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การกำหนดประชากร และการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้โดยสารที่ใช้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ หรือรถโดยสาร ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ในช่วงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ – 6 มีนาคม พ.ศ. 2551

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้โดยสารซึ่งใช้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ หรือรถโดยสาร ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ในช่วงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ – 6 มีนาคม พ.ศ. 2551 เนื่องจากไม่ทราบจำนวนผู้โดยสารที่แน่นอน จึงทำการหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรคำนวณแบบไม่ทราบจำนวนประชากร ที่มีระดับความเชื่อมั่น 95% (กัลยา วานิชย์ บัญชา. 2546: 26) ดังนี้

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

โดย	n	แทน	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
	Z	แทน	ค่ามาตรฐานของระดับความเชื่อมั่น
	E	แทน	ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้น

$$n = \frac{(1.96)^2}{4(.05)^2}$$

$$= 385 \text{ คน}$$

กลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการคำนวณ คือ 385 คน แต่เพื่อความสะดวกในการจัดเก็บแบบสอบถาม และให้เห็นภาพในการเปรียบเทียบโดยชัดเจน จึงทำการกำหนดกลุ่มตัวอย่างสำหรับการวิจัยครั้งนี้จำนวน 390 คน โดยแยกเก็บแบบสอบถามจากผู้โดยสารที่เดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ในสัดส่วนที่เท่าๆ กัน คือ เก็บแบบสอบถามจากกลุ่มผู้โดยสารซึ่งใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ 130 คน กลุ่มผู้โดยสารซึ่งใช้บริการรถไฟ 130 คน และกลุ่มผู้โดยสารซึ่งใช้บริการรถโดยสาร 130 คน โดยการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบมีขั้นตอน ดังนี้ คือ

ขั้นที่ 1 ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยทำการคัดเลือกเฉพาะกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ในช่วงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ – 6 มีนาคม พ.ศ. 2551 เพื่อจัดเก็บแบบสอบถาม ซึ่งมีสถานที่ที่ใช้ในการสุ่มตัวอย่าง ดังนี้

1. อาคารผู้โดยสารภายในประเทศที่สนามบินสุวรรณภูมิ ในการเก็บแบบสอบถามสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินไทยแอร์ เอเชีย
2. อาคารผู้โดยสารภายในประเทศที่สนามบินดอนเมือง ในการเก็บแบบสอบถามสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินนกแอร์
3. สถานีรถไฟหัวลำโพง ในการเก็บแบบสอบถามสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยรถไฟ
4. สถานีขนส่งผู้โดยสารสายใต้ใหม่ ในการเก็บแบบสอบถามสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยรถโดยสาร

ขั้นที่ 2 ใช้วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience Sampling) ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามที่เตรียมไว้ นำไปเก็บข้อมูลจากผู้โดยสารที่มาใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ตามสถานที่ที่กำหนดไว้

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถามเพื่อศึกษาข้อมูลทั่วไป และข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร รวมถึงศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้บริการ จำนวน 5 ข้อ ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list) และแบบเติมคำในช่องว่าง ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสาร จำนวน 9 ข้อ ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list) และแบบเติมคำในช่องว่าง ประกอบด้วย วิธีการเดินทาง ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง อัตราค่าโดยสารในการเดินทาง วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทาง ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง ช่องทางในการสำรองที่นั่ง วิธีชำระค่าโดยสาร การวางแผนในการซื้อบัตรโดยสาร ความถี่ในการเดินทาง และเหตุผลในการเลือกวิธีการเดินทาง

ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือ

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม มีขั้นตอนตามลำดับดังนี้

1. ศึกษาแนวคิด และความรู้เกี่ยวกับวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ จากตำราเอกสารต่างๆ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้เป็นกรอบในการสร้างแบบสอบถาม
2. พัฒนาข้อคำถามโดยพิจารณาจากความมุ่งหมายของการวิจัย นิยามศัพท์เฉพาะ กรอบแนวคิด และสมมติฐานการวิจัย
3. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญทำการตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหา และความเชื่อถือได้เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์
4. ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามตามที่ได้รับคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญ
5. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try Out) กับประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 21 คน เพื่อตรวจสอบความเข้าใจและความถูกต้องของแบบสอบถาม
6. ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามครั้งสุดท้ายภายใต้คำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษา
7. นำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ไปจัดพิมพ์ เพื่อใช้เป็นแบบสอบถามในการเก็บข้อมูลในการวิจัย

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้มุ่งศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ซึ่งใช้การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยอาศัยข้อมูลทั้งทางด้านปฐมภูมิ และทุติยภูมิ เป็นข้อมูลในการศึกษาดังนี้

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้มีการจัดทำแบบสอบถามเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 390 คน เกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป และข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสาร รวมถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยมีขั้นตอนในการดำเนินการดังนี้

1.1 ขอจดหมายจากบัณฑิตวิทยาลัยเพื่อขอความอนุเคราะห์จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง สถานีขนส่งผู้โดยสารสายใต้ใหม่ และสถานีรถไฟหัวลำโพง ในการขอใช้สถานที่เพื่อแจกแบบสอบถามแก่ผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

1.2 ดำเนินการเก็บข้อมูล ตามสถานที่ที่ได้กำหนดไว้

1.3 ระยะเวลาในการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ในช่วงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ – 6 มีนาคม พ.ศ. 2551

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารอ้างอิง และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากแหล่งต่าง ๆ ได้แก่

2.1 หนังสือนิตยสารต่าง ๆ เช่น เอ้าท์ ออฟ โฮม แม็กกาซีน (Out of Home Magazine) นิตยสารผู้จัดการ และนิตยสารโลกการค้า

2.2 หนังสือทางวิชาการ และ วิทยานิพนธ์ต่าง ๆ เช่น หนังสือเรื่อง การขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว หนังสือเรื่อง หลักการขนส่ง และวิทยานิพนธ์เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางโดยสารสายการบินภายในประเทศ

2.3 ข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ เช่น จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินปกติ และสายการบินต้นทุนต่ำ จากกรมการขนส่งทางอากาศ

2.4 ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต เช่น จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยรถไฟ และรถโดยสาร จากเว็บไซต์ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

การจัดกระทำ และการวิเคราะห์ข้อมูล

การจัดกระทำ และการวิเคราะห์ข้อมูลได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้ คือ

1. นำแบบสอบถามที่ได้เก็บรวบรวมมาทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ และจัดหมวดหมู่ในการวิเคราะห์

2. นำแบบสอบถามที่ตรวจสอบความถูกต้องแล้ว มาทำการลงรหัส (Coding) ตามที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า ในแบบลงรหัสสำหรับประมวลผลข้อมูลด้วยโปรแกรม SPSS For Windows Version 11 (Statistical Package for Social Sciences)

3. ทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ โดยแบ่งเป็น

3.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) ซึ่งประกอบด้วย

3.1.1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ โดยการหาค่าร้อยละ เพื่ออธิบายข้อมูลของตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม

3.1.2 วิเคราะห์ข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสารในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ซึ่งประกอบด้วย วิธีการเดินทาง ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง อัตราค่าโดยสารในการเดินทาง วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทาง ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง ช่องทางในการสำรองที่นั่ง วิธีชำระค่าโดยสาร การวางแผนในการซื้อบัตรโดยสาร ความถี่ในการเดินทาง และเหตุผลในการเลือกวิธีการเดินทาง โดยการหาค่าร้อยละ และค่าเฉลี่ย เพื่ออธิบายข้อมูลของตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม

3.1.3 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ วัตถุประสงค์ในการเดินทาง และผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง โดยการหาค่าร้อยละ เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ

3.2 การวิเคราะห์โดยสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistic) ในการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารในการเดินทาง โดยวิธีการวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติก (Multinomial Logistic Regression) เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ที่นำมาศึกษาว่าปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย

1. สถิติพื้นฐานในการวิเคราะห์ข้อมูล และแปลความหมายข้อมูล

1.1 ค่าร้อยละ

1.2 ค่าเฉลี่ย (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2541: 65)

$$\bar{x} = \frac{\sum x}{n}$$

โดยที่	$\bar{X}$	แทน	ค่าคะแนนเฉลี่ย
	$\sum x$	แทน	ผลรวมของคะแนนเฉลี่ย
	n	แทน	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

2. สถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน

2.1 การวิเคราะห์หาค่าความถดถอยโลจิสติกแบบหลายกลุ่ม (Multinomial Logistic Regression) (กัลยา วานิชย์บัญชา. 2544: 87)

กรณีที่ตัวแปรตามเป็นตัวแปรเชิงกลุ่ม จะใช้การวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติก และเมื่อตัวแปรตาม (Y) เป็นตัวแปรเชิงกลุ่มที่มีค่ามากกว่า 2 ค่า จะใช้วิธีการวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกแบบหลายกลุ่ม (Multinomial Logistic Regression)

สำหรับการศึกษานี้ซึ่งรูปแบบการเดินทางซึ่งเป็นทางเลือกจำนวน 3 รูปแบบ และผู้โดยสารจะเลือกวิธีการเดินทางหนึ่งวิธีจากวิธีเดินทางที่มีทั้งหมดในขั้นตอนเดียว และในแบบจำลอง Multinomial Logit จะมีการกำหนดให้ตัวเลือกใดตัวเลือกหนึ่งเป็นฐาน โดยในที่นี้ได้กำหนดให้การเดินทางโดยรถโดยสารเป็นฐาน จากนั้นจึงใช้การเปรียบเทียบกับตัวเลือกอื่นแต่ละตัวกับตัวเลือกฐาน (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. 2537: 210) ดังนั้นจึงได้รูปแบบสมการ ดังนี้ (ศิริชัย กาญจนวาสี. 2548: 41)

$$\begin{aligned}
 P_A &= \frac{e^{Z A_i}}{e^{Z A_i} + e^{Z B_i} + e^{Z C_i}} \\
 &= \frac{e^{Z A_i}}{1 + e^{Z B_i} + e^{Z C_i}} \\
 P_B &= \frac{e^{Z A_i}}{1 + e^{Z A_i} + e^{Z C_i}}
 \end{aligned}$$

เนื่องจาก $Z C_i = 0$ เพราะเป็นรูปแบบอ้างอิง ทำให้ $e^0 = 1$ ดังนั้น

$$P_C = \frac{1}{1 + e^{Z A_i} + e^{Z B_i}}$$

เมื่อ

$$ZA_i = \alpha_0 + \alpha_1 \text{SEX} + \alpha_2 \text{AGE} + \alpha_3 \text{ECU} + \alpha_4 \text{OCC} + \alpha_5 \text{INCOME} \\ + \alpha_6 \text{OBJ} + \alpha_7 \text{PAY} + \alpha_8 \text{PRICE}$$

$$ZB_i = \beta_0 + \beta_1 \text{SEX} + \beta_2 \text{AGE} + \beta_3 \text{ECU} + \beta_4 \text{OCC} + \beta_5 \text{INCOME} \\ + \beta_6 \text{OBJ} + \beta_7 \text{PAY} + \beta_8 \text{PRICE}$$

โดยที่	P_A	แทน	โอกาสที่ผู้โดยสารเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ
	P_B	แทน	โอกาสที่ผู้โดยสารเลือกเดินทางโดยรถไฟ
	P_C	แทน	โอกาสที่ผู้โดยสารเลือกเดินทางโดยรถโดยสาร
	ZA_i	แทน	การเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับรถโดยสาร
	ZB_i	แทน	การเลือกเดินทางโดยรถไฟเมื่อเทียบกับรถโดยสาร
	ZC_i	แทน	0 เมื่อการเดินทางโดยรถโดยสารถูกกำหนดให้เป็นรูปแบบอ้างอิง
	SEX	แทน	เพศของผู้โดยสาร
	AGE	แทน	อายุของผู้โดยสาร
	ECU	แทน	ระดับการศึกษาของผู้โดยสาร
	OCC	แทน	อาชีพของผู้โดยสาร
	INCOME	แทน	รายได้ของผู้โดยสาร
	OBJ	แทน	วัตถุประสงค์ในการเดินทาง
	PAY	แทน	ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง
	PRICE	แทน	อัตราค่าโดยสารในการเดินทาง
	$\alpha_0, \alpha_1, \dots, \alpha_{10}$	แทน	สัมประสิทธิ์ของการเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับรถโดยสาร
	$\beta_0, \beta_1, \dots, \beta_{10}$	แทน	สัมประสิทธิ์ของการเลือกเดินทางโดยรถไฟเมื่อเทียบกับรถโดยสาร

โดยปัจจัยที่นำมาใช้ในการศึกษา มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. เพศ (Sex)

เพศชาย และเพศหญิงน่าจะมีการตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางที่แตกต่างกัน เพราะมีทัศนคติ และสถานะภาพทางสังคมที่ต่างกัน

โดย Sex = 1 ถ้าเป็นเพศหญิง
2 ถ้าเป็นเพศชาย

2. อายุ (Age)

ผู้โดยสารที่มีอายุที่แตกต่างกันจะมีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางที่แตกต่างกัน โดยจากการศึกษาของวาทีนี้ สำราญจิตร เกี่ยวกับการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้เดินทางจากกรุงเทพมหานคร ถึง เชียงใหม่ พบว่าผู้เดินทางที่อายุสูงขึ้นจะมีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยรถไฟมากขึ้น เนื่องจากผู้เดินทางให้ความสำคัญกับความปลอดภัย และความสะดวกสบายในการเดินทางมากขึ้น เมื่อมีอายุสูงขึ้น เช่นเดียวกับงานของอิศรา ถาวรรุ่งกิจ ที่ศึกษาการเลือกรูปแบบการเดินทางในจังหวัดพิษณุโลก ที่ว่า เมื่อผู้เดินทางมีอายุสูงขึ้นจะเลือกรูปแบบการเดินทางโดยคำนึงถึงความสะดวกสบายมากขึ้น

โดย Age = อายุของผู้เดินทาง

3. ระดับการศึกษา (Education level)

ระดับการศึกษาเป็นตัวแปรหนึ่งที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางของผู้โดยสาร โดยจากการศึกษาของวาทีนี้ สำราญจิตร เกี่ยวกับการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้เดินทางจากกรุงเทพมหานคร ถึง เชียงใหม่ พบว่า ผู้เดินทางที่มีการศึกษาสูงขึ้น ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยเครื่องบินลดลง และจะหันไปเลือกเดินทางโดยรถไฟมากขึ้นแทน

โดย ECU = 1 ถ้ามีการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย
2 ถ้ามีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ปวช. อนุปริญญา หรือปวส.
3 ถ้ามีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี
4 ถ้ามีการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี

กำหนดให้ผู้โดยสารที่มีการศึกษาในระดับสูงกว่าปริญญาตรีเป็นกลุ่มอ้างอิง

4. อาชีพ (Occupation)

อาชีพที่แตกต่างกันน่าจะมีผลทำให้การตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางแตกต่างกัน เพราะในบางอาชีพอาจต้องการการเดินทางที่ใช้เวลาในการเดินทางน้อย ในขณะที่บางอาชีพไม่ได้สนใจกับระยะเวลาในการเดินทาง

- โดย OCC =
- 1 ถ้าประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ
 - 2 ถ้าประกอบอาชีพค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว
 - 3 ถ้าประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน
 - 4 ถ้าประกอบอาชีพรับจ้าง หรืออาชีพอื่น ๆ
 - 5 ถ้าประกอบอาชีพนักเรียน/นักศึกษา

กำหนดให้ผู้โดยสารที่ประกอบอาชีพนักเรียน/นักศึกษาเป็นกลุ่มอ้างอิง

5. รายได้ (Income)

รายได้ของผู้โดยสารน่าจะส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางที่แตกต่างกัน คือผู้โดยสารที่มีรายได้น้อย จะเลือกวิธีการเดินทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่าผู้โดยสารที่มีรายได้สูง

- โดย Income = รายได้ของผู้โดยสาร

6. วัตถุประสงค์ในการเดินทาง (Objective)

ผู้โดยสารที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางที่แตกต่างกัน จะส่งผลให้มีวิธีการเลือกวิธีเดินทางที่แตกต่างกัน เช่น ผู้โดยสารที่มีต้องการเดินทางเพื่อทำงาน หรือติดต่อธุรกิจ น่าจะเลือกเดินทางโดยโดยสารการบินต้นทุนต่ำมากกว่าทางรถไฟ เนื่องจาก ต้องการประหยัดเวลาในการเดินทางเพื่อให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยรวดเร็ว

- โดย OBJ =
- 1 ถ้าเดินทางเพื่อเยี่ยมญาติ เยี่ยมเพื่อน หรืออื่น ๆ
 - 2 ถ้าเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา
 - 3 ถ้าเดินทางเพื่อทำงาน หรือติดต่อธุรกิจ
 - 4 ถ้าเดินทางเพื่อท่องเที่ยว หรือพักผ่อน

กำหนดให้ผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อท่องเที่ยว หรือพักผ่อนเป็นกลุ่มอ้างอิง

7. ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง (Payer)

หากผู้โดยสารเป็นผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางเอง น่าจะเลือกวิธีการเดินทางที่เสียค่าโดยสารในการเดินทางน้อย แต่ในขณะที่หากบริษัท หรือหน่วยงานเป็นผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง จะไม่ค่อยสนใจอัตราค่าโดยสารเท่าใดนัก

โดย PAY = 1 ถ้าตัวผู้โดยสาร หรือครอบครัวเป็นผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง

2 ถ้าบริษัท หรือหน่วยงานเป็นผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง

กำหนดให้ผู้โดยสารที่มีบริษัท หรือหน่วยงานเป็นผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางเป็น
กลุ่มอ้างอิง

8. อัตราค่าโดยสารในการเดินทาง (Price)

อัตราค่าโดยสารในการเดินทางเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อการเลือกวิธีการการเดินทางของผู้โดยสาร โดยผู้โดยสารจะเลือกวิธีการเดินทางที่มีอัตราค่าโดยสารในการเดินทางตรงต่อความต้องการของตนมากที่สุด ซึ่งอัตราค่าโดยสารในการเดินทางจะคิดจากราคาบัตรโดยสารที่ผู้โดยสารได้จ่ายไปในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยผู้โดยสารจะเลือกวิธีการเดินทางที่มีอัตราค่าโดยสารตรงต่อความต้องการของตนมากที่สุด

โดย Price = ราคาต่อหน่วย

2.2 การประมาณค่าพารามิเตอร์ (วาทีณี สำราญจิตร์. 2548: 34 อ้างอิงในไชยวิทย์ บุรณม
บุรณ. 2543)

การประมาณค่าพารามิเตอร์จะใช้วิธี Maximum Likelihood เนื่องจากเป็นการประมาณค่าที่มีประโยชน์อย่างมากเมื่อต้องการทราบค่าพารามิเตอร์ที่เป็นค่าเฉพาะไม่ใช่แบบช่วง นอกจากนี้ยังให้ค่าตัวประมาณที่มีความคงเส้น คงวา (Consistent) มีการแจกแจงแบบปกติในแนวนอน (Asymptotically Normal) และตัวประมาณที่ได้มีประสิทธิภาพในแนวนอน (Asymptotically Efficient) โดย Multinomial Logit Model ในแบบจำลองการเลือกประเภทการขนส่งมีรูปแบบของ Likelihood Function ดังนี้

$$L^*(\beta) = \prod_{n=1}^N \prod_{i=1}^I P_n(i)^{Y_{in}}$$

โดย	$L^*(\beta)$	แทน	Likelihood Function
		แทน	เซตของพารามิเตอร์ที่ต้องการประมาณค่า $(\beta_0, \beta_1, \dots, \beta_k)$
	N	แทน	จำนวนข้อมูล
	I	แทน	ทางเลือกที่มีทั้งหมด
	$P_n(i)$	แทน	ความน่าจะเป็นที่คนที่ n เลือกยานพาหนะ i
และ	Y_{in}		มีค่าเท่ากับ 1 ในกรณีที่คนที่ n เลือกยานพาหนะ i
			มีค่าเท่ากับ 0 ในกรณีที่คนที่ n เลือกยานพาหนะ j

