

พฤติกรรมการเดินทางและค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
ที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย

ศุทธยา วุฑฒิปรีชา

วิทยานิพนธ์นี้เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัยเพื่อเป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา
เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University

All rights reserved

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

กันยายน 2549


ISBN 974-9894-82-0

พหุติกรรมการเดินทางและค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวดังกล่าว
ที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย


ตุลยา วุฒิปรีชา

วิทยานิพนธ์นี้ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

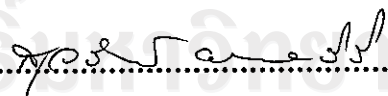
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


.....ประธานกรรมการ

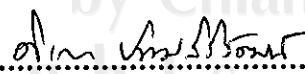
ศ.ดร.มิ่งสรรพ์ ขาวสอาด


.....กรรมการ

ดร.ปิยะลักษณ์ พุทธวงศ์


.....กรรมการ

รศ.สุวรรณ์ ยิบมันตะสิริ


.....กรรมการ

ศ.ดร.ดิเรก ปัทมสิริวัฒน์

11 กันยายน 2549

©ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาของศาสตราจารย์ ดร. มิ่งสรรพ ขาวสอาด ประธานกรรมการที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คมสัน สุริยะ และอาจารย์ ดร. ปิยะลักษณ์ พุทวงศ์ ที่กรุณาให้คำปรึกษาและแก้ไขข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์

ขอขอบคุณคุณอัครพงษ์ อันทอง ที่ให้คำปรึกษาด้านเศรษฐมิติในวิทยานิพนธ์นี้ และเจ้าหน้าที่สถาบันวิจัยสังคมมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ที่ให้ความช่วยเหลือด้านเอกสาร และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการศึกษา

ขอขอบคุณคุณชัยพัฒนา ไสสะอาด ที่ให้ความช่วยเหลือและให้คำปรึกษา ในการเขียนโปรแกรม MAP for Windows version 1.1.2 ที่ใช้ในวิทยานิพนธ์นี้

ขอขอบคุณคุณเจ้าหน้าที่กองวิชาการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ที่ให้ความช่วยเหลือในการจัดส่งเอกสารที่เป็นประโยชน์ในการศึกษา

ขอขอบคุณสถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ที่ให้การสนับสนุนเงินทุนสำหรับการทำวิทยานิพนธ์นี้

ขอขอบคุณ เพื่อน ๆ ปริญญาโทภาคปกติ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และน้อง ๆ ที่ให้ความช่วยเหลือจนวิทยานิพนธ์นี้เสร็จสมบูรณ์

ขอขอบคุณคุณพ่อทวีศักดิ์ และคุณแม่ประพิศ วุฑฒิปรีชา ที่ให้ความรักและกำลังใจอยู่เบื้องหลังความสำเร็จของลูกเสมอมา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
ศุภยา วุฑฒิปรีชา

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

ชื่อเรื่องวิทยานิพนธ์ พฤติกรรมการเดินทางและค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
ที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย

ผู้เขียน นางสาวศุภยา วุฑฒิปรีชา

ปริญญา เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

คณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ศ.ดร.มิ่งสรรพ ขาวสอาด