เมื่อทำการประมาณค่าพารามิเตอร์แล้ว จะทำการพิจารณาว่าค่าพารามิเตอร์ที่ได้นั้นทำให้แบบจำลองเหมาะสมต่อการนำไปใช้หรือไม่ (วาทีนี้ สำราญจิตร. 2548 : 34) โดยมีขั้นตอนดังนี้

2.2.1 การตรวจสอบเครื่องหมาย และขนาดของค่าพารามิเตอร์

เป็นการพิจารณาว่าเครื่องหมายของพารามิเตอร์ของตัวแปรแต่ละตัวนั้นขัดกับหลักความจริงหรือไม่ ทั้งนี้ต้องอาศัยประสบการณ์ของผู้ศึกษา เช่น พารามิเตอร์ของตัวแปรที่ก่อให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาส (opportunity cost) ทั้งด้านเวลาและค่าใช้จ่าย ควรมีเครื่องหมายลบ ส่วนการพิจารณาขนาดของค่าพารามิเตอร์นั้น ทำได้โดยการเปรียบเทียบกันระหว่างพารามิเตอร์ของตัวแปรที่มีหน่วยใกล้เคียงกัน เช่น เวลาในการรอคอย และเวลาในการเดินทาง ที่มีหน่วยเป็นนาทีเช่นเดียวกัน ค่าพารามิเตอร์จึงควรมีขนาดใกล้เคียงกัน ถ้าหากขนาดของพารามิเตอร์ของการรอคอยรถโดยสารเท่ากับ -1 แต่ขนาดของพารามิเตอร์ในการเดินทางโดยรถโดยสารเป็น -100 แบบจำลองนี้ไม่สมควรนำไปใช้งาน

2.2.2 การทดสอบนัยสำคัญของอิทธิพลของตัวแปร

เป็นการประเมินความชัดเจนของอิทธิพลที่ตัวแปรแต่ละตัวจะมีต่อการตัดสินใจเลือกวิธีเดินทางของผู้โดยสาร โดยตรวจสอบว่าค่าสัมประสิทธิ์ที่ได้มีความแตกต่างจากค่าศูนย์อย่างมีนัยสำคัญ (Significant) หรือไม่ ด้วยการคำนวณค่าสถิติ Wald เพื่อเป็นตัวชี้วัด ซึ่งถือว่าการกระจาย Chi-square ที่มีองศาของอิสระ (Degree of freedom) เท่ากับจำนวนสัมประสิทธิ์ที่ถูกจำกัด (วาทีนี้ สำราญจิตร. 2548: 34 อ้างอิงจาก สมภพ ด้วงทอง. 2544)

$$W = (\beta_{UR} - \beta_R)^2 I(\beta_{UR})$$

โดยที่ β_{UR} แทน ค่าของสัมประสิทธิ์ที่ประมาณได้จากแบบจำลอง
 β_R แทน ค่าของสัมประสิทธิ์ที่ถูกจำกัด ซึ่งในที่นี้จะเท่ากับศูนย์
 $I()$ แทน Information Matrix

2.2.3 การตรวจสอบค่าดัชนีสัดส่วนของ Likelihood (McFadden – R^2 , The Likelihood Ratio Index : P^2)

เป็นการวัดความถูกต้องในการทำนายผลของแบบจำลอง (Goodness of fit) ซึ่งมีสูตรการคำนวณ ดังนี้

$$P^2 = 1 - \frac{L(\beta)}{L(0)}$$

เมื่อ $L(0)_{i=1}^n = \sum \ln$ (สัดส่วนโดยรวมของทางเลือกที่คนที่ n เลือก)

โดยค่าของ P^2 จะมีค่าอยู่ระหว่าง 0 กับ 1 ถ้ามีค่าเท่ากับ 1 แสดงว่า แบบจำลองที่สร้างขึ้นแทนความสัมพันธ์ของตัวแปรได้ถูกต้องสมบูรณ์ แต่ถ้ามีค่าเท่ากับ 0 แสดงว่า แบบจำลองไม่สามารถแทนความสัมพันธ์ของตัวแปรได้เลย แต่ถ้ามีค่ามากกว่า 0.2 ขึ้นไป ก็ถือว่ายอมรับได้

2.2.4 การตรวจสอบความถูกต้องแม่นยำในการพยากรณ์

เป็นการวัดความถูกต้องของการทำนายโดยแบบจำลองที่ได้ (Percent Correctly Predicted) โดยเทียบกับการตัดสินใจที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งสามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\% \text{ correct} = \frac{\sum_{n=i}^n c_n}{N}$$

โดย $C_n = 1$ ถ้าการทำนายโดยแบบจำลองตรงกับการเลือก
ยานพาหนะจริง
 $= 0$ ถ้าการทำนายโดยแบบจำลองไม่ตรงกับการเลือก
ยานพาหนะจริง

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการวิจัยเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับ ดังนี้

1. สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล
2. การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล
3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

1. สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการแปลความหมายของการวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษาค้นคว้า ทางผู้วิจัยได้กำหนดสัญลักษณ์ และอักษรย่อที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังต่อไปนี้

α	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์ของการเลือกการเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับรถโดยสาร
β	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์ของการเลือกการเดินทางโดยรถไฟเมื่อเทียบกับรถโดยสาร
Wald	แทน	ค่าสถิติ Wald
Sig.	แทน	ค่านัยสำคัญจากการคำนวณ
*	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90
**	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95
McFadden-R ²	แทน	ค่าตรรกะนิสัดส่วนของ Likelihood
%Correctly Predicted	แทน	ค่าความถูกต้องของการทำนายโดยแบบจำลอง
Number of observations	แทน	จำนวนข้อมูล

2. การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล และการแปลผลการวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลโดยแบ่งออกเป็น 4 ตอน ตามลำดับดังนี้

ตอนที่ 1 ศึกษาถึงข้อมูลทั่วไป ของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร

ตอนที่ 2 ศึกษาถึงข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร

ตอนที่ 3 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระต่าง ๆ

ตอนที่ 4 ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 ศึกษาถึงข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร

จากการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร จำนวน 390 คน ได้ผลสรุปดังนี้

ตาราง 4 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวนทั้งหมด		วิธีการเดินทาง					
			สายการบินต้นทุนต่ำ		รถไฟ		รถโดยสาร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	179	45.90	64	49.23	63	48.46	52	40.00
หญิง	211	54.10	66	50.77	67	51.54	78	60.00
รวม	390	100.00	130	100.00	130	100.00	130	100.00

จากตาราง 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยเป็นเพศหญิงจำนวนทั้งหมด 211 คน คิดเป็นร้อยละ 54.10 ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศชายมีจำนวนทั้งหมด 179 คน คิดเป็นร้อยละ 45.90 โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร เป็นเพศหญิงมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.77 ร้อยละ 51.54 และร้อยละ 60.00 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาในกลุ่มตัวอย่างในแต่ละเพศ พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิง เลือกเดินทางโดยรถโดยสารมากที่สุด ขณะที่เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ และรถไฟ ในจำนวนที่ไม่

แตกต่างกันมากนัก ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศชาย เลือกเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำมากที่สุด และมีจำนวนไม่แตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยรถไฟมากนัก

ตาราง 5 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวนทั้งหมด		วิธีการเดินทาง					
			สายการบินต้นทุนต่ำ		รถไฟ		รถโดยสาร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี	33	8.46	10	7.69	18	13.85	5	3.85
21 - 30 ปี	171	43.85	47	36.15	69	53.08	55	42.31
31 - 40 ปี	101	25.90	43	33.08	22	16.92	36	27.69
41 - 50 ปี	46	11.79	15	11.54	14	10.77	17	13.08
มากกว่า 50 ปี	39	10.00	15	11.54	7	5.38	17	13.08
รวม	390	100.00	130	100.00	130	100.00	130	100.00

จากตาราง 5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี โดยมีจำนวนทั้งหมด 171 คน คิดเป็นร้อยละ 43.85 อันดับ 2 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุอยู่ในช่วง 31 – 40 ปี โดยมีจำนวนทั้งหมด 101 คน คิดเป็นร้อยละ 25.90 อันดับ 3 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุมากกว่า 50 ปี โดยมีจำนวนทั้งหมด 39 คน คิดเป็นร้อยละ 10.00 และกลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนน้อยที่สุดมีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี โดยมีจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.5 ตามลำดับ โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.15 ร้อยละ 53.08 และร้อยละ 42.31 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่าช่วงอายุระหว่าง 21 – 30 ปีมีจำนวนของกลุ่มตัวอย่างมากที่สุดในการเดินทางทั้ง 3 วิธี

เมื่อพิจารณาในช่วงอายุของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อยกว่า หรือเท่ากับ 20 ปี และมีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี เลือกเดินทางโดยรถไฟมากที่สุด กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี เลือกเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำมากที่สุด ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 41 – 50 ปี และมีอายุมากกว่า 50 ปี เลือกเดินทางโดยรถโดยสารมากที่สุด และมีจำนวนผู้โดยสารเท่ากัน คือ

17 คน ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 41 – 50 ปี เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ และรถไฟ ในจำนวนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก

ตาราง 6 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวนทั้งหมด		วิธีการเดินทาง					
			สายการบินต้นทุนต่ำ		รถไฟ		รถโดยสาร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	18	4.62	1	0.77	7	5.38	10	7.69
มัธยมศึกษาตอนต้น	18	4.62	4	3.08	8	6.15	6	4.62
มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช.	44	11.28	14	10.77	14	10.77	16	12.31
อนุปริญญา หรือปวส.	39	10.00	9	6.92	20	15.38	10	7.69
ปริญญาตรี	224	57.44	70	53.85	76	58.46	78	60.00
สูงกว่าปริญญาตรี	47	12.05	32	24.62	5	3.85	10	7.69
รวม	390	100.00	130	100.00	130	100.00	130	100.00

จากตาราง 6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาอยู่ที่ปริญญาตรี โดยมีจำนวน 224 คน คิดเป็นร้อยละ 57.44 อันดับ 2 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี โดยมีจำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 12.05 อันดับ 3 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช. โดยมีจำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 11.28 และกลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนน้อยที่สุดมีการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาโดยมีจำนวนจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.62 ซึ่งเท่ากับกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร มีระดับการศึกษาอยู่ที่ปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 53.85 ร้อยละ 58.46 และร้อยละ 60.00 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการศึกษาระดับปริญญาตรีมีจำนวนของกลุ่มตัวอย่างมากที่สุดในการเดินทางทั้ง 3 วิธี

เมื่อพิจารณาในแต่ละระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับชั้นประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช. และปริญญาตรี เลือกเดินทางโดยรถโดยสารมากที่สุด ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช. เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ และรถไฟในจำนวนที่เท่ากัน กลุ่ม

ตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น และอนุปริญญา หรือ ปวส. เลือกเดินทางโดยรถไฟมากที่สุด ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำมากที่สุด

ตาราง 7 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามอาชีพ

ระดับการศึกษา	จำนวนทั้งหมด		วิธีการเดินทาง					
			สายการบินต้นทุนต่ำ		รถไฟ		รถโดยสาร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	82	21.03	30	23.08	18	13.85	34	26.15
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	60	15.38	20	15.38	18	13.85	22	16.92
พนักงานบริษัทเอกชน	142	36.41	60	46.15	39	30.00	43	33.08
รับจ้างทั่วไป	23	5.90	3	2.31	8	6.15	12	9.23
นักเรียน/นักศึกษา	51	13.08	10	7.69	34	26.15	7	5.38
อื่นๆ	32	8.21	7	5.38	13	10.00	12	9.23
รวม	390	100.00	130	100.00	130	100.00	130	100.00

จากตาราง 7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน โดยมีจำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 36.41 อันดับ 2 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ โดยมีจำนวนจำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 21.03 อันดับ 3 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว โดยมีจำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 15.38 และกลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนน้อยที่สุดประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป โดยมีจำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 5.90 โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ประกอบพนักงานบริษัทเอกชนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.15 ร้อยละ 30.00 และร้อยละ 33.08 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่าอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนมีจำนวนของกลุ่มตัวอย่างมากที่สุดในการเดินทางทั้ง 3 วิธี

เมื่อพิจารณาในแต่ละอาชีพ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว และรับจ้างทั่วไปเลือกเดินทางโดยรถโดยสารมากที่สุด กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำมากที่สุด ส่วน

กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพนักเรียน/นักศึกษา และอาชีพอื่น ๆ เลือกเดินทางโดยรถไฟมากที่สุด และจะสังเกตได้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่น ๆ เลือกเดินทางโดยรถไฟ และรถโดยสารในจำนวนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก

ตาราง 8 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามรายได้ต่อเดือน

รายได้ต่อเดือน	จำนวนทั้งหมด		วิธีการเดินทาง					
			สายการบินต้นทุนต่ำ		รถไฟ		รถโดยสาร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า หรือเท่ากับ 7,000 บาท	57	14.62	10	7.69	31	23.85	16	12.31
7,001 - 12,000 บาท	103	26.41	17	13.08	43	33.08	43	33.08
12,001 - 17,000 บาท	60	15.38	19	14.62	23	17.69	18	13.85
17,001 - 22,000 บาท	57	14.62	23	17.69	15	11.54	19	14.62
มากกว่า 22,000 บาท	113	28.97	61	46.92	18	13.85	34	26.15
รวม	390	100.00	130	100.00	130	100.00	130	100.00

จากตาราง 8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้มากกว่า 22,000 บาทต่อเดือน โดยมีจำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 28.97 อันดับ 2 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้อยู่ที่ 7,001 – 12,000 บาทต่อเดือน โดยมีจำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 26.41 อันดับ 3 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้อยู่ที่ 12,001 – 17,000 บาทต่อเดือน โดยมีจำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 15.38 และกลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนน้อยที่สุดมีรายได้ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 7,000 บาทต่อเดือน โดยมีจำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 14.62 ซึ่งมีจำนวนเท่ากับกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้อยู่ที่ 17,001 – 22,000 บาทต่อเดือน โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ มีรายได้มากกว่า 22,000 บาทต่อเดือนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.92 กลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยรถไฟ และรถโดยสาร มีรายได้อยู่ที่ 7,001 – 12,000 บาทต่อเดือนมากที่สุด และมีสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 33.08

เมื่อพิจารณาในแต่ละระดับรายได้ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ไม่น้อยกว่า หรือเท่ากับ 7,000 บาทต่อเดือน และมีรายได้อยู่ที่ 12,001 – 17,000 บาทต่อเดือน เลือกเดินทางโดยรถไฟมากที่สุด ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้อยู่ที่ 12,001 – 17,000 บาทต่อเดือน เลือกเดินทางโดยสายการบิน

ต้นทุนต่ำ และรถโดยสาร ในจำนวนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 7,001 – 12,000 บาทต่อเดือน เลือกเดินทางโดยรถไฟ และรถโดยสารมากที่สุด ในจำนวนที่เท่ากันคือ 43 คน ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้อยู่ที่ 17,001 – 22,000 บาทต่อเดือน และมีรายได้มากกว่า 22,000 บาทต่อเดือน เลือกเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำมากที่สุด

ตอนที่ 2 ศึกษาข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร

จากการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร จำนวน 390 คน ได้ผลสรุปดังนี้

การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำใช้เวลาการเดินทาง 1.25 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสารอยู่ในช่วง 999 – 2,780 บาท การเดินทางโดยรถไฟใช้เวลาการเดินทาง 13.15 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสารอยู่ในช่วง 535 – 1,065 บาท และการเดินทางโดยรถทัวร์ใช้เวลาการเดินทาง 12 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสารอยู่ในช่วง 339 – 1,394 บาท

ตาราง 9 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทาง

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	จำนวนทั้งหมด		วิธีการเดินทาง					
			สายการบินต้นทุนต่ำ		รถไฟ		รถโดยสาร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ท่องเที่ยว/พักผ่อน	77	19.74	28	21.54	24	18.46	25	19.23
เยี่ยมญาติ หรือเยี่ยมเพื่อน	74	18.97	20	15.38	26	20.00	28	21.54
ทำงาน/ติดต่อธุรกิจ	105	26.92	47	36.15	19	14.62	39	30.00
กลับภูมิลำเนา	118	30.26	29	22.31	58	44.62	31	23.85
อื่นๆ เช่น ทำบุญ	16	4.10	6	4.62	3	2.31	7	5.38
รวม	390	100.00	130	100.00	130	100.00	130	100.00

จากตาราง 9 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา โดยมีจำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 30.26 อันดับ 2 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ โดยมีจำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 26.92 อันดับ 3 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อน โดยมีจำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 19.74 และกลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนน้อยที่สุดมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ เช่น ทำบุญ โดยมีจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.10 โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ และรถโดยสารมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.15 และร้อยละ 30.00 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยรถไฟมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44.62

เมื่อพิจารณาในแต่ละวัตถุประสงค์ในการเดินทาง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อน และทำงาน/ติดต่อธุรกิจ เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำมากที่สุด ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อน เลือกเดินทางโดยรถไฟ และรถโดยสาร ในจำนวนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก กลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อเยี่ยมญาติ หรือเยี่ยมเพื่อน และมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ เช่น ทำบุญ เลือกเดินทางโดยรถโดยสารมากที่สุด ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา เลือกเดินทางโดยรถไฟมากที่สุด

ตาราง 10 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามผู้ตัดสินใจเลือกวิธีในการเดินทาง

ผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทาง	จำนวนทั้งหมด		วิธีการเดินทาง					
			สายการบินต้นทุนต่ำ		รถไฟ		รถโดยสาร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ตัวผู้เดินทาง	296	75.90	97	74.62	94	72.31	105	80.77
บุคคลในครอบครัว	51	13.08	11	8.46	23	17.69	17	13.08
เพื่อน	21	5.38	6	4.62	10	7.69	5	3.85
บริษัท/นายจ้าง	22	5.64	16	12.31	3	2.31	3	2.31
รวม	390	100.00	130	100.00	130	100.00	130	100.00

จากตาราง 10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางให้คือตัวผู้เดินทางเอง โดยมีจำนวน 296 คน คิดเป็นร้อยละ 75.90 อันดับ 2 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่มีผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางให้คือบุคคลในครอบครัว เช่น พ่อ แม่ โดยมีจำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 13.08 อันดับ 3 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่มีผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางให้คือบริษัท/นายจ้าง โดยมีจำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.64 ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างที่มีผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางให้คือเพื่อนซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนน้อยที่สุด โดยมีจำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 5.38 โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร มีผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางให้คือตัวผู้เดินทางเองมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 74.62 ร้อยละ 72.31 และร้อยละ 80.77 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาในผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางในแต่ละวิธีการเดินทาง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางให้คือตัวผู้เดินทางเอง เลือกเดินทางโดยรถโดยสารมากที่สุด กลุ่มตัวอย่างที่มีผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางให้คือบุคคลในครอบครัว และเพื่อน เลือกเดินทางโดยรถไฟมากที่สุด ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางให้คือเพื่อน เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ และรถโดยสาร ในจำนวนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางให้คือบริษัท/นายจ้าง เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำมากที่สุด

ตาราง 11 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง

ผู้ออกค่าโดยสาร ในการเดินทาง	จำนวนทั้งหมด		วิธีการเดินทาง					
			สายการบินต้นทุนต่ำ		รถไฟ		รถโดยสาร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ตัวผู้เดินทาง	288	73.85	92	70.77	93	71.54	103	79.23
บุคคลในครอบครัว	61	15.64	15	11.54	31	23.85	15	11.54
บริษัท/นายจ้าง	41	10.51	23	17.69	6	4.62	12	9.23
รวม	390	100.00	130	100.00	130	100.00	130	100.00

จากตาราง 11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้เป็นตัวผู้เดินทางเอง โดยมีจำนวน 288 คน คิดเป็นร้อยละ 73.85 อันดับ 2 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่มีบุคคลในครอบครัว เช่น พ่อ แม่ เป็นผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง โดยมีจำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 15.64 และอันดับ 3 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่มีบริษัท หรือหน่วยงาน เป็นผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง โดยมีจำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 10.51 โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้เป็นตัวผู้เดินทางเองมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 70.77 ร้อยละ 71.54 และร้อยละ 79.23 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาในผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางในแต่ละวิธีการเดินทาง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้เป็นตัวผู้เดินทางเอง เลือกเดินทางโดยรถโดยสารมากที่สุด กลุ่มตัวอย่างที่มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้เป็นบุคคลในครอบครัว เลือกเดินทางโดยรถไฟมากที่สุด ขณะที่เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ และรถโดยสารในจำนวนที่เท่ากัน คือ 15 คน กลุ่มตัวอย่างที่มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้เป็นเพื่อน ไม่มีการเลือกเดินทางทั้งจากสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้เป็นบริษัท/นายจ้าง เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำมากที่สุด

ตาราง 12 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามวิธีการซื้อบัตรโดยสาร

วิธีการซื้อบัตรโดยสาร	จำนวนทั้งหมด		วิธีการเดินทาง					
			สายการบินต้นทุนต่ำ		รถไฟ		รถโดยสาร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เว็บไซต์	66	16.92	61	46.92	3	2.31	2	1.54
เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสาร	208	53.33	30	23.08	100	76.92	78	60.00
ศูนย์บริการทางโทรศัพท์	23	5.90	19	14.62	2	1.54	2	1.54
ตัวแทนจำหน่าย หรือบริษัททัวร์	93	23.85	20	15.38	25	19.23	48	36.92
รวม	390	100.00	130	100.00	130	100.00	130	100.00

จากตาราง 12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ซื้อบัตรโดยสารผ่านทางเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสาร โดยมีจำนวน 208 คน คิดเป็นร้อยละ 53.33 อันดับ 2 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่ซื้อบัตรโดยสารผ่านทางตัวแทนจำหน่าย หรือบริษัททัวร์ โดยมีจำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 23.85 อันดับ 3 ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่ซื้อบัตรโดยสารผ่านทางเว็บไซต์ โดยมีจำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 16.92 และอันดับสุดท้าย ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่ซื้อบัตรโดยสารผ่านทางศูนย์บริการทางโทรศัพท์ โดยมีจำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 5.90 ตามลำดับ โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำซื้อบัตรโดยสารผ่านทางเว็บไซต์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.92 และกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยรถไฟและรถโดยสารซื้อบัตรโดยสารผ่านทางเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 76.92 และร้อยละ 60.00 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาในแต่ละวิธีการซื้อบัตรโดยสาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ซื้อบัตรโดยสารผ่านทางเว็บไซต์ และศูนย์บริการทางโทรศัพท์เลือกเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำมากที่สุด ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่ซื้อบัตรโดยสารผ่านทางเว็บไซต์เลือกเดินทางโดยรถไฟ และรถโดยสาร ในจำนวนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก กลุ่มตัวอย่างที่ซื้อบัตรโดยสารผ่านทางเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสาร เลือกเดินทางโดยรถไฟมากที่สุด ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ซื้อบัตรโดยสารผ่านทางตัวแทนจำหน่าย หรือบริษัททัวร์เลือกเดินทางโดยรถโดยสารมากที่สุด

ตาราง 13 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามวิธีการชำระค่าโดยสาร

วิธีการชำระค่าโดยสาร	จำนวนทั้งหมด		วิธีการเดินทาง					
			สายการบินต้นทุนต่ำ		รถไฟ		รถโดยสาร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เงินสด	309	79.23	58	44.62	123	94.62	128	98.46
บัตรเครดิต	81	20.77	72	55.38	7	5.38	2	1.54
รวม	390	100.00	130	100.00	130	100.00	130	100.00

จากตาราง 13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการชำระค่าโดยสารด้วยเงินสดมากกว่าชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิต โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่ชำระค่าโดยสารด้วยเงินสดจำนวน 309 คน คิดเป็นร้อยละ 79.23 และชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิต จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 20.77 ตามลำดับ โดยมีกลุ่ม

ตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิตมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 55.38 และกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยรถไฟ และรถโดยสาร ชำระค่าโดยสารด้วยเงินสดมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 94.62 และร้อยละ 98.46 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาในแต่ละวิธีการชำระค่าโดยสาร พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ชำระค่าโดยสารด้วยเงินสดเลือกเดินทางโดยรถโดยสารมากที่สุด ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิตจะเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำมากที่สุด

ตาราง 14 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามการวางแผนในการซื้อบัตรโดยสาร

การวางแผน ในการซื้อบัตรโดยสาร	จำนวนทั้งหมด		วิธีการเดินทาง					
			สายการบินต้นทุนต่ำ		รถไฟ		รถโดยสาร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ซื้อช่วงที่มีการจัดรายการ	24	6.25	19	15.32	1	0.77	4	3.08
ส่งเสริมการขาย								
ซื้อล่วงหน้าก่อนวันเดินทาง	145	37.76	40	32.26	65	50.00	40	30.77
ซื้อในวันเดินทาง	215	55.99	65	52.42	64	49.23	86	66.15
รวม	384	100.00	124	100.00	130	100.00	130	100.00

จากตาราง 14 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ซื้อบัตรโดยสารในวันเดินทาง โดยมีจำนวน 215 คน คิดเป็นร้อยละ 55.13 อันดับ 2 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่ซื้อบัตรโดยสารล่วงหน้าก่อนวันเดินทาง จำนวน 151 คน คิดเป็นร้อยละ 38.72 และซื้อบัตรโดยสารในช่วงที่มีการจัดรายการส่งเสริมการขาย น้อยที่สุด จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 6.15 ตามลำดับ โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำ และรถโดยสาร ซื้อบัตรโดยสารในวันเดินทางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 52.42 และร้อยละ 66.15 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยรถไฟซื้อบัตรโดยสารล่วงหน้าก่อนวันเดินทางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.00

เมื่อพิจารณาการวางแผนในการซื้อบัตรโดยสารในแต่ละวิธีการเดินทาง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ซื้อบัตรโดยสารในช่วงที่มีการจัดรายการส่งเสริมการขาย เลือกเดินทางสายการบินต้นทุนต่ำมากที่สุด

กลุ่มตัวอย่างที่ซื้อบัตรโดยสารก่อนล่วงหน้าวันเดินทาง เลือกเดินทางโดยรถไฟมากที่สุด ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ซื้อบัตรโดยสารในวันเดินทาง เลือกเดินทางโดยรถโดยสารมากที่สุด ขณะที่เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ และรถไฟ ในจำนวนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก

ตาราง 15 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความถี่ในการเดินทาง

ความถี่ในการเดินทาง	จำนวนทั้งหมด		วิธีการเดินทาง					
			สายการบินต้นทุนต่ำ		รถไฟ		รถโดยสาร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เดินทางครั้งแรก	44	11.28	15	11.54	16	12.31	13	10.00
เดินทางน้อยกว่า 1 ครั้งต่อปี	64	16.41	11	8.46	24	18.46	29	22.31
เดินทาง 1 - 2 ครั้งต่อปี	134	34.36	48	36.92	42	32.31	44	33.85
เดินทาง 3 - 4 ครั้งต่อปี	61	15.64	11	8.46	29	22.31	21	16.15
เดินทาง 5 - 6 ครั้งต่อปี	43	11.03	18	13.85	16	12.31	9	6.92
เดินทางมากกว่า 6 ครั้งต่อปี	44	11.28	27	20.77	3	2.31	14	10.77
รวม	390	100.00	130	100.00	130	100.00	130	100.00

จากตาราง 15 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความถี่ในการเดินทาง 1 – 2 ครั้งต่อปี โดยมีจำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 34.36 อันดับ 2 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทางน้อยกว่า 1 ครั้งต่อปี โดยมีจำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 8.46 อันดับ 3 ได้แก่กลุ่มตัวอย่างที่เดินทาง 3 – 4 ครั้งต่อปี โดยมีจำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 15.64 และกลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนน้อยที่สุด มีความถี่ในการเดินทาง 5 – 6 ครั้งต่อปี โดยมีจำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 11.03 โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร มีความถี่ในการเดินทาง 1 – 2 ครั้งต่อปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.92 ร้อยละ 32.31 และร้อยละ 33.85 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาในแต่ละความถี่ในการเดินทาง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางเป็นครั้งแรก และมีความถี่ในการเดินทาง 3 – 4 ครั้งต่อปี เลือกเดินทางโดยรถไฟมากที่สุด ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางเป็นครั้งแรกมีจำนวนไม่แตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำมากนัก กลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทางน้อยกว่า 1 ครั้งต่อปี เลือกเดินทางโดยรถโดยสารมากที่สุด ส่วน

กลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทาง 1 – 2 ครั้งต่อปี เดินทาง 5 – 6 ครั้งต่อปี และเดินทางมากกว่า 6 ครั้งต่อปี เลือกเดินทางโดยสารการบินต้นทุนต่ำมากที่สุด

ตาราง 16 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามเหตุผลอันดับแรกที่ใช้โดยสารใช้ในการเลือกวิธีการเดินทาง

เหตุผลในการเลือก วิธีการเดินทาง	จำนวนทั้งหมด		วิธีการเดินทาง					
			สายการบินต้นทุนต่ำ		รถไฟ		รถโดยสาร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ความปลอดภัยในการเดินทาง	186	47.69	53	39.85	99	77.95	34	26.15
ค่าโดยสาร	38	9.74	10	7.52	11	8.66	17	13.08
การตรงต่อเวลา	12	3.08	5	3.76	2	1.57	5	3.85
ตารางเวลาเดินทาง ตรงกับที่ต้องการ	36	9.23	14	10.53	3	2.36	19	14.62
ความสะดวก ในการซื้อบัตรโดยสาร	10	2.56	3	2.26	1	0.79	6	4.62
การให้บริการ	5	1.28	1	0.75	1	0.79	3	2.31
ความสะดวกในการเดินทาง	100	25.64	44	33.08	10	7.87	46	35.38
อื่นๆ	3	0.77	3	2.26	0	0.00	0	0.00
รวม	390	100.00	133	100.00	127	100.00	130	100.00

จากตาราง 16 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกความปลอดภัยเป็นเหตุผลอันดับแรกในการเลือกวิธีการเดินทาง โดยมีจำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 47.69 อันดับ 2 ได้แก่ความสะดวกในการเดินทาง โดยมีจำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 25.64 อันดับ 3 ได้แก่ค่าโดยสาร โดยมีจำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 9.74 และเหตุผลที่กลุ่มตัวอย่างเลือกให้เป็นเหตุผลอันดับแรกในการเลือกวิธีการเดินทาง ได้แก่ เหตุผลอื่นๆ โดยมีจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.77 โดยกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทาง

โดยสายการบินต้นทุนต่ำ และรถไฟ เลือกความปลอดภัยเป็นเหตุผลอันดับแรกในการเลือกวิธีการเดินทาง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.85 ร้อยละ 77.95 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางโดยรถโดยสารเลือกความสะดวกในการเดินทางเป็นเหตุผลอันดับแรกในการเลือกวิธีการเดินทาง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 35.38

เมื่อพิจารณาในแต่ละเหตุผลในการเลือกวิธีการเดินทาง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เลือกความปลอดภัยในการเดินทางเป็นเหตุผลอันดับแรกในการเลือกวิธีการเดินทาง เลือกเดินทางโดยรถไฟมากที่สุด กลุ่มตัวอย่างที่เลือกค่าโดยสาร ตารางเวลาเดินทางตรงกับที่ต้องการ ความสะดวกในการซื้อบัตรโดยสาร การให้บริการ และความสะดวกในการเดินทางเป็นเหตุผลอันดับแรกในการเลือกวิธีการเดินทาง เลือกเดินทางโดยรถโดยสารมากที่สุด กลุ่มตัวอย่างที่เลือกการตรงต่อเวลาเป็นเหตุผลอันดับแรกในการเลือกวิธีการเดินทาง เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ และรถโดยสารมากที่สุด โดยมีจำนวนเท่ากันทั้งสองวิธีการเดินทาง และกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเหตุผลอื่น ๆ เป็นเหตุผลอันดับแรกในการเลือกวิธีการเดินทาง เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำมากที่สุด

ตอนที่ 3 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระต่าง ๆ

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระต่าง ๆ ในการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ได้ผลสรุปดังนี้

ตาราง 17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับอายุของผู้โดยสาร

เพศ	อายุ										จำนวนทั้งหมด	
	น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี		21 - 30 ปี		31 - 40 ปี		41 - 50 ปี		มากกว่า 50 ปี			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	11	6.15	67	37.43	49	27.37	27	15.08	25	13.97	179	100.00
หญิง	22	10.43	104	49.29	52	24.64	19	9.00	14	6.64	211	100.00
รวม	33	8.46	171	43.85	101	25.90	46	11.79	39	10.00	390	100.00

จากตาราง 17 พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งเพศชาย และเพศหญิงมีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 37.43 และร้อยละ 49.29 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศชายมีอายุน้อยกว่า หรือเท่ากับ 20 ปี น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 6.15 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิงมีอายุมากกว่า 50 ปี น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 6.64

ตาราง 18 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับการศึกษาของผู้โดยสาร

เพศ	ระดับการศึกษา												จำนวนทั้งหมด	
	ประถมศึกษา		มัธยมศึกษาตอนต้น		มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช.		อนุปริญญาหรือ ปวส.		ปริญญาตรี		สูงกว่าปริญญาตรี			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	7	3.91	9	5.03	18	10.06	25	13.97	95	53.07	25	13.97	179	100.00
หญิง	11	5.21	9	4.27	26	12.32	14	6.64	129	61.14	22	10.43	211	100.00
รวม	18	4.62	18	4.62	44	11.28	39	10.00	224	57.44	47	12.05	390	100.00

จากตาราง 18 พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งเพศชาย และเพศหญิงมีระดับการศึกษาอยู่ที่ปริญญาตรี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 53.07 และร้อยละ 61.14 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศชายมีระดับการศึกษาอยู่ที่ประถมศึกษา น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 3.91 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิงมีระดับการศึกษาอยู่ที่มัธยมศึกษาตอนต้น น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.27

ตาราง 19 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับอาชีพของผู้โดยสาร

เพศ	อาชีพ												จำนวนทั้งหมด	
	ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ		ค้าขาย/ ประกอบธุรกิจส่วนตัว		พนักงาน บริษัทเอกชน		รับจ้างทั่วไป		นักเรียน/ นักศึกษา		อื่น ๆ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	51	28.49	27	15.08	55	30.73	12	6.70	24	13.41	10	5.59	179	100.00
หญิง	31	14.69	33	15.64	87	41.23	11	5.21	27	12.80	22	10.43	211	100.00
รวม	82	21.03	60	15.38	142	36.41	23	5.90	51	13.08	32	8.21	390	100.00

จากตาราง 19 พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งเพศชาย และเพศหญิงประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30.73 และร้อยละ 41.23 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศชายประกอบอาชีพอื่น ๆ น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 5.59 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิงประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 5.21

ตาราง 20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับรายได้ต่อเดือนของผู้โดยสาร

เพศ	รายได้ต่อเดือน										จำนวนทั้งหมด	
	น้อยกว่า หรือเท่ากับ 7,000 บาท		7,001 - 12,000 บาท		12,001 - 17,000 บาท		17,001 - 22,000 บาท		มากกว่า 22,000 บาท			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	24	13.41	38	21.23	23	12.85	25	13.97	69	38.55	179	100.00
หญิง	33	15.64	64	30.33	38	18.01	32	15.17	44	20.85	211	100.00
รวม	57	14.62	102	26.15	61	15.64	57	14.62	113	28.97	390	100.00

จากตาราง 20 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเพศชายมีรายได้มากกว่า 22,000 บาท ต่อเดือน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.55 และมีรายได้อยู่ที่ 12,001 – 17,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 12.85 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิงมีรายได้อยู่ที่ 7,001 – 12,000 บาทต่อเดือน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30.33 และมีรายได้อยู่ที่ 17,001 – 22,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 15.17

ตาราง 21 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร

เพศ	วัตถุประสงค์ในการเดินทาง										จำนวนทั้งหมด	
	ท่องเที่ยว/ พักผ่อน		เยี่ยมญาติ หรือ เยี่ยมเพื่อน		ทำงาน/ ติดต่อธุรกิจ		กลับภูมิลำเนา		อื่น ๆ เช่น ทำบุญ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	24	13.41	36	20.11	59	32.96	52	29.05	8	4.47	179	100.00
หญิง	53	25.12	38	18.01	46	21.80	66	31.28	8	3.79	211	100.00
รวม	77	19.74	74	18.97	105	26.92	118	30.26	16	4.10	390	100.00

จากตาราง 21 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเพศชายมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.96 และมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการเดินทาง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.47 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิงมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.28 และมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการเดินทาง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 3.79

ตาราง 22 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง

เพศ	ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง						จำนวนทั้งหมด	
	ตัวผู้เดินทาง		บุคคลในครอบครัว		บริษัท/นายจ้าง			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	137	76.54	20	11.17	22	12.29	179	100.00
หญิง	151	71.56	41	19.43	19	9.00	211	100.00
รวม	288	73.85	61	15.64	41	10.51	390	100.00

จากตาราง 22 พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งเพศชาย และเพศหญิงมีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้เป็นตัวผู้เดินทางเอง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 76.54 และร้อยละ 71.56 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศชายมีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางเป็นบุคคลในครอบครัว น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 11.17 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิงมีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้เป็นบริษัท/นายจ้าง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 9.00

ตาราง 23 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับการศึกษาของผู้โดยสาร

เพศ	ระดับการศึกษา												จำนวนทั้งหมด	
	ประถมศึกษา		มัธยมศึกษา		มัธยมศึกษา		อนุปริญญา		ปริญญาตรี		สูงกว่าปริญญาตรี			
			ตอนต้น	ตอนปลาย หรือปวช.	หรือ ปวส.									
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี	1	3.03	3	9.09	8	24.24	1	3.03	20	60.61	0	0.00	33	100.00
21 - 30 ปี	0	0.00	2	1.17	15	8.77	16	9.36	126	73.68	12	7.02	171	100.00
31 - 40 ปี	6	5.94	4	3.96	10	9.90	5	4.95	58	57.43	18	17.82	101	100.00
41 - 50 ปี	5	10.87	4	8.70	5	10.87	13	28.26	8	17.39	11	23.91	46	100.00
มากกว่า 50 ปี	6	15.38	5	12.82	6	15.38	4	10.26	12	30.77	6	15.38	39	100.00
รวม	18	4.62	18	4.62	44	11.28	39	10.00	224	57.44	47	12.05	390	100.00

จากตาราง 23 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี 31 – 40 ปี และอายุมากกว่า 50 ปี มีระดับการศึกษาอยู่ที่ปริญญาตรี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 60.61 ร้อยละ 73.68 ร้อยละ 57.43 และร้อยละ 30.77 ตามลำดับ โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี มีระดับการศึกษาอยู่ที่ประถมศึกษา น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี มีระดับการศึกษาอยู่ที่มัธยมศึกษาตอนต้น น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 3.96 และกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ

มากกว่า 50 ปี มีระดับการศึกษาอยู่ที่อนุปริญญา หรือปวส. น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 10.26 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 41 – 50 ปี มีระดับการศึกษาอยู่ที่อนุปริญญา หรือปวส. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 28.26 และมีระดับการศึกษาอยู่ที่มัธยมศึกษาตอนต้น น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 8.70

ตาราง 24 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับอาชีพของผู้โดยสาร

อายุ	อาชีพ												จำนวนทั้งหมด	
	ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ		ค้าขาย/ ประกอบธุรกิจส่วนตัว		พนักงาน บริษัทเอกชน		รับจ้างทั่วไป		นักเรียน/ นักศึกษา		อื่น ๆ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี	1	3.03	0	0.00	1	3.03	3	9.09	28	84.85	0	0.00	33	100.00
21 - 30 ปี	30	17.54	12	7.02	92	53.80	5	2.92	23	13.45	9	5.26	171	100.00
31 - 40 ปี	17	16.83	22	21.78	44	43.56	11	10.89	0	0.00	7	6.93	101	100.00
41 - 50 ปี	18	39.13	16	34.78	3	6.52	3	6.52	0	0.00	6	13.04	46	100.00
มากกว่า 50 ปี	16	41.03	10	25.64	2	5.13	1	2.56	0	0.00	10	25.64	39	100.00
รวม	82	21.03	60	15.38	142	36.41	23	5.90	51	13.08	32	8.21	390	100.00

จากตาราง 24 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี ประกอบอาชีพนักเรียน/นักศึกษา มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 84.85 และประกอบอาชีพค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว และอาชีพอื่นๆ น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 21 -30 ปี และ 31 – 40 ปี ประกอบอาชีพค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 53.80 และ ร้อยละ 43.56 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.92 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี ประกอบอาชีพนักเรียน/นักศึกษา น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 41 – 50 ปี และมีอายุมากกว่า 50 ปี ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.13 และร้อยละ 41.03 ตามลำดับ และประกอบอาชีพนักเรียน/นักศึกษา น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00

ตาราง 25 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับรายได้ต่อเดือนของผู้โดยสาร

อายุ	รายได้ต่อเดือน										จำนวนทั้งหมด	
	น้อยกว่า หรือเท่ากับ 7,000 บาท		7,001 - 12,000 บาท		12,001 - 17,000 บาท		17,001 - 22,000 บาท		มากกว่า 22,000 บาท			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี	25	75.76	6	18.18	2	6.06	0	0.00	0	0.00	33	100.00
21 - 30 ปี	21	12.28	69	40.35	38	22.22	24	14.04	19	11.11	171	100.00
31 - 40 ปี	7	6.93	14	13.86	18	17.82	22	21.78	40	39.60	101	100.00
41 - 50 ปี	2	4.35	8	17.39	0	0.00	6	13.04	30	65.22	46	100.00
มากกว่า 50 ปี	2	5.13	5	12.82	3	7.69	5	12.82	24	61.54	39	100.00
รวม	57	14.62	102	26.15	61	15.64	57	14.62	113	28.97	390	100.00

จากตาราง 25 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี มีรายได้ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 7,000 บาทต่อเดือน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 75.76 และมีรายได้อยู่ที่ 17,0001 – 22,000 บาทต่อเดือน และมากกว่า 22,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด โดยมีจำนวนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 0.00 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี มีรายได้อยู่ที่ 7,001 – 12,000 บาทต่อเดือน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.35 และมีรายได้มากกว่า 22,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 11.11 และกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 31 - 40 ปี 41 – 50 ปี และมีอายุมากกว่า 50 ปี มีรายได้มากกว่า 22,000 บาทต่อเดือน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.60 ร้อยละ 65.22 และร้อยละ 61.54 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี และอายุมากกว่า 50 ปี มีรายได้ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 7,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 6.93 และร้อยละ 5.13 ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 41 – 50 ปี มีรายได้อยู่ที่ 12,001 – 17,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00

ตาราง 26 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร

อายุ	วัตถุประสงค์ในการเดินทาง										จำนวนทั้งหมด	
	ท่องเที่ยว/ พักผ่อน		เยี่ยมญาติ หรือ เยี่ยมเพื่อน		ทำงาน/ ติดต่อธุรกิจ		กลับภูมิลำเนา		อื่น ๆ เช่น ทำบุญ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี	5	15.15	8	24.24	0	0.00	17	51.52	3	9.09	33	100.00
21 - 30 ปี	42	24.56	30	17.54	34	19.88	56	32.75	9	5.26	171	100.00
31 - 40 ปี	24	23.76	15	14.85	35	34.65	26	25.74	1	0.99	101	100.00
41 - 50 ปี	1	2.17	11	23.91	21	45.65	12	26.09	1	2.17	46	100.00
มากกว่า 50 ปี	5	12.82	10	25.64	15	38.46	7	17.95	2	5.13	39	100.00
รวม	77	19.74	74	18.97	105	26.92	118	30.26	16	4.10	390	100.00

จากตาราง 26 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี และอายุระหว่าง 21 – 30 ปี มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 51.52 และร้อยละ 32.75 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี มีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการเดินทาง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 5.26 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี อายุระหว่าง 41 – 50 ปี และอายุมากกว่า 50 ปี มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ

34.65 ร้อยละ 45.65 และร้อยละ 38.46 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี และอายุมากกว่า 50 ปี มีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการเดินทาง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.99 และร้อยละ 5.13 ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 41 – 50 ปี มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อน และมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการเดินทาง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.17 ซึ่งเป็นจำนวนเท่ากันทั้งสองวัตถุประสงค์

ตาราง 27 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง

อายุ	ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง						จำนวนทั้งหมด	
	ตัวผู้เดินทาง		บุคคลในครอบครัว		บริษัท/นายจ้าง			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี	7	21.21	26	78.79	0	0.00	33	100.00
21 - 30 ปี	131	76.61	22	12.87	18	10.53	171	100.00
31 - 40 ปี	87	86.14	3	2.97	11	10.89	101	100.00
41 - 50 ปี	37	80.43	3	6.52	6	13.04	46	100.00
มากกว่า 50 ปี	26	66.67	7	17.95	6	15.38	39	100.00
รวม	288	73.85	61	15.64	41	10.51	390	100.00

จากตาราง 27 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้ คือบุคคลในครอบครัว มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 78.79 และมีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้ คือบริษัท/นายจ้าง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี อายุระหว่าง 31 – 40 ปี อายุระหว่าง 41 – 50 ปี และอายุมากกว่า 50 ปี มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้ คือตัวผู้เดินทางเอง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 76.61 ร้อยละ 86.14 ร้อยละ 80.43 และร้อยละ 66.67 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี และอายุมากกว่า 50 ปี มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้ คือ บริษัท/นายจ้าง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 10.53 และร้อยละ 15.38 ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี และ อายุระหว่าง 41 – 50 ปี มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้ คือบุคคลในครอบครัว น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.97 และร้อยละ 6.52 ตามลำดับ

ตาราง 28 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับอาชีพของผู้โดยสาร

ระดับการศึกษา	อาชีพ												จำนวนทั้งหมด	
	ข้าราชการ/		ค้าขาย/		พนักงาน		รับจ้างทั่วไป		นักเรียน/		อื่น ๆ			
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ		ประกอบธุรกิจส่วนตัว		บริษัทเอกชน				นักศึกษา					
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	0	0.00	5	27.78	0	0.00	5	27.78	1	5.56	7	38.89	18	100.00
มัธยมศึกษาตอนต้น	0	0.00	7	38.89	0	0.00	6	33.33	0	0.00	5	27.78	18	100.00
มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช.	12	27.27	4	9.09	7	15.91	6	13.64	8	18.18	7	15.91	44	100.00
อนุปริญญา หรือปวส.	6	15.38	14	35.90	11	28.21	1	2.56	2	5.13	5	12.82	39	100.00
ปริญญาตรี	42	18.75	24	10.71	109	48.66	5	2.23	38	16.96	6	2.68	224	100.00
สูงกว่าปริญญาตรี	22	46.81	6	12.77	15	31.91	0	0.00	2	4.26	2	4.26	47	100.00
รวม	82	21.03	60	15.38	142	36.41	23	5.90	51	13.08	32	8.21	390	100.00

จากตาราง 28 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่ประถมศึกษา ประกอบอาชีพอื่น ๆ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.89 และประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และพนักงานบริษัทเอกชน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่มัธยมศึกษาตอนต้น และอนุปริญญา หรือปวส. ประกอบอาชีพค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.89 และ ร้อยละ 35.90 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่มัธยมศึกษาตอนต้น ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน และนักเรียน/นักศึกษา น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00

ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่อนุปริญญา หรือปวส. ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.52 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช. และสูงกว่าปริญญาตรี ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 27.27 และร้อยละ 46.81 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช. ประกอบอาชีพค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 9.09 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00 และกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่ปริญญาตรี ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 48.66 และประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.23

ตาราง 29 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรายได้ต่อเดือนของผู้โดยสาร

ระดับการศึกษา	รายได้ต่อเดือน										จำนวนทั้งหมด	
	น้อยกว่า หรือเท่ากับ 7,000 บาท		7,001 - 12,000 บาท		12,001 - 17,000 บาท		17,001 - 22,000 บาท		มากกว่า 22,000 บาท			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	5	27.78	8	44.44	2	11.11	1	5.56	2	11.11	18	100.00
มัธยมศึกษาตอนต้น	6	33.33	3	16.67	0	0.00	4	22.22	5	27.78	18	100.00
มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช.	11	25.00	15	34.09	5	11.36	8	18.18	5	11.36	44	100.00
อนุปริญญา หรือปวส.	4	10.26	11	28.21	4	10.26	6	15.38	14	35.90	39	100.00
ปริญญาตรี	29	12.95	64	28.57	44	19.64	32	14.29	55	24.55	224	100.00
สูงกว่าปริญญาตรี	2	4.26	1	2.13	6	12.77	6	12.77	32	68.09	47	100.00
รวม	57	14.62	102	26.15	61	15.64	57	14.62	113	28.97	390	100.00

จากตาราง 29 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่ชั้นประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช. และปริญญาตรี มีรายได้อยู่ที่ 7,001 – 12,000 บาทต่อเดือน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44.44 ร้อยละ 34.09 และร้อยละ 28.57 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่ประถมศึกษา มีรายได้อยู่ที่ 17,001 – 22,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 5.56 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช. มีรายได้อยู่ที่ 12,001 – 17,000 บาทต่อเดือน และมากกว่า 22,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 11.36 ซึ่งเป็นจำนวนที่เท่ากันทั้งสองรายได้ และกลุ่ม

ตัวอย่างที่มีการศึกษาอยู่ที่ปริญญาตรี มีรายได้น้อยกว่าหรือเท่ากับ 7,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 12.95 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่มัธยมศึกษาตอนต้นมีรายได้น้อยกว่าหรือเท่ากับ 7,000 บาทต่อเดือน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 33.33 และมีรายได้อยู่ที่ 12,001 – 17,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่อนุปริญญา หรือปวส. และสูงกว่าปริญญาตรี มีรายได้มากกว่า 22,000 บาทต่อเดือน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 35.90 และร้อยละ 68.09 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่อนุปริญญา หรือปวส. มีรายได้น้อยกว่าหรือเท่ากับ 7,000 บาทต่อเดือน และ 12,001 – 17,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 10.26 ซึ่งเป็นจำนวนที่เท่ากันทั้งสองรายได้ ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีรายได้อยู่ที่ 7,001 - 12,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.13

ตาราง 30 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร

ระดับการศึกษา	วัตถุประสงค์ในการเดินทาง										จำนวนทั้งหมด	
	ท่องเที่ยว/ พักผ่อน		เยี่ยมญาติ หรือ เยี่ยมเพื่อน		ทำงาน/ ติดต่อธุรกิจ		กลับภูมิลำเนา		อื่น ๆ เช่น ทำบุญ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	3	16.67	3	16.67	2	11.11	9	50.00	1	5.56	18	100.00
มัธยมศึกษาตอนต้น	1	5.56	6	33.33	4	22.22	7	38.89	0	0.00	18	100.00
มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช.	7	15.91	9	20.45	13	29.55	14	31.82	1	2.27	44	100.00
อนุปริญญา หรือปวส.	10	25.64	8	20.51	12	30.77	7	17.95	2	5.13	39	100.00
ปริญญาตรี	48	21.43	41	18.30	49	21.88	74	33.04	12	5.36	224	100.00
สูงกว่าปริญญาตรี	8	17.02	7	14.89	25	53.19	7	14.89	0	0.00	47	100.00
รวม	77	19.74	74	18.97	105	26.92	118	30.26	16	4.10	390	100.00

จากตาราง 30 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่ประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช. และปริญญาตรี มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.00 ร้อยละ 38.89 ร้อยละ 31.82 และร้อยละ 33.04 ตามลำดับ มีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการเดินทาง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 5.56 ร้อยละ 0.00 ร้อยละ 2.27 และร้อยละ 5.56 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอยู่ที่อนุปริญญา หรือปวส. และสูงกว่าปริญญาตรี มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30.77 และร้อยละ 53.19 ตามลำดับ และมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการเดินทางน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 5.13 และร้อยละ 0.00 ตามลำดับ

ตาราง 31 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง

ระดับการศึกษา	ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง						จำนวนทั้งหมด	
	ตัวผู้เดินทาง		บุคคลในครอบครัว		บริษัท/นายจ้าง			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	15	83.33	3	16.67	0	0.00	18	100.00
มัธยมศึกษาตอนต้น	15	83.33	3	16.67	0	0.00	18	100.00
มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช.	24	54.55	16	36.36	4	9.09	44	100.00
อนุปริญญา หรือปวส.	32	82.05	5	12.82	2	5.13	39	100.00
ปริญญาตรี	167	74.55	34	15.18	23	10.27	224	100.00
สูงกว่าปริญญาตรี	35	74.47	0	0.00	12	25.53	47	100.00
รวม	288	73.85	61	15.64	41	10.51	390	100.00

จากตาราง 31 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาทุกระดับชั้น มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง คือ ตัวผู้เดินทางเอง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 83.33 ร้อยละ 83.33 ร้อยละ 54.55 ร้อยละ 82.05 ร้อยละ 74.55 และร้อยละ 74.47 ตามลำดับ และมีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง คือ บริษัท/นายจ้าง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00 ร้อยละ 0.00 ร้อยละ 9.09 ร้อยละ 5.13 และร้อยละ 10.27 ตามลำดับ ยกเว้นกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี ซึ่งมีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง คือ บุคคลในครอบครัว คิดเป็นร้อยละ 0.000

ตาราง 32 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรายได้ต่อเดือนของผู้โดยสาร

อาชีพ	รายได้ต่อเดือน										จำนวนทั้งหมด	
	น้อยกว่า หรือเท่ากับ 7,000 บาท		7,001 - 12,000 บาท		12,001 - 17,000 บาท		17,001 - 22,000 บาท		มากกว่า 22,000 บาท			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	1	1.22	22	26.83	16	19.51	11	13.41	32	39.02	82	100.00
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	2	3.33	5	8.33	5	8.33	13	21.67	35	58.33	60	100.00
พนักงานบริษัทเอกชน	6	4.23	34	23.94	32	22.54	29	20.42	41	28.87	142	100.00
รับจ้าง	9	39.13	10	43.48	3	13.04	1	4.35	0	0.00	23	100.00
นักเรียน/นักศึกษา	33	64.71	18	35.29	0	0.00	0	0.00	0	0.00	51	100.00
อื่น ๆ	6	18.75	13	40.63	5	15.63	3	9.38	5	15.63	32	100.00
รวม	57	14.62	102	26.15	61	15.64	57	14.62	113	28.97	390	100.00

จากตาราง 32 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว และพนักงานบริษัทเอกชน มีรายได้มากกว่า 22,000 บาทต่อเดือน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.02 ร้อยละ 58.33 และร้อยละ 28.87 ตามลำดับ และมีรายได้น้อยกว่า หรือเท่ากับ 7,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.22 ร้อยละ 3.33 และร้อยละ 4.23 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพรับจ้าง และอาชีพอื่นๆ มีรายได้อยู่ที่ 7,001 - 12,000 บาทต่อเดือน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 43.48 และร้อยละ 40.63 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพรับจ้าง มีรายได้มากกว่า 22,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพอื่นๆ มีรายได้อยู่ที่ 17,001 - 22,000 บาท น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 9.38 และกลุ่ม

ตัวอย่างที่ประกอบอาชีพนักเรียน/นักศึกษา มีรายได้น้อยกว่าหรือเท่ากับ 7,000 บาทต่อเดือน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 64.71 และมีรายได้อยู่ที่ 12,001 – 17,000 บาทต่อเดือน 17,001 – 22,000 บาทต่อเดือน และมากกว่า 22,000 บาทต่อเดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00 ซึ่งเป็นจำนวนที่เท่ากันทั้งสามระดับรายได้

ตาราง 33 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร

อาชีพ	วัตถุประสงค์ในการเดินทาง										จำนวนทั้งหมด	
	ท่องเที่ยว/ พักผ่อน		เยี่ยมญาติ หรือ เยี่ยมเพื่อน		ทำงาน/ ติดต่อธุรกิจ		กลับภูมิลำเนา		อื่น ๆ เช่น ทำบุญ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4	4.88	13	15.85	39	47.56	22	26.83	4	4.88	82	100.00
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	8	13.33	16	26.67	27	45.00	7	11.67	2	3.33	60	100.00
พนักงานบริษัทเอกชน	51	35.92	24	16.90	29	20.42	31	21.83	7	4.93	142	100.00
รับจ้าง	1	4.35	3	13.04	6	26.09	13	56.52	0	0.00	23	100.00
นักเรียน/นักศึกษา	8	15.69	9	17.65	0	0.00	31	60.78	3	5.88	51	100.00
อื่น ๆ	5	15.63	9	28.13	4	12.50	14	43.75	0	0.00	32	100.00
รวม	77	19.74	74	18.97	105	26.92	118	30.26	16	4.10	390	100.00

จากตาราง 33 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ค่าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.56 และร้อยละ 45.00 ตามลำดับ และมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการเดินทาง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.88 และร้อยละ 3.33 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว/พักผ่อน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 35.92 และมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการเดินทางน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.93 และกลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพรับจ้าง นักเรียน/นักศึกษา และอาชีพอื่น ๆ มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 56.52 ร้อยละ 60.78 และร้อยละ 43.75 ตามลำดับ และมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการเดินทาง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00 ยกเว้นกลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพนักเรียน/นักศึกษา ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00

ตาราง 34 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง

อาชีพ	ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง						จำนวนทั้งหมด	
	ตัวผู้เดินทาง		บุคคลในครอบครัว		บริษัท/นายจ้าง			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	63	76.83	1	1.22	18	21.95	82	100.00
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	57	95.00	2	3.33	1	1.67	60	100.00
พนักงานบริษัทเอกชน	109	76.76	11	7.75	22	15.49	142	100.00
รับจ้าง	20	86.96	3	13.04	0	0.00	23	100.00
นักเรียน/นักศึกษา	19	37.25	32	62.75	0	0.00	51	100.00
อื่น ๆ	20	62.50	12	37.50	0	0.00	32	100.00
รวม	288	73.85	61	15.64	41	10.51	390	100.00

จากตาราง 34 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว พนักงานบริษัทเอกชน รับจ้าง และอาชีพอื่น ๆ มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้ คือ ตัวผู้เดินทางเอง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 76.83 ร้อยละ 95.00 ร้อยละ 76.76 ร้อยละ 86.96 และร้อยละ 62.50 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และพนักงานบริษัทเอกชน มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง คือ บุคคลในครอบครัว น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.22 และร้อยละ 7.75 ตามลำดับ ขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว รับจ้าง และอาชีพอื่น ๆ

ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง คือ บริษัท/นายจ้าง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.67 ร้อยละ 0.00 และ 0.00 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างประกอบอาชีพนักเรียน/นักศึกษา มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง คือ บุคคลในครอบครัว มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 62.75 และมีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง คือ บริษัท/นายจ้าง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00

ตาราง 35 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร

รายได้ต่อเดือน	วัตถุประสงค์ในการเดินทาง										จำนวนทั้งหมด	
	ท่องเที่ยว/ พักผ่อน		เยี่ยมญาติ หรือ เยี่ยมเพื่อน		ทำงาน/ ติดต่อธุรกิจ		กลับภูมิลำเนา		อื่น ๆ เช่น ทำบุญ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า หรือเท่ากับ 7,000 บาท	7	12.28	13	22.81	3	5.26	30	52.63	4	7.02	57	100.00
7,001 - 12,000 บาท	19	18.63	14	13.73	18	17.65	45	44.12	6	5.88	102	100.00
12,001 - 17,000 บาท	20	32.79	14	22.95	12	19.67	14	22.95	1	1.64	61	100.00
17,001 - 22,000 บาท	12	21.05	12	21.05	22	38.60	10	17.54	1	1.75	57	100.00
มากกว่า 22,000 บาท	19	16.81	21	18.58	50	44.25	19	16.81	4	3.54	113	100.00
รวม	77	19.74	74	18.97	105	26.92	118	30.26	16	4.10	390	100.00

จากตาราง 35 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้น้อยกว่า หรือเท่ากับ 7,000 บาทต่อเดือน และ 7,001 – 12,000 บาทต่อเดือน มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางกลับภูมิลำเนา มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 52.63 และร้อยละ 44.12 ตามลำดับ และมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการเดินทางน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 7.02 และร้อยละ 5.88 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้อยู่ที่ 12,001 – 17,000 บาทต่อเดือน มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.79 และมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการเดินทาง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.64 และกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้อยู่ที่ 17,001 – 22,000 บาทต่อเดือน และมากกว่า 22,000 บาทต่อเดือน มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.60 และร้อยละ 44.25 ตามลำดับ และมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการเดินทางน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.75 และร้อยละ 3.54 ตามลำดับ

ตาราง 36 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง

รายได้ต่อเดือน	ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง						จำนวนทั้งหมด	
	ตัวผู้เดินทาง		บุคคลในครอบครัว		บริษัท/นายจ้าง			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า หรือเท่ากับ 7,000 บาท	29	50.88	28	49.12	0	0.00	57	100.00
7,001 - 12,000 บาท	77	75.49	20	19.61	5	4.90	102	100.00
12,001 - 17,000 บาท	47	77.05	6	9.84	8	13.11	61	100.00
17,001 - 22,000 บาท	40	70.18	6	10.53	11	19.30	57	100.00
มากกว่า 22,000 บาท	95	84.07	1	0.88	17	15.04	113	100.00
รวม	288	73.85	61	15.64	41	10.51	390	100.00

จากตาราง 36 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ในทุกระดับรายได้มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้ คือ ตัวผู้เดินทางเอง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.88 ร้อยละ 75.49 ร้อยละ 77.05 ร้อยละ 70.18 และร้อยละ 84.07 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้น้อยกว่า หรือเท่ากับ 7,000 บาทต่อเดือน และ 7,001 – 12,000 บาทต่อเดือน มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง คือ บริษัท/นายจ้าง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.00 และร้อยละ 4.90 ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 12,001 – 17,000 บาทต่อเดือน 17,001 – 22,000 บาทต่อเดือน และมากกว่า 22,000 บาทต่อเดือน มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง คือ บุคคลในครอบครัว น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 9.84 ร้อยละ 10.53 และ 0.88 ตามลำดับ

ตาราง 37 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์ในการเดินทางกับผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง						จำนวนทั้งหมด	
	ตัวผู้เดินทาง		บุคคลในครอบครัว		บริษัท/นายจ้าง			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ท่องเที่ยว/พักผ่อน	66	85.71	9	11.69	2	2.60	77	100.00
เยี่ยมญาติ หรือเยี่ยมเพื่อน	54	72.97	20	27.03	0	0.00	74	100.00
ทำงาน/ติดต่อธุรกิจ	68	64.76	2	1.90	35	33.33	105	100.00
กลับภูมิลำเนา	89	75.42	26	22.03	3	2.54	118	100.00
อื่น ๆ เช่น ทำบุญ	11	68.75	4	25.00	1	6.25	16	100.00
รวม	288	73.85	61	15.64	41	10.51	390	100.00

จากตาราง 37 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางในทุกวัตถุประสงค์ มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางให้ คือ ตัวผู้เดินทางเอง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 85.71 ร้อยละ 72.97 ร้อยละ 64.76 ร้อยละ 75.42 และร้อยละ 68.75 ตามลำดับ และมีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง คือ บริษัท/นายจ้าง น้อยที่สุด ยกเว้นกลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 2.60 ร้อยละ 0.00 ร้อยละ 2.54 และร้อยละ 6.25 ตามลำดับ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง คือ บุคคลในครอบครัว น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.90

ตอนที่ 4 ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยการวิเคราะห์ด้วยวิธีการวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกแบบหลายกลุ่ม (Multinomial Logistic Regression) ได้ผลสรุปดังนี้

ตาราง 38 ผลการประมาณค่าโดยใช้แบบจำลอง Multinomial Logit

ตัวแปร	สายการบินต้นทุนต่ำ				รถไฟ			
	α	Std. Error	Wald	Sig.	β	Std. Error	Wald	Sig.
Intercept	-7.773	1.866	17.353	.000	1.509	1.242	1.477	.224
Sex	.879	.504	3.043	.081*	-.574	.293	3.839	.050**
Age	-.025	.030	.714	.398	-.002	.017	.013	.911
EDU=1	-3.855	1.488	6.716	.010**	-.241	.847	.081	.766
EDU=2	-1.939	.924	4.403	.036**	.133	.729	.033	.855
EDU=3	-1.728	.732	5.576	.018**	-.490	.682	.515	.473
OCC=1	-.407	1.057	.148	.700	-1.568	.590	7.057	.008**
OCC=2	-.556	1.119	.247	.619	-.826	.683	1.465	.226
OCC=3	-.172	.917	.035	.851	-.986	.520	3.600	.058*
OCC=4	-.460	1.225	.141	.708	-1.638	.637	6.621	.010**
Income	.000	.000	.165	.685	.000	.000	5.056	.025**
OBJ=1	-.303	.633	.229	.632	-.173	.424	.166	.683
OBJ=2	-.413	.740	.312	.576	.803	.428	3.516	.061*
OBJ=3	-1.448	.785	3.397	.065*	-.464	.490	.897	.344

ตาราง 38 (ต่อ)

ตัวแปร	สายการบินต้นทุนต่ำ				รถไฟ			
	α	Std. Error	Wald	Sig.	β	Std. Error	Wald	Sig.
PAY	-.245	.867	.080	.778	-.179	.606	.088	.767
Price	.009	.001	69.240	.000**	.001	.001	3.142	.076*
McFadden-R ²				.463				
%Correctly Predicted				.728				
Number of observations				390				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .10

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 38 พบว่าเมื่อทำการวิเคราะห์โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกแบบหลายกลุ่ม (Multinomial Logistic Regression) พบว่า ร้อยละความถูกต้องโดยรวมของแบบจำลองคือ ร้อยละ 72.8 และมีค่า McFadden-R² (ค่าดัชนีที่วัดส่วนของ Likelihood) ซึ่งเป็นการวัดความถูกต้องในการทำนายผลของแบบจำลอง (Goodness of fit) คือ .463 ดังนั้นสรุปได้ว่า แบบจำลอง Multinomial Logit นี้มีความเหมาะสมกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารที่ทำการศึกษา

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกวิธีการเดินทาง โดยมีรถโดยสารเป็นรูปแบบอ้างอิง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับรถโดยสาร ได้แก่

1.1 เพศ (SEX) เพศส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยสายการบินต้นทุนต่ำ โดยผู้โดยสารที่เป็นเพศหญิงมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับรถโดยสารมากกว่าเพศชาย ที่ระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.1

1.2 ระดับการศึกษา (EDU) ระดับการศึกษาของผู้โดยสารส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยสายการบินต้นทุนต่ำ โดยผู้โดยสารที่มีการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย มัธยมศึกษาตอนปลาย ปวช. อนุปริญญา หรือ ปวส. และผู้โดยสารที่มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี มีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับรถโดยสารน้อยกว่าผู้โดยสารที่มีการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีที่ระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.05

1.3 วัตถุประสงค์ในการเดินทาง (OBJ) วัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสารส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยสายการบินต้นทุนต่ำ โดยผู้โดยสารที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ มีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับรถโดยสารน้อยกว่าผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อนที่ระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.1

1.4 อัตราค่าโดยสารในการเดินทาง (Price) อัตราค่าโดยสารในการเดินทางเป็นปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยสายการบินต้นทุนต่ำ โดยผลการวิเคราะห์พบว่า หากอัตราค่าโดยสารในการเดินทางของสายการบินต้นทุนต่ำ และรถโดยสารสูงขึ้นจะส่งผลให้ผู้โดยสารมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับรถโดยสารมากขึ้น ที่ระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.05

2. ปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติต่อการเลือกเดินทางโดยรถไฟเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถโดยสาร ได้แก่

2.1 เพศ (SEX) เพศของส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยรถไฟ โดยผู้โดยสารที่เป็นเพศชายมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยรถไฟเมื่อเทียบกับรถโดยสารมากกว่าเพศหญิง ที่ระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.05

2.2 อาชีพ (OCC) อาชีพของผู้โดยสารส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยรถไฟ โดยผู้โดยสารที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และประกอบอาชีพรับจ้าง หรืออาชีพอื่น ๆ มีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟเมื่อเทียบกับรถโดยสารน้อยกว่าผู้โดยสารที่เป็นนักเรียน/นักศึกษา ที่ระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.05 และผู้โดยสารที่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟเมื่อเทียบกับรถโดยสารน้อยกว่าผู้โดยสารที่เป็นนักเรียน/นักศึกษาที่ระดับนัยสำคัญ เท่ากับ 0.1

2.3 รายได้ (Income) รายได้ของผู้โดยสารส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางด้วยรถไฟ โดยผู้โดยสารที่มีรายได้สูงขึ้นมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟสูงขึ้น เมื่อเทียบกับรถไฟโดยสารที่ระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.05

2.4 วัตถุประสงค์ในการเดินทาง (OBJ) วัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสารส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางโดยรถไฟ โดยผู้โดยสารที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา มีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟเมื่อเทียบกับรถไฟโดยสารมากกว่าผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อนที่ระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.1

2.5 อัตราค่าโดยสารในการเดินทาง (Price) อัตราค่าโดยสารในการเดินทางเป็นปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยรถไฟ โดยผลการวิเคราะห์พบว่า หากอัตราค่าโดยสารในการเดินทางของรถไฟ และรถไฟโดยสารสูงขึ้นส่งผลให้ผู้โดยสารมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยรถไฟ เมื่อเทียบกับรถไฟโดยสารมากขึ้น ที่ระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.1

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสามารถสรุปอภิปรายผล และมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

สรุปผลการวิจัย

ความมุ่งหมายของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ตั้งความมุ่งหมายไว้ดังนี้

1. เพื่อศึกษาถึงข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร
2. เพื่อศึกษาถึงข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร
3. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

ความสำคัญของการวิจัย

ผลที่ได้การวิจัยครั้งนี้ จะสามารถใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการให้บริการ และการดำเนินการกำหนดกลยุทธ์ในการบริหารดำเนินกิจการได้อย่างเหมาะสมในการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค เพื่อประโยชน์ในการเพิ่มยอดขายต่อไปในอนาคตได้

สมมติฐานในการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ มีสมมติฐานในการวิจัย คือ ปัจจัยต่างๆ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารในการเดินทาง ส่งผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางของผู้โดยสาร โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ในระดับที่แตกต่างกัน

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้โดยสารที่ใช้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟหรือรถโดยสาร ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ในช่วงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ – 6 มีนาคม พ.ศ. 2551

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้โดยสารที่ใช้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟหรือรถโดยสาร ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ในช่วงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ – 6 มีนาคม พ.ศ. 2551 เนื่องจากไม่ทราบจำนวนผู้โดยสารที่แน่นอน ดังนั้นขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการคำนวณมีจำนวน 385 คน โดยจำนวนดังกล่าวได้มาจากการหาค่าเฉลี่ยประชากรที่ระดับความเชื่อมั่น 95% (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2546: 26) แต่เพื่อความสะดวกในการจัดเก็บแบบสอบถาม และให้เห็นภาพในการเปรียบเทียบชัดเจน จึงทำการกำหนดกลุ่มตัวอย่างสำหรับการวิจัยครั้งนี้ 390 คน โดยแยกเก็บแบบสอบถามจากผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ในสัดส่วนที่เท่าๆ กัน คือ เก็บแบบสอบถามจากกลุ่มผู้โดยสารซึ่งใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ 130 คน กลุ่มผู้โดยสารซึ่งใช้บริการรถไฟ 130 คน และกลุ่มผู้โดยสารซึ่งใช้บริการรถโดยสาร 130 คน

ตัวแปรที่ศึกษา

1. ตัวแปรอิสระ ได้แก่

- 1.1 เพศ
- 1.2 อายุ
- 1.3 ระดับการศึกษา
- 1.4 อาชีพ
- 1.5 รายได้
- 1.6 วัตถุประสงค์ในการเดินทาง
- 1.7 ผู้ออกค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
- 1.8 ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

2. ตัวแปรตาม ได้แก่ การเลือกวิธีการเดินทางระหว่างสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสารในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถามเพื่อศึกษาข้อมูลทั่วไป และข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยใช้บริการสายการบิน

ต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร รวมถึงศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้บริการ จำนวน 5 ข้อ ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list) และแบบเติมคำในช่องว่าง ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสาร จำนวน 9 ข้อ ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list) และแบบเติมคำในช่องว่าง ประกอบด้วย วิธีการเดินทาง ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง อัตราค่าโดยสารในการเดินทาง วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทาง ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง ช่องทางในการสำรองที่นั่ง วิธีชำระค่าโดยสาร การวางแผนในการซื้อบัตรโดยสาร ความถี่ในการเดินทาง และเหตุผลในการเลือกวิธีการเดินทาง

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษานี้มุ่งศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ซึ่งใช้การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยอาศัยข้อมูลทั้งทางด้านปฐมภูมิ และทุติยภูมิ เป็นข้อมูลในการศึกษาดังนี้

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้มีการจัดทำแบบสอบถามเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 390 คน เกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป และข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสาร รวมถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยมีขั้นตอนในการดำเนินการดังนี้

1.1 ขอจดหมายจากบัณฑิตวิทยาลัยเพื่อขอความอนุเคราะห์จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง สถานีขนส่งผู้โดยสารสายใต้ใหม่ และสถานีรถไฟหัวลำโพง ในการขอใช้สถานที่เพื่อแจกแบบสอบถามแก่ผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

1.2 ดำเนินการเก็บข้อมูล ตามสถานที่ที่ได้กำหนดไว้

1.3 ระยะเวลาในการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ในช่วงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ – 6 มีนาคม พ.ศ. 2551

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารอ้างอิง และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากแหล่งต่าง ๆ ได้แก่

2.1 หนังสือนิตยสารต่าง ๆ เช่น เอ้าท์ ออฟ โฮม แม็กกาซีน (Out of Home Magazine) นิตยสารผู้จัดการ และนิตยสารโลกการค้า

2.2 หนังสือทางวิชาการ และ วิทยานิพนธ์ต่าง ๆ เช่น หนังสือเรื่อง การขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว หนังสือเรื่อง หลักการขนส่ง และวิทยานิพนธ์เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางโดยสารสายการบินภายในประเทศ

2.3 ข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ เช่น จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินปกติ และสายการบินต้นทุนต่ำ จากกรมการขนส่งทางอากาศ

2.4 ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต เช่น จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยรถไฟ และรถโดยสาร จากเว็บไซต์ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

การจัดกระทำ และการวิเคราะห์ข้อมูล

การจัดกระทำ และการวิเคราะห์ข้อมูลได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้ คือ

1. นำแบบสอบถามที่ได้เก็บรวบรวมมาทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ และจัดหมวดหมู่ในการวิเคราะห์

2. นำแบบสอบถามที่ตรวจสอบความถูกต้องแล้ว มาทำการลงรหัส (Coding) ตามที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า ในแบบลงรหัสสำหรับประมวลผลข้อมูลด้วยโปรแกรม SPSS For Windows Version 11 (Statistical Package for Social Sciences)

3. ทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ โดยแบ่งเป็น

3.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) ซึ่งประกอบด้วย

3.1.1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ โดยการหาค่าร้อยละ เพื่ออธิบายข้อมูลของตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม

3.1.2 วิเคราะห์ข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสารในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ซึ่งประกอบด้วย วิธีการเดินทาง ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง อัตราค่าโดยสารในการเดินทาง วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทาง ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง ช่องทางในการสำรองที่นั่ง วิธีชำระค่าโดยสาร การวางแผนในการซื้อบัตรโดยสาร ความถี่ในการเดินทาง และเหตุผลในการเลือกวิธีการเดินทาง โดยการหาค่าร้อยละ และค่าเฉลี่ย เพื่ออธิบายข้อมูลของตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม

3.1.3 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ วัตถุประสงค์ในการเดินทาง และผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง โดยการหาค่าร้อยละ เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ

3.2 การวิเคราะห์โดยสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistic) ในการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ

ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารในการเดินทาง โดยวิธีการวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกแบบหลายกลุ่ม (Multinomial Logistic Regression) เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ที่นำมาศึกษาว่าปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ แบ่งออกเป็น 4 ตอน ซึ่งสรุปได้ดังนี้

ตอนที่ 1 ศึกษาถึงข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร

จากผลการศึกษาถึงข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร จากผู้โดยสารที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 390 คน โดยแบ่งเป็นวิธีการเดินทางละ 130 คน พบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยเป็นเพศหญิงจำนวนทั้งหมด 211 คน คิดเป็นร้อยละ 54.10 มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี มากที่สุด มีจำนวน 171 คน คิดเป็นร้อยละ 43.85 มีระดับการศึกษาสูงสุดอยู่ที่ปริญญาตรี มากที่สุด มีจำนวน 224 คน คิดเป็นร้อยละ 57.44 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มากที่สุด มีจำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 36.41 และมีรายได้ต่อเดือนมากกว่า 22,000 บาท มากที่สุด มีจำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 28.97

เมื่อพิจารณาข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารในแต่ละวิธีการที่ใช้ในการเดินทาง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ พบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยเป็นเพศหญิงจำนวนทั้งหมด 66 คน คิดเป็นร้อยละ 50.77 มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี มากที่สุด มีจำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 36.15 มีระดับการศึกษาสูงสุดอยู่ที่ปริญญาตรี มากที่สุด มีจำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 53.85 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มากที่สุด มีจำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 46.15 และมีรายได้ต่อเดือนมากกว่า 22,000 บาท มากที่สุด มีจำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 46.92

2. ผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ พบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยเป็นเพศหญิงจำนวนทั้งหมด 67 คน คิดเป็นร้อยละ 51.54 มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี มากที่สุด มีจำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 53.08 มีระดับการศึกษาสูงสุดอยู่ที่ปริญญาตรี มากที่สุด มีจำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 58.46 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มากที่สุด มีจำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ

ละ 30.00 และมีรายได้อยู่ที่ 7,001 – 12,000 บาทต่อเดือน มากที่สุด มีจำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 33.08

3. ผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถโดยสาร พบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยเป็นเพศหญิงจำนวนทั้งหมด 78 คน คิดเป็นร้อยละ 60.00 มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี มากที่สุด มีจำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 42.31 มีระดับการศึกษาสูงสุดอยู่ที่ปริญญาตรี มากที่สุด มีจำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 60.00 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มากที่สุด มีจำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 33.08 และมีรายได้อยู่ที่ 7,001 – 12,000 บาทต่อเดือน มากที่สุด มีจำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 33.08

ตอนที่2 ศึกษาข้อมูลในการเดินทางของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร

จากผลการศึกษาถึงข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร จากผู้โดยสารที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 390 คน โดยแบ่งเป็นวิธีการเดินทางละ 130 คน พบว่าการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยสายการบินต้นทุนต่ำใช้เวลาการเดินทาง 1.25 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสารอยู่ในช่วง 999 – 2,780 บาท การเดินทางโดยรถไฟใช้เวลาการเดินทาง 13.15 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสารอยู่ในช่วง 535 – 1,065 บาท และการเดินทางโดยรถทัวร์ใช้เวลาการเดินทาง 12 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสารอยู่ในช่วง 339 – 1,394 บาท

ผู้โดยสารส่วนใหญ่วัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา มากที่สุด มีจำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 30.26 มีผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางให้เป็นตัวผู้เดินทางเอง มากที่สุด มีจำนวน 296 คน คิดเป็นร้อยละ 75.90 มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางเป็นตัวผู้เดินทางเอง มากที่สุด มีจำนวน 288 คน คิดเป็นร้อยละ 73.85 มีการซื้อบัตรโดยสารที่เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสาร มากที่สุด มีจำนวน 208 คน คิดเป็นร้อยละ 53.33 มีการชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสดมากกว่าชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิต โดยชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสดจำนวน 309 คน คิดเป็นร้อยละ 79.23 มีการซื้อบัตรโดยสารในวันเดินทาง มากที่สุด มีจำนวน 215 คน คิดเป็นร้อยละ 55.13 และมีความถี่ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ปีละ 1 ครั้ง มากที่สุด มีจำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 17.18 ซึ่งมีจำนวนเท่ากับกลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทางปีละ 2 ครั้ง

ผู้โดยสารให้ความสำคัญกับเหตุผลในการเลือกวิธีการเดินทางในด้านความปลอดภัยมากที่สุด โดยเลือกความปลอดภัยเป็นเหตุผลอันดับ 1 ในการเลือกวิธีการเดินทาง มีจำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 47.69 ส่วนเหตุผลที่ผู้โดยสารเลือกเป็นอันดับ 2 และอันดับ 3 มากที่สุด คือ ความสะดวกในการเดินทาง โดยมีจำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 23.08 และจำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 22.3

เมื่อพิจารณาข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารในแต่ละวิธีการที่ใช้ในการเดินทาง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ ผู้โดยสารส่วนใหญ่วัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ มากที่สุด มีจำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 36.15 มีผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางให้เป็นตัวผู้เดินทางเอง มากที่สุด มีจำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 74.62 มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางเป็นตัวผู้เดินทางเอง มากที่สุด มีจำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 70.77 มีการซื้อบัตรโดยสารผ่านทางเว็บไซต์ มากที่สุด มีจำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 46.92 มีการชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิตมากกว่าชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสด โดยชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิตจำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 55.38 มีการซื้อบัตรโดยสารในวันเดินทาง มากที่สุด มีจำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 55.99 และมีความถี่ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ปีละ 1 ครั้ง มากที่สุด มีจำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 20.00

ผู้โดยสารให้ความสำคัญกับเหตุผลในการเลือกวิธีการเดินทางในด้านความปลอดภัยมากที่สุด โดยเลือกความปลอดภัยเป็นเหตุผลอันดับ 1 ในการเลือกวิธีการเดินทาง มีจำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 39.23 เหตุผลที่ผู้โดยสารเลือกเป็นอันดับ 2 มากที่สุดคือ การตรงต่อเวลา มีจำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 23.08 และเหตุผลที่ผู้โดยสารเลือกเป็นอันดับ 3 มากที่สุดคือ ความสะดวกในการเดินทาง โดยมีจำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 20.77

2. ผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ ผู้โดยสารส่วนใหญ่วัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา มากที่สุด มีจำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 44.62 มีผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางให้เป็นตัวผู้เดินทางเอง มากที่สุด มีจำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 72.31 มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางเป็นตัวผู้เดินทางเอง มากที่สุด มีจำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 71.54 มีการซื้อบัตรโดยสารที่เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสาร มากที่สุด มีจำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 76.92 มีการชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสดมากกว่าชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิต โดยชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสดจำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 94.62 มีการซื้อบัตรโดยสารล่วงหน้าก่อนวันเดินทาง มากที่สุด มีจำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 50.00 และมีความถี่ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่มากกว่า 3 เดือนต่อ 1 ครั้งมากที่สุด มีจำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 22.31

ผู้โดยสารให้ความสำคัญกับเหตุผลในการเลือกวิธีการเดินทางในด้านความปลอดภัยมากที่สุด โดยเลือกความปลอดภัยเป็นเหตุผลอันดับ 1 ในการเลือกวิธีการเดินทาง มีจำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 77.69 ส่วนเหตุผลที่ผู้โดยสารเลือกเป็นอันดับ 2 และอันดับ 3 มากที่สุด คือ ความสะดวกในการเดินทาง โดยมีจำนวนเท่ากัน คือ 41 คน คิดเป็นร้อยละ 31.54

3. ผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถโดยสาร ผู้โดยสารส่วนใหญ่วัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ มากที่สุด มีจำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 30.00 มีผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางให้เป็นตัวผู้เดินทางเอง มากที่สุด มีจำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 80.77 มีผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางเป็นตัวผู้เดินทางเอง มากที่สุด มีจำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 79.23 มีการซื้อบัตรโดยสารที่เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสาร มากที่สุด มีจำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 60.00 มีการชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสดมากกว่าชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิต โดยชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสดจำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 98.46 มีการซื้อบัตรโดยสารในวันเดินทาง มากที่สุด มีจำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 66.15 และมีความถี่ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่มากกว่า 1 ปี ต่อ 1 ครั้ง มากที่สุด มีจำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 22.31

ผู้โดยสารให้ความสำคัญกับเหตุผลในการเลือกวิธีการเดินทางในความสะดวกในการเดินทางมากที่สุด โดยเลือกความความสะดวกในการเดินทางเป็นเหตุผลอันดับ 1 และอันดับ 2 ในการเลือกวิธีการเดินทาง มีจำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 35.38 และจำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 22.3 ตามลำดับ และเหตุผลที่ผู้โดยสารเลือกเป็นอันดับ 3 มากที่สุดคือ การตรงต่อเวลา โดยมีจำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 17.69

ตอนที่ 3 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระต่างๆ

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระต่าง ๆ ไม่พบความสัมพันธ์ที่ชัดเจนระหว่างตัวแปรอิสระต่าง ๆ อาจเนื่องจากเวลาในการเก็บข้อมูลมีจำกัด และจำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่ทำการเก็บข้อมูลมีจำนวนไม่มากเท่าใดนัก ทำให้ข้อมูลที่ได้ไม่กระจายตัวเท่าที่ควร จึงทำให้ไม่สามารถระบุความสัมพันธ์ของตัวแปรอย่างชัดเจนได้ ยกเว้นในบางตัวแปร เช่น ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอายุกับรายได้ต่อเดือนของผู้โดยสาร พบว่า เมื่อผู้โดยสารมีอายุมากขึ้นมีโอกาที่จะมีรายได้ต่อเดือนมากขึ้น ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอายุกับวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร พบว่า ผู้โดยสารที่อยู่ในช่วงวัยเด็ก และวัยรุ่น (อายุน้อยกว่า หรือเท่ากับ 20 ปี) จะเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา ซึ่งอยู่ที่หาดใหญ่เป็นส่วนใหญ่ และผู้โดยสารที่อยู่ในช่วงวัยทำงาน (อายุมากกว่า 31 ปี) จะเดินทางไปยังหาดใหญ่เพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่ช่วงอายุระหว่าง 21 – 30 ปี ไม่พบความสัมพันธ์ที่ชัดเจนกับวัตถุประสงค์ในการเดินทาง เนื่องจากเป็นช่วงอายุที่คาบเกี่ยวระหว่างช่วงวัยเด็ก วัยรุ่น และวัยทำงาน ทำให้มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางไม่แตกต่างกันมากนักในแต่ละวัตถุประสงค์ และความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสาร พบว่า ผู้โดยสารที่ประกอบอาชีพนักเรียน/นักศึกษา และอาชีพอื่น ๆ มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา ซึ่งอยู่ที่หาดใหญ่เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสอดคล้องกับความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอายุกับ

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ที่ว่า ผู้โดยสารที่อยู่ในช่วงวัยเด็ก และวัยรุ่น (อายุน้อยกว่า หรือเท่ากับ 20 ปี) จะเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา ซึ่งอยู่ที่หาดใหญ่เป็นส่วนใหญ่ ผู้โดยสารที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ เป็นส่วนใหญ่ และผู้โดยสารที่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อน เป็นส่วนใหญ่

ตอนที่ 4 ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

จากการศึกษา พบว่าเมื่อทำการวิเคราะห์โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติก (Multinomial Logistic Regression) พบว่า ร้อยละความถูกต้องโดยรวมของแบบจำลอง คือ ร้อยละ 72.8 และมีค่า McFadden- R^2 ซึ่งเป็นการวัดความถูกต้องในการทำนายผลของแบบจำลอง (Goodness of fit) คือ .463 ดังนั้นสรุปได้ว่า แบบจำลอง Multinomial Logit นี้มีความเหมาะสมกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารที่ทำการศึกษา

ในส่วนของการเปรียบเทียบปัจจัยในการเลือกวิธีการเดินทาง โดยมีรถโดยสารเป็นรูปแบบอ้างอิง พบว่า

1. ปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถโดยสาร ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา วัตถุประสงค์ในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารในการเดินทาง
2. ปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติต่อการเลือกเดินทางโดยรถไฟเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถโดยสาร ได้แก่ เพศ อาชีพ รายได้ วัตถุประสงค์ในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารในการเดินทาง

การอภิปรายผล

จากสมมติฐานในการวิจัยที่ว่า ปัจจัยต่างๆ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารในการเดินทาง ส่งผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางของผู้โดยสาร โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ในระดับที่แตกต่างกัน สามารถอภิปรายผลการศึกษาได้ ดังต่อไปนี้

1. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเทียบกับรถโดยสาร ซึ่งได้แก่

1.1 เพศ (SEX) เพศส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยสายการบินต้นทุนต่ำ เพราะเพศที่ต่างกันย่อมมีทัศนคติ และสถานภาพทางสังคมที่แตกต่างกัน จากลักษณะการเดินทางที่ศึกษาในครั้งนี้ เป็นการเดินทางระหว่างจังหวัดซึ่งมีระยะเวลาในการเดินทางนาน โดยผลการวิเคราะห์พบว่า ผู้โดยสารที่เป็นเพศหญิงมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับรถโดยสารมากกว่าเพศชาย การที่เพศหญิงมีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำมากกว่าเพศชาย อาจเนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่าการเดินทางโดยวิธีอื่น ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของวาทีนิ สำราญจิตร (2548: 94) เกี่ยวกับการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้เดินทางจากกรุงเทพมหานคร ถึง เชียงใหม่ ที่ว่า เพศชายมีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยเครื่องบิน (สายการบินต้นทุนต่ำ) เมื่อเทียบกับรถทัวร์น้อยกว่าเพศหญิง

1.2 ระดับการศึกษา (EDU) ระดับการศึกษาของผู้โดยสารส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยสายการบินต้นทุนต่ำ โดยผู้โดยสารที่มีการศึกษามากกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช. อนุปริญญา หรือปวส. และปริญญาตรี มีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับรถโดยสารน้อยกว่าผู้โดยสารที่มีการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของวาทีนิ สำราญจิตร (2548: 93) เกี่ยวกับการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้เดินทางจากกรุงเทพมหานคร ถึง เชียงใหม่ ที่ว่า ผู้เดินทางที่มีการศึกษาสูงขึ้น มีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยเครื่องบินลดลง และจะหันไปเลือกเดินทางโดยรถไฟแทน ทั้งนี้อาจเนื่องจากผู้โดยสารที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจเป็นส่วนใหญ่ (ตาราง 30) ซึ่งต้องการความสะดวก รวดเร็วในการเดินทาง และประหยัดเวลาในการเดินทาง จึงส่งผลให้เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำมากกว่าเดินทางด้วยรถโดยสาร

1.3 วัตถุประสงค์ในการเดินทาง (OBJ) วัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสารส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยสายการบินต้นทุนต่ำ โดยผู้โดยสารที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ มีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับรถโดยสารน้อยกว่าผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อน เนื่องจากการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจต้องการความรวดเร็ว และประหยัดเวลาในการเดินทาง เพื่อให้ถึงจุดหมายภายในเวลาที่กำหนด และจากการศึกษาพบว่า การที่ผู้โดยสารเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ เพราะสายการบินต้นทุนต่ำมีความตรงต่อเวลาในการเดินทาง (ตาราง 16) และจากการศึกษาของชัย วงศ์อาจ (2549: 77) เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางโดยสายการ

บินภายในประเทศ พบว่า ปัจจัยที่ทำให้กลุ่มตัวอย่างเลือกเดินทางโดยเครื่องบินมากที่สุด คือ การใช้ระยะเวลาในการเดินทางที่น้อยกว่าการเดินทางโดยพาหนะอื่น อันดับ 2 คือ ความสะดวกสบายที่ได้รับจากการเดินทาง และอันดับ 3 คือ เวลาที่ถึงจุดหมายตรงตามความต้องการ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้เป็นเหตุผลที่ทำให้กลุ่มเลือกเดินทางโดยเครื่องบินมากกว่าพาหนะอื่น และจากการศึกษา (ตาราง 9) พบว่า ผู้โดยสารที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ เลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำมากกว่าการเดินทางโดยวิธีอื่น อีกทั้งสายการบินต้นทุนต่ำยังมีจำนวนของเที่ยวบินต่อวันมากกว่าจำนวนเที่ยวของรถโดยสาร ทำให้ผู้โดยสารสามารถช่วงระยะเวลาในการเดินทางได้มากกว่า และตรงตามความต้องการของตนได้มากที่สุด

1.4 อัตราค่าโดยสารในการเดินทาง (Price) อัตราค่าโดยสารในการเดินทางเป็นปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยสายการบินต้นทุนต่ำ โดยผลการวิเคราะห์พบว่า หากอัตราค่าโดยสารในการเดินทางของสายการบินต้นทุนต่ำ และรถโดยสารสูงขึ้นส่งผลให้ผู้โดยสารมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับรถโดยสารมากขึ้น เนื่องจากผู้โดยสารเห็นว่าการเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ มีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางโดยรถโดยสาร จึงยอมที่จะจ่ายค่าโดยสารที่ในอัตราที่สูงขึ้น และกลุ่มผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำส่วนใหญ่มีรายได้ค่อนข้างสูง (ตาราง 8) เมื่อเทียบกับการเดินทางโดยวิธีอื่น ทำให้มีความสามารถที่จะจ่ายค่าโดยสารในอัตราที่สูงขึ้นได้

2. ปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติต่อการเลือกเดินทางโดยรถไฟเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถโดยสาร ได้แก่

2.1 เพศ (SEX) เพศของส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยรถไฟ โดยผู้โดยสารที่เป็นเพศชายมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยรถไฟเมื่อเทียบกับรถโดยสารมากกว่าเพศหญิง ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของวาทีนี สำราญจิตร (2548: 94) เกี่ยวกับการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้เดินทางจากกรุงเทพมหานคร ถึง เชียงใหม่ ที่ว่า เพศชายมีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยรถไฟเมื่อเทียบกับรถทัวร์น้อยกว่าเพศหญิง

การที่เพศชายมีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยรถไฟมากกว่าเพศหญิง อาจเนื่องมาจากรถไฟเป็นวิธีการเดินทางที่ผู้โดยสารให้เหตุผลว่ามีความปลอดภัยในการเดินทางมากที่สุด แม้จะใช้เวลาในการเดินทางมากที่สุดเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยวิธีการอื่น และจากลักษณะการเดินทางที่ศึกษาในครั้งนี้ เป็นการเดินทางระหว่างจังหวัดซึ่งมีระยะเวลาในการเดินทางนาน ทำให้เพศชายมีการเลือก

วิธีการเดินทางที่มีความปลอดภัยจากการเดินทางมากที่สุด ทั้งความปลอดภัยที่อาจเกิดจากอุบัติเหตุในการเดินทาง และความปลอดภัยในขณะที่ต้องเดินทางอยู่ในพาหนะ

2.2 อาชีพ (OCC) อาชีพของผู้โดยสารส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยรถไฟ โดยผู้โดยสารที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน และประกอบอาชีพรับจ้าง หรืออาชีพอื่น ๆ มีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยรถไฟเมื่อเทียบกับรถโดยสารน้อยกว่าผู้โดยสารที่เป็นนักเรียน/นักศึกษา อาจเนื่องจากอาชีพนักเรียน/นักศึกษามีรายได้ต่อเดือนไม่มากเมื่อเทียบกับอาชีพอื่น ๆ (ตาราง 32) และการเดินทางโดยรถไฟมีอัตราค่าโดยสารไม่สูงมาก จึงทำให้อาชีพนักเรียน/นักศึกษามีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยรถไฟมากกว่าอาชีพอื่น ๆ ในช่วงต้น

2.3 รายได้ (Income) รายได้ของผู้โดยสารส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางด้วยรถไฟ โดยผู้โดยสารที่มีรายได้สูงขึ้นมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟสูงขึ้น เมื่อเทียบกับรถโดยสาร แสดงให้เห็นว่ารถไฟเป็นรูปแบบการเดินทางที่ผู้โดยสารมีความเห็นว่ามีความปลอดภัยกว่ารถโดยสาร ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของวาทีนิ สำนัญจิตร (2548: 92) เกี่ยวกับการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้เดินทางจากกรุงเทพมหานคร ถึง เชียงใหม่ ที่ว่า เมื่อผู้เดินทางมีรายได้ครัวเรือนสูงขึ้นมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยรถไฟเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับรถทัวร์

2.4 วัตถุประสงค์ในการเดินทาง (OBJ) วัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสารส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางโดยรถไฟ โดยผู้โดยสารที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา มีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟ เมื่อเทียบกับรถโดยสารมากกว่าผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อน อาจเนื่องมาจากการที่ผู้โดยสารมีความรู้สึกว่าการเดินทางโดยรถไฟโดยมีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางโดยรถโดยสาร (จากตาราง 6) และการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนาไม่จำเป็นต้องมีความรีบร้อนในการเดินทาง จึงนิยมเดินทางโดยรถไฟแทนที่จะเดินทางโดยรถโดยสารซึ่งใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า

2.5 อัตราค่าโดยสารในการเดินทาง (Price) อัตราค่าโดยสารในการเดินทางเป็นปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยรถไฟ โดยผลการวิเคราะห์พบว่า หากอัตราค่าโดยสารในการเดินทางของรถไฟ และรถโดยสารสูงขึ้นส่งผลให้ผู้โดยสารมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยรถไฟ เมื่อเทียบกับรถโดยสารมากขึ้น เนื่องจากผู้โดยสารเห็นว่าการ

เดินทางโดยรถไฟ มีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางโดยรถโดยสาร (ตาราง16) จึงยอมที่จะจ่ายค่าโดยสารที่ในอัตราที่สูงขึ้น เพื่อแลกกับปลอดภัยในการเดินทางที่ได้รับ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

จากผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ มีข้อเสนอแนะจากการวิจัย ดังต่อไปนี้

1. ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ

จากการศึกษา พบว่า เพศหญิงมีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำมากกว่าเดินทางด้วยรถโดยสาร ดังนั้นหากผู้ประกอบการต้องการให้ผู้เดินทางเลือกใช้บริการมากขึ้น อาจใช้จุดนี้ให้เป็นประโยชน์ โดยมีการจัดทำแผนส่งเสริมการขายต่าง ๆ เพื่อจูงใจให้ผู้เดินทางที่เป็นเพศหญิงหันมาใช้บริการมากขึ้น เช่น มีการลดราคาค่าโดยสารสำหรับผู้โดยสารที่เป็นผู้หญิงที่ต้องการเดินทาง โดยอาจมีการกำหนดช่วงเวลาในการเดินทางเอาไว้ เช่น อาจเป็นวันที่มียอดจำหน่ายบัตรโดยสารต่อเที่ยววันน้อยที่สุดในสัปดาห์ เพื่อเป็นการกระตุ้นให้มีการเดินทางเพิ่มมากขึ้น และอาจสามารถดึงผู้โดยสารที่ใช้บริการวิธีการเดินทางอื่นให้หันมาใช้บริการได้ หรือมีการแจกของที่ระลึกของสายการบินให้กับผู้โดยสารที่เป็นผู้หญิง เพื่อให้ผู้โดยสารเกิดความประทับใจ และกลับมาใช้บริการในครั้งต่อไป

นอกจากนั้น จากการศึกษาเหตุผลที่ใช้ในการเลือกวิธีการเดินทาง พบว่าเหตุผลที่ผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำใช้ในการเลือกวิธีการเดินทางมากที่สุด ความปลอดภัยในการเดินทาง ดังนั้นผู้ประกอบการสายการบินต้นทุนต่ำควรรักษามาตรฐานความปลอดภัย และมีการปรับปรุงคุณภาพอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรักษากลุ่มลูกค้าของตนไว้ เพราะจากการศึกษาพบว่าสายการบินต้นทุนต่ำ มีกลุ่มลูกค้าส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเดียวกันกับรถไฟ และรถโดยสาร หากผู้โดยสารรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง อาจจะเปลี่ยนไปใช้วิธีการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ แทน และอีกเหตุผลหนึ่งที่ผู้โดยสารเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ คือ การประหยัดเวลาในการเดินทาง ถึงแม้จะเป็นเหตุผลที่มีความสำคัญไม่มากนัก แต่ถือได้ว่าเป็นข้อได้เปรียบของการเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ ผู้ประกอบการสายการบินต้นทุนต่ำควรรักษาข้อได้เปรียบนี้ให้ดีที่สุด โดยพยายามอย่าให้มีการล่าช้าของเที่ยวบิน หรือการเปลี่ยนแปลงตารางเวลาเดินทางบ่อยจนเกินไป เพราะจากการศึกษาพบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ของสายการบินต้นทุนต่ำมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ อีกทั้งวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจยังส่งผลต่อการเดินทางโดยสายการบิน ดังนั้นการล่าช้าของเที่ยวบิน หรือการเปลี่ยนแปลงตารางเวลาเดินทางบ่อย จะทำให้ผู้โดยสารเกิดความไม่พอใจ หรือหันไปใช้วิธีการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ แทน

2. ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการรถไฟ

จากการศึกษา พบว่า อัตราค่าโดยสาร และวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา มีผลต่อการเลือกเดินทางโดยรถไฟ และจากการสำรวจข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสาร พบว่า ผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนามากที่สุด ดังนั้นทางผู้ประกอบการรถไฟสามารถใช้วัตถุประสงค์ในการเดินทางให้เป็นประโยชน์ในการวางแผนการดำเนินงาน ควบคู่ไปกับนโยบายทางด้านราคาค่าโดยสาร โดยอาจมีลดราคาค่าโดยสารสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางกลับภูมิลำเนา เพื่อเป็นการเพิ่มยอดจำหน่าย และดึงดูดความสนใจจากผู้โดยสารที่เดินทางโดยวิธีการอื่นให้หันมาเดินทางโดยรถไฟมากขึ้น และจากการศึกษาข้อมูลในการเดินทาง พบว่าผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟมีความถี่ในการเดินทางมากที่สุด ดังนั้นอาจมีการจัดทำบัตรโดยสารแบบเป็นรายปีเพื่อจำหน่ายให้กับผู้โดยสารที่เดินทางกลับภูมิลำเนาบ่อย หรือจัดทำบัตรโดยสารเป็นรายเดือน หรือรายปี หรือจำหน่ายคูปองส่วนลดราคาบัตรโดยสาร เพื่อจำหน่ายให้กับผู้โดยสารที่เดินทางเป็นประจำ หรืออาจมีการจัดทำรายการส่งเสริมการขายโดยเน้นผู้โดยสารที่เป็นนักเรียน/นักศึกษาเป็นหลัก เพราะนักเรียน/นักศึกษามีแนวโน้มในการเดินทางโดยรถไฟมากกว่าผู้โดยสารที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน รับจ้าง และอาชีพอื่นๆ อีกทั้งกลุ่มนักเรียน/นักศึกษามีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนามากที่สุด

นอกจากนั้น ในการศึกษาเหตุผลที่ใช้ในการเลือกวิธีการเดินทาง พบว่าเหตุผลที่ผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟใช้ในการเลือกวิธีการเดินทางมากที่สุด ความปลอดภัยในการเดินทาง ดังนั้นผู้ประกอบการรถไฟควรรักษามาตรฐานความปลอดภัย และมีการปรับปรุงคุณภาพอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรักษาผู้โดยสารของตนไว้

3. ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการรถโดยสาร

จากการศึกษาพบว่า รถโดยสารเป็นวิธีการเดินทางที่ผู้โดยสารในเส้นทางจากกรุงเทพฯ ไปหาดใหญ่ นิยมเลือกเดินทางมากที่สุด ซึ่งอาจเนื่องจากรถโดยสารเป็นวิธีการเดินทางที่มีความสะดวกในการเดินทาง สืบเนื่องจากการที่ผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถโดยสารเลือกความสะดวกในการเดินทาง เป็นเหตุผลอันดับ 1 และ อันดับ 2 ซึ่งถือเป็นข้อได้เปรียบของรถโดยสาร และเหตุผลอันดับ 3 ที่เลือกเดินทางโดยรถโดยสาร คือ การตรงต่อเวลา ดังนั้นจึงควรรักษามาตรฐานนี้ไว้ เพื่อใช้เป็นข้อได้เปรียบในการแข่งขันกับผู้ประกอบการอื่น ๆ และจากการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางโดยเปรียบเทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำ และรถไฟ กับรถโดยสาร พบว่า เมื่ออัตราค่าโดยสารสูงขึ้นผู้โดยสารมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ และรถไฟ มากกว่ารถโดยสาร อีกทั้งจากการศึกษาด้านข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสาร พบว่ากลุ่มผู้โดยสารของรถโดยสารมีรายได้ไม่สูงมากนัก

(7,001 – 12,000 บาท) เพื่อเพิ่มยอดจำหน่ายอาจมีการลดราคาค่าโดยสารลง หรือหากไม่สามารถลดราคาค่าโดยสารได้ ควรจะรักษาระดับค่าโดยสารเอาไว้ในอัตราเดิมให้ได้ยาวนานที่สุด เพื่อรักษากลุ่มผู้โดยสารของตนไว้ ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนอย่างหนึ่งในการดำเนินงานจะมีราคาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปัจจุบัน

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. การศึกษาพฤติกรรมของผู้โดยสารต้องใช้ตัวแปรในการศึกษามาก อีกทั้งเป็นตัวแปรเชิงคุณภาพ การประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของแบบจำลองต้องใช้จำนวนตัวอย่างค่อนข้างมาก ดังนั้นควรเพิ่มจำนวนตัวอย่างให้มากที่สุดเท่าที่งบประมาณ และเวลาจะเอื้ออำนวย

2. การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่เพียงบางประการเท่านั้น ซึ่งยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจมีความสัมพันธ์กับการเลือกวิธีการเดินทางเพิ่มจากที่ศึกษาในครั้งนี้ ดังนั้นจึงควรมีการนำตัวแปรเหล่านั้นมาศึกษาเพิ่มเติมในการศึกษาในครั้งต่อไป เช่น ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และ ภูมิลำเนาของผู้โดยสาร เป็นต้น เพื่อให้ผลการศึกษาคอบคลุมมากที่สุด

3. การศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้บริการนี้ ทำการสำรวจเฉพาะวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ เท่านั้น ทำให้กลุ่มตัวอย่างอาจไม่ครอบคลุม ดังนั้นสำหรับงานศึกษาครั้งต่อไป อาจทำการศึกษาพฤติกรรมผู้เดินทางไปยังจังหวัดอื่นๆ ด้วย อาทิ เชียงใหม่ ภูเก็ต เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างครอบคลุม และสามารถนำพฤติกรรมการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการในแต่ละเส้นทางมาเปรียบเทียบกัน

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางอากาศ. (2549). *กฎหมายคมนาคม*. สืบค้นเมื่อ 29 กันยายน 2549, จาก http://www.aviation.go.th/thailaw/ann_airLane_domestic.pdf.
- กระทรวงคมนาคม. (2550). *การขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ*. สืบค้นเมื่อ 14 พฤศจิกายน 2550, จาก <http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/excel/index.asp>
- กองบรรณาธิการ. (2547, กุมภาพันธ์). อุณหภูมิธุรกิจการบินพาณิชย์เดือด โลว์คอสต์ จุดประกาย... อยู่หรือไป. *โลกการค้า*. 10(94): 62.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2550). *จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางภายในประเทศ*. สืบค้นเมื่อ 2 พฤศจิกายน 2550, จาก <http://www2.tat.or.th/stat/web/static.tst.php>.
- การบินไทย. (2550). สืบค้นเมื่อ 20 กันยายน 2550, จาก <http://www.thaiair.com>.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2550). สืบค้นเมื่อ 18 กันยายน 2550, จาก <http://www.railway.co.th>.
- กัลยา วาณิชย์บัญชา. (2544). *การวิเคราะห์ตัวแปรหลายตัวด้วย SPSS for Windows [เอสพีเอสเอส ฟอร์ วินโดว์]*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- (2546). *การวิเคราะห์สถิติ : สถิติสำหรับการบริหารและวิจัย*. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- (2548). *การวิเคราะห์ข้อมูลหลายตัวแปร*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ขวัญชัย วรกัลยากุล; และวินนิต หงสกุล. (2547, มีนาคม). ใครๆ ก็ขึ้นเครื่องบินได้. *วารสารส่งเสริมการลงทุน*. 15(3): 30.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิสดรา. (2543). *หลักการขนส่ง*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชูศรี วงศ์รัตนะ. (2541). *เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย*. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ: ธีระพิมพ์ และไซเท็กซ์.
- ชัย วงศ์อาจ. (2549). *ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางโดยสารสายการบินภายในประเทศ*. วิทยานิพนธ์ ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ). กรุงเทพฯ: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- อัครงค์ อุดมไพจิตรกุล. (2547). *เศรษฐศาสตร์การจัดการ*. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ: ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- บริษัท ขนส่ง จำกัด. (2550). สืบค้นเมื่อ 22 กันยายน 2550, จาก <http://www.transport.co.th>.

- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). *การขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว*. กรุงเทพฯ: เพรส แอนด์ ดีไซน์.
- พจนีย์ แหยมเพ็อง. (2546). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าไทย*. สารนิพนธ์ บธ.ม. (การจัดการ). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.
- วาทีนี้ สำราญจิตร์. (2548). *การเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้เดินทางจากกรุงเทพมหานคร ถึง เชียงใหม่*. วิทยานิพนธ์ ศม. (เศรษฐศาสตร์). กรุงเทพฯ: คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- ศิริชัย กาญจนวาสี. (2548). *การวิเคราะห์พระดั่ง*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2546, 14 กุมภาพันธ์). *สายการบินต้นทุนต่ำ...ผันวิกฤตเป็นโอกาส พลิกโฉม ธุรกิจการบินโลก..? . กระแสทัศน์*. 9(1197). สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2547, จาก <http://www.kasikornresearch.com>.
- . (2547, 14 พฤษภาคม). *สายการบินต้นทุนต่ำ : ความท้าทายในยุคน้ำมันแพง. กระแสทัศน์*. 9(1197). สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2547, จาก <http://www.kasikornresearch.com>.
- สมรภูมิวิกฤตไทยระอุ 3หัวหอก “Low Cost” ระเบิดศึกชิงน้ำมันฟ้ากลางสภาวะน้ำมันเดือด. (2547, 5 สิงหาคม). [เอิร์ท ออฟ โฮม แม็กกาซีน] *OUT OF HOME MAGAZINE*. 1(5): 30-52.
- สายการบินไทยแอร์ เอเชีย. (2550). สืบค้นเมื่อ 9 กันยายน 2550, จาก <http://www.airasiacom>.
- สายการบินนกแอร์. (2550). สืบค้นเมื่อ 20 กันยายน 2550, จาก <http://www.nokair.com>.
- สุคนธ์พันธุ์ วีรวรรณ. (2547, มีนาคม). *Low Cost เกมตลาดเขียวที่อเมริกา*. ผู้จัดการ. 21(246): 122 -123.
- สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. (2537). *เทคนิคการวิเคราะห์ตัวแปรหลายตัวสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ และพฤติกรรมศาสตร์*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สุนา นิลราไพ. (2550). *การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้สายการบินต้นทุนต่ำ*. วิทยานิพนธ์ ศม. (เศรษฐศาสตร์). กรุงเทพฯ: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- อดุลย์ จาตุรงค์กุล. (2546). *การบริหารการตลาด*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อภิรัฐ ตั้งกระจ่าง. (2546). *เศรษฐศาสตร์การจัดการ*. กรุงเทพฯ: ธรรมสาร.
- อิสรา ถาวรรุ่งกิจ. (2546). *การเลือกรูปแบบการเดินทางในจังหวัดพิษณุโลก*. วิทยานิพนธ์ ศม. (เศรษฐศาสตร์). กรุงเทพฯ: คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Armstrong, Gary.; & Kotler, Philip. (2005). *Marketing : an introduction*. 7th ed. New Jersey: Prentice Hall.

- Doganis, Rigas. (2006). *The Airlines Business*. 2nd ed. New York: Routledge.
- Kane, Robert M.; & Vose, Allan D. (1982). *Air Transportation*. 8th ed. Iowa: Kendall/Hunt.
- Loudon, David L.; & Della Bitta, Albert J. (1993). *Consumer Behavior: concepts and applications*. 4th ed. New York: McGraw - Hill.
- Schiffman, Leon G.; & Kanuk, Leslie Lazar. (1994). *Consumer behavior*. 4th ed. London: Prentice Hall.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
ความเป็นมา
และลักษณะทั่วไปของสายการบินต้นทุนต่ำ

ความเป็นมา และลักษณะทั่วไปของสายการบินต้นทุนต่ำ

1. ความเป็นมาของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ

สายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นครั้งแรกที่ประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อปี ค.ศ.1971 โดยบริษัทแรกที่ทำธุรกิจการบินแบบต้นทุนต่ำ คือ เซาท์เวสต์แอร์ไลน์ (South west Airlines) โดยเกิดขึ้นจากช่องว่างของกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา คือ ราคาตัวเครื่องบินที่เส้นทางบินบินเฉพาะภายในรัฐเท็กซัส ไม่ถูกควบคุมไม่ถูกควบคุมราคาโดยรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา เซาท์เวสต์แอร์ไลน์จึงใช้กลยุทธ์ด้านการตลาดโดยใช้วิธีลดต้นทุนหลายวิธีการ และกำหนดราคาตัวให้ถูกกว่าสายการบินอื่นๆ ทำให้เกิดสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นมา โดยเริ่มเปิดเส้นทางการบินระยะสั้นที่บินระหว่างเมืองต่างๆ ในรัฐเท็กซัส โดยใช้คำขวัญประจำสายการบินว่า “Flying is Fun” เป็นการสร้างภาพลักษณ์ใหม่ให้กับสายการบินที่เปลี่ยนจากเดิมซึ่งมุ่งเน้นความสะดวกสบายของลูกค้าที่มีภาพลักษณ์แบบนักธุรกิจเป็นส่วนใหญ่ ให้กลายเป็นเรื่องสนุกที่ลูกค้าสามารถมีส่วนร่วมได้

เมื่อธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำของเซาท์เวสต์แอร์ไลน์เติบโตมากขึ้น ประกอบกับนโยบายการผ่อนปรนการควบคุมอุตสาหกรรมการบินและการเริ่มต้นนโยบายการเปิดเสรีการบินของประเทศต่างๆ ทำให้สายการบินอื่นๆ เริ่มเปิดให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำตามมา เช่น แอร์ทรานแอร์เวย์ (AirTran Airway) เป็นต้น

ในปีค.ศ.1985 เกิดธุรกิจแบบสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นที่ฝั่งประเทศอังกฤษ โดยสายการบินแรกที่ดำเนินธุรกิจแบบนี้ คือ สายการบินไรอันแอร์ (Ryanair) โดยเปิดให้บริการเส้นทางการบินทั่วอังกฤษ และประเทศในแถบทวีปยุโรปตอนกลาง ต่อมาเริ่มมีการเปิดสายการบินใหม่ๆ หลายสายการบินที่ดำเนินธุรกิจแบบนี้ เช่น อีซีเจ็ต (EasyJet) เป็นต้น

ต่อมาปีคริสต์ศักราช 90 ธุรกิจสายการบินแบบต้นทุนต่ำจึงเริ่มแพร่ขยายเข้าไปในทวีปแอฟริกา ทวีปยุโรปตอนกลาง ประเทศในแถบตะวันออกกลาง และทวีปเอเชีย ตามลำดับ(สุคนธ์พันธุ์ วีรวรรณ. 2547: 122)

เห็นได้ว่าจากความสำเร็จของเซาท์เวสต์แอร์ไลน์ สายการบินไรอันแอร์ (Ryanair) อีซีเจ็ต (EasyJet) ได้นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำทั่วโลก ในช่วงระหว่างปีค.ศ. 2002 – 2004 มีสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นมากกว่า 20 สายในยุโรป แต่มีเพียงบางสายเท่านั้นที่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ และในปีค.ศ. 2004 ได้เกิดสายการบินต้นทุนต่ำขึ้น 3 สายในสิงคโปร์ และมีแผนจะเกิดสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นอีกหลายสายในอินเดีย (Doganis. 2006: 23)

สำหรับประเทศไทย ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเริ่มมีขึ้นเนื่องจากนโยบายการเปิดเสรีธุรกิจของรัฐบาลในปี ค.ศ.2001 หรือ พ.ศ. 2544 (กรมการขนส่งทางอากาศ. ออนไลน์: 2549) ด้วยการสนับสนุนสายการบินต้นทุนต่ำ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการ

คมนาคมขนส่งให้กับประเทศไทย และเป็นการขยายตลาดการบินภายในประเทศ เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกในการคมนาคมขนส่งให้กับประชาชนให้สามารถเดินทางโดยเครื่องบินที่มีค่าโดยสารราคาประหยัด ทำให้มีสายการบินต่าง ๆ สนใจเข้ามาดำเนินธุรกิจหลายสายการบินด้วยกัน โดยมีสายการบินโอเรียนไทยซึ่งได้จัดตั้งสายการบินใหม่ชื่อว่า “วัน-ทู-โก” ขึ้นเพื่อดำเนินการสายการบินต้นทุนต่ำแห่งแรก และได้เริ่มบินครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2546 ในเส้นทางกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ – กรุงเทพฯ หลังจากนั้นในวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 สายการบินแอร์เอเชียได้ดำเนินการสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเริ่มเปิดเส้นทางบินระหว่าง กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ภูเก็ต หาดใหญ่ และขอนแก่น และต่อมาในวันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 การบินไทยได้ประกาศเป็นผู้ถือหุ้นสายการบินต้นทุนต่ำรายใหม่ ซึ่งใช้ชื่อว่า “นกแอร์” โดยเริ่มต้นให้บริการใน 6 เส้นทางหลักในประเทศ คือ กรุงเทพฯ – ภูเก็ต เชียงใหม่ ขอนแก่น พิษณุโลก และหาดใหญ่ (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. 2548: 5) ต่อมาสายการบินวัน-ทู-โก ได้ปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจใหม่ จากสายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost Airline) เป็นสายการบินค่าโดยสารต่ำ (Low fare Airline) คือ ให้บริการเหมือนสายการบินปกติ มีการบริการอาหาร หรือเครื่องดื่มในระหว่างทำการบิน แต่จะมีราคาต่ำกว่าโดยสารถูกกว่าสายการบินปกติ (ทิพย์วดี ทิพย์ประเสริฐสิน. 2549: 5) ดังนั้นในประเทศไทยจึงมีสายการบินต้นทุนต่ำเพียง 2 สายการบินนั้นคือ สายการบินไทย แอร์ เอเชีย และสายการบินนกแอร์

2. ลักษณะทั่วไปของสายการบินต้นทุนต่ำ

สายการบินต้นทุนต่ำเป็นสายการบินที่ตัดบริการฟรีทุกอย่างออกหมด ไม่ว่าจะเป็นอาหาร เครื่องดื่ม สิ่งอำนวยความสะดวก และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้ได้ต้นทุนที่ต่ำที่สุดในการบินแต่ละครั้ง (สุนา นิลราไพ. 2550 : 56)

นอกจากนั้นในการที่จะบริหารสายการบินให้มีราคาต่ำกว่าสายการบินปกติ สายการบินต้นทุนต่ำได้มีการจัดการต้นทุนให้ต่ำลง โดยการทำให้มีการให้บริการที่น้อยเพียงรูปแบบเดียว กำจัดการบริหารที่ซับซ้อนออก ทำให้ได้ต้นทุน และราคาบัตรโดยสารที่มีราคาถูก (Doganis. 2006:170) และจากการศึกษาของศูนย์วิจัยกสิกรไทย (2547: ออนไลน์) พบว่า การดำเนินการของสายการบินต้นทุนต่ำ มักจะเน้นสินค้าและบริการที่มีความเรียบง่าย และประหยัด เพื่อลดต้นทุนการบริหารให้มากที่สุด และเพื่อที่จะสามารถจำหน่ายตัวเครื่องบินได้ในราคาถูก ซึ่งเป็นจุดมุ่งหมายของสายการบินต้นทุนต่ำ และเพื่อจะให้บรรลุจุดมุ่งหมายดังกล่าวสายการบินต้นทุนต่ำจึงมีลักษณะการดำเนินธุรกิจ ดังนี้ คือ

สายการบินต้นทุนต่ำ เป็นสายการบินที่ดำเนินการโดยเน้นสินค้าและบริการที่มีความเรียบง่าย และประหยัด เพื่อลดต้นทุนการบริหารให้มากที่สุด และเพื่อที่จะสามารถจำหน่ายตัวเครื่องบินได้

ในราคาถูก ซึ่งเป็นจุดมุ่งหมายของสายการบินต้นทุนต่ำ การจะให้บรรลุจุดมุ่งหมายดังกล่าวสายการบินต้นทุนต่ำจึงมีลักษณะการดำเนินธุรกิจ (ศูนย์วิจัยกิจการไทย. 2547: ออนไลน์) ดังนี้ คือ

1). ไม่มีบริการการเสิร์ฟอาหาร และเครื่องดื่มบนเครื่องบิน ไม่มีบริการหุ้สำหรับฟังเพลง และบริการฉายภาพยนตร์ให้ชม ทั้งหมดนี้เพื่อลดต้นทุนดำเนินงาน ทั้งอุปกรณ์ โดยเฉพาะต้นทุนบุคคลากร

การงดบริการอาหารบนเครื่องบิน ยังทำให้ประหยัดเวลาเตรียมพร้อมเที่ยวบินต่อไป เพราะไม่ต้องเสียเวลาเตรียมอาหารขึ้นเครื่อง รวมทั้งลดเวลาทำความสะอาดบนเครื่องบิน ทำให้ประหยัดเวลาที่จะต้องเสียไปกับการจอดรอที่สนามบิน ช่วยลดค่าใช้จ่ายของค่าธรรมเนียมสนามบิน

2). ไม่มีห้องวีไอพีบริการผู้โดยสารที่สนามบิน ช่วยลดค่าใช้จ่ายที่สนามบิน

3). ไม่มีการจองที่นั่งก่อนขึ้นเครื่อง ผู้โดยสารขึ้นก่อน เลือกที่นั่งได้ก่อน ระบบนี้จะทำให้ผู้โดยสารรีบขึ้นเครื่อง จึงช่วยให้เครื่องบินออกรวดเร็ว ตรงเวลา ไม่ต้องเสียเวลาจอดรอเรียกผู้โดยสาร ช่วยลดเวลาเตรียมพร้อมเที่ยวบินต่อไป (Turnaround Time) ทั้งยังช่วยประหยัดค่าธรรมเนียมสนามบิน และค่าเชื้อเพลิง ระหว่างติดเครื่องยนต์จอดรอที่สนามบิน

4). ให้บริการแบบไม่แบ่งชั้นผู้โดยสาร (Single Class) ค่าตั๋วปกติ จึงมีราคาเดียวแต่ละเส้นทางบิน ไม่มีตั๋วราคาพิเศษสำหรับเด็ก และไม่มีโปรแกรมสะสมไมล์เดินทาง และจำกัดน้ำหนักกระเป๋าและสัมภาระผู้โดยสารเข้มงวด ควบคุมน้ำหนักบรรทุกเครื่องบิน และช่วยประหยัดค่าเชื้อเพลิง

5). ไม่มีการคืนเงินค่าตั๋ว กรณีผู้โดยสารยกเลิกเที่ยวบิน หรือขึ้นเครื่องไม่ทัน และไม่ให้ผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินที่จอง

6). ใช้ระบบตัวอิเล็กทรอนิกส์แทนตัวกระดาษ ให้จองตั๋วออนไลน์ผ่านระบบอินเทอร์เน็ต จึงประหยัดค่าใช้จ่ายพิมพ์ตั๋ว และค่าคอมมิชชั่นให้ตัวแทนจำหน่ายตั๋ว รวมทั้งประหยัดค่าเช่าพื้นที่สำนักงานขายของสายการบิน

7). ให้บริการด้วยเครื่องบินรุ่นเดียวกันทั้งหมด หรืออย่างมากไม่เกิน 2 รุ่น รูปแบบให้บริการเช่นนี้ เป็นจุดเด่นของสายการบินต้นทุนต่ำ เพราะนอกจากจะสะดวกต่อการบำรุงรักษาส่วนช่างเครื่องยนต์แล้ว ยังช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายอบรมนักบิน และเจ้าหน้าที่บริการบนเครื่องบินด้วย

เทียบกับสายการบินปกติที่มีบริการผู้โดยสารด้วยเครื่องบินหลายรุ่น ทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงกว่า เพราะเครื่องบินแต่ละรุ่นแต่ละแบบจะซับซ้อน และรายละเอียดเทคนิคต่างกันค่อนข้างมาก

8). เน้นเส้นทางบินระยะสั้น มีการให้บริการเฉพาะเส้นทางในประเทศ หรือประเทศใกล้เคียง และบริการจากจุดเริ่มต้น สู่จุดหมายปลายทางเสร็จสิ้นทั้งเส้นทางนั้น (Short-haul and point-to-point Traffic) กล่าวคือ จะไม่มีการแวะจอดเครื่องบินบนเส้นทางผ่าน เพื่อรับส่งผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินอื่น (No connecting Flights) การให้บริการลักษณะนี้ช่วย

ประหยัดเวลาที่ต้องใช้แต่ละเที่ยวบิน ทำให้ถึงจุดหมายปลายทางเร็วขึ้น อีกทั้งประหยัดค่าใช้จ่ายและจุดที่สนามบิน ซึ่งมีทั้งค่าธรรมเนียมต่างๆ จากการใช้สนามบิน และค่าใช้จ่ายเจ้าหน้าที่สนามบินที่ให้บริการ Flight Connection รวมทั้งการขนกระเป๋าสัมภาระผู้โดยสารทั้งขึ้นเครื่องและลงจากเครื่องบิน

9). พยายามเน้นใช้สนามบินระดับรอง (Secondary Airports) ซึ่งค่าธรรมเนียมใช้สนามบินต่ำกว่าสนามบินใหญ่ๆ หรือสนามบินหลัก แต่สนามบินรองที่เลือกใช้ต้องมีเส้นทางคมนาคมทางบกที่สะดวก สามารถเชื่อมโยงไม่ไกลจากตัวเมืองสำคัญๆ หรือเมืองท่องเที่ยวมากนัก คือไม่ควรใช้เวลาเดินทางโดยรถยนต์เกิน 45 นาที

ภาคผนวก ข
ข้อมูลเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งในเส้นทาง
จากกรุงเทพฯไปย้งหาดใหญ่

ข้อมูลเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งในเส้นทางจากกรุงเทพฯไปยังหาดใหญ่

1 การเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ

ในเดินทางจากกรุงเทพฯไปยังหาดใหญ่ สายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งให้บริการขนส่งผู้โดยสารไปยังปลายทางดังกล่าว มีอยู่ด้วยกัน 2 สายการบิน คือ สายการบินไทยแอร์ เอเชีย และสายการบินนกแอร์ โดยมีค่าโดยสารอยู่ที่ประมาณ 750 – 2,000 บาท (ไม่รวมค่าประกันภัยในการเดินทาง ค่าภาษีน้ำมัน และค่าภาษีสนามบิน) ซึ่งอาจมีค่าโดยสารต่ำกว่าที่กล่าวไว้ในกรณีที่เป็นค่าโดยสารที่ทางสายการบินได้มีการจัดรายการส่งเสริมการขาย โดยในการเดินทางจากกรุงเทพฯไปยังหาดใหญ่ ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที ดังตารางเวลาเดินทาง ต่อไปนี้

ตารางผนวก 1 ตารางเวลาเดินทางจากกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินไทยแอร์ เอเชีย

เที่ยวบิน	เวลาออกเดินทาง	เวลาถึงปลายทาง	จำนวนเที่ยวบิน
FD3131	06:55	08:20	ทุกวัน
FD3141	08:40	10:05	ทุกวัน
FD3133	12:10	13:35	ทุกวัน
FD3139	16:05	17:25	ทุกวัน
FD3135	17:25	18:50	ทุกวัน
FD3173	19:10	20:35	ทุกวัน

ที่มา : สายการบินไทยแอร์ เอเชีย. (2550). (ออนไลน์).

ตารางผนวก 2 ตารางเวลาเดินทางจากกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ไปยังหาดใหญ่ โดยสายการบินนกแอร์

เที่ยวบิน	เวลาออกเดินทาง	เวลาถึงปลายทาง	จำนวนเที่ยวบิน
DD7102	06:00	07:25	ทุกวัน
DD7104	09:20	10:45	ทุกวัน
DD7110	12:20	13:45	ทุกวัน
DD7112	16:05	17:30	ทุกวัน

ที่มา : สายการบินนกแอร์. (2550). (ออนไลน์).

2 การเดินทางโดยรถไฟด่วนพิเศษ

ขบวนรถไฟที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ มีอยู่ด้วยกัน 2 ประเภท คือ รถด่วนพิเศษ และรถเร็ว แต่ในการศึกษาครั้งนี้จะศึกษาเฉพาะรถไฟด่วนพิเศษ ซึ่งมีค่าโดยสารอยู่ที่ประมาณ 339 – 1,594 บาท ซึ่งอัตราค่าโดยสารจะขึ้นอยู่กับชนิดของชั้นโดยสารที่ผู้โดยสารเลือก โดยในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ ใช้เวลาเดินทางประมาณ 13 ชั่วโมง 15 นาที ดังตารางเวลาเดินทาง ต่อไปนี้

ตารางผนวก 3 ตารางเวลาเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยรถไฟ

เลขขบวน	ประเภทรถ	เวลาออกเดินทาง	เวลาถึงปลายทาง
35	ด่วนพิเศษ	14:45	06:18
37	ด่วนพิเศษ	15:10	07:18
41	ด่วนพิเศษ	22:50	12:27

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2550). (ออนไลน์).

3 การเดินทางโดยรถโดยสาร

รถโดยสารที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ของบริษัท ขนส่ง จำกัด ที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้านี้มีอยู่ทั้งหมด 3 ประเภท คือ รถปรับอากาศชั้น1(ก) รถปรับอากาศชั้น1 (พ) และรถปรับอากาศชั้น 2 มีค่าโดยสารอยู่ที่ประมาณ 535 - 1,065 บาท ใช้เวลาเดินทางประมาณ 12 ชั่วโมง ดังตารางเวลาเดินทาง ต่อไปนี้

ตารางผนวก 4 ตารางเวลาเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยรถโดยสาร

ประเภทรถ	เวลาออกเดินทาง	เวลาถึงปลายทาง
ปรับอากาศชั้น1 (ก)	17:00	05:00
ปรับอากาศชั้น1 (ก)	18:00	06:00
ปรับอากาศชั้น1 (ก)	19:00	07:00
ปรับอากาศชั้น1 (ก)	20:00	08:00
ปรับอากาศชั้น1 (พ)	17:30	05:30
ปรับอากาศชั้น2	07:00	19:00
ปรับอากาศชั้น2	17:00	05:00
ปรับอากาศชั้น2	21:45	09:45

ที่มา : บริษัท ขนส่ง จำกัด. (2550). (ออนไลน์).

ภาคผนวก ค
แบบสอบถาม

แบบสอบถาม

เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

แบบสอบถามฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการทำสารนิพนธ์ ตามหลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์การจัดการ มีจุดประสงค์เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลของผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่โดยสายการบินต้นทุนต่ำ รถไฟ และรถโดยสาร ดังนั้นผู้ศึกษาจึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านในการตอบแบบสอบถาม เพื่อให้บรรลุผลสำเร็จในการศึกษาครั้งนี้ และผู้ศึกษาขอแสดงความขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย x ลงในช่อง () หรือกรอกข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดให้

1. เพศ

() ชาย

() หญิง

2. อายุ ปี

3. การศึกษา

() ประถมศึกษา

() มัธยมศึกษาตอนต้น

() มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช.

() อนุปริญญา หรือ ปวส.

()ปริญญาตรี

() สูงกว่าปริญญาตรี

4. อาชีพ

() ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ

() ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว

() พนักงานบริษัทเอกชน

() รับจ้าง

() นักเรียน/นักศึกษา

() อื่น ๆ (โปรดระบุ)

.....

5. รายได้ปัจจุบันเฉลี่ย บาท/เดือน

ส่วนที่ 2 : ข้อมูลในการเดินทาง

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย x ลงในช่อง () หรือกรอกข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดให้

6. ในการเดินทางครั้งนี้ท่านเลือกเดินทางโดยวิธีการใด

() ทางสายการบินต้นทุนต่ำ

- ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ชั่วโมง ค่าโดยสาร บาท

() ทางรถไฟ

- ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ชั่วโมง ค่าโดยสาร บาท

() ทางรถโดยสาร

- ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ชั่วโมง ค่าโดยสาร บาท

7. วัตถุประสงค์ในการเดินทางครั้งนี้ของท่าน

() เพื่อท่องเที่ยว และพักผ่อน

() เพื่อเยี่ยมญาติ หรือเยี่ยมเพื่อน

() เพื่อทำงาน หรือติดต่อธุรกิจ

() เพื่อกลับภูมิลำเนา

() อื่นๆ (โปรดระบุ)

8. ใครเป็นผู้ตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางในครั้งนี้

() ตัวท่านเอง

() บุคคลในครอบครัว (โปรดระบุ)

() เพื่อน

() บริษัท/นายจ้าง

() อื่นๆ (โปรดระบุ)

9. ผู้ออกค่าโดยสารในการเดินทางครั้งนี้ คือ

() ตัวท่านเอง

() บุคคลในครอบครัว (โปรดระบุ)

() บริษัท หรือหน่วยงานที่ท่านทำงานอยู่

() อื่นๆ (โปรดระบุ)

10. ในการเดินทางครั้งนี้ท่านซื้อบัตรโดยสารโดยวิธีใด

() ผ่านทางเว็บไซต์ของหน่วยงาน

() ผ่านเคาน์เตอร์จำหน่ายตั๋วของหน่วยงาน

() ผ่านศูนย์บริการทางโทรศัพท์

() ผ่านตัวแทนจำหน่าย หรือบริษัททัวร์

() อื่นๆ (โปรดระบุ)

11. ในการซื้อบัตรโดยสารในครั้งนี้อย่างไร ท่านชำระค่าบัตรโดยสารโดยวิธีใด

- () เงินสด () บัตรเครดิต
() อื่นๆ (โปรดระบุ)

12. ในการซื้อบัตรโดยสารในครั้งนี้อย่างไร ท่านวางแผนในการซื้อบัตรโดยสารอย่างไร

- () ซื้อบัตรโดยสารในช่วงที่มีการจัดรายการส่งเสริมการขาย
() ซื้อบัตรโดยสารก่อนล่วงหน้าวันเดินทาง
() ซื้อบัตรโดยสารในวันเดินทาง
() อื่นๆ (โปรดระบุ)

13. ความถี่ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่

- () ไปหาดใหญ่เป็นครั้งแรก () น้อยกว่า 1 ครั้งต่อปี
() 1 – 2 ครั้งต่อปี () 3 – 4 ครั้งต่อปี
() 5 – 6 ครั้งต่อปี () มากกว่า 6 ครั้งต่อปี

14. เหตุผลที่ท่านใช้ในการเลือกวิธีการเดินทาง (เลือก 1 ข้อที่ท่านคิดว่าสำคัญที่สุด)

- () ความปลอดภัยในการเดินทาง () ค่าโดยสาร
() การตรงต่อเวลา () ตารางเวลาเดินทางตรงกับที่ต้องการ
() มีความสะดวกในการซื้อบัตรโดยสาร () การให้บริการ
() ความสะดวกในการเดินทาง () อื่นๆ (โปรดระบุ)

ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์

ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์

ชื่อ ชื่อสกุล	นางสาวประภาพร สุขเกษม
วันเดือนปีเกิด	28 พฤษภาคม พ.ศ. 2523
สถานที่เกิด	เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	95/107 หมู่ 4 หมู่บ้านบุรีรัมย์ ตำบลบางน้ำจืด อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร 74000
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2538	มัธยมศึกษาตอนต้น จากโรงเรียนพระหฤทัยคอนแวนต์
พ.ศ. 2540	มัธยมศึกษาตอนปลาย จากโรงเรียนวัดหัวลำโพง
พ.ศ. 2544	ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
พ.ศ. 2551	เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์การจัดการ จากมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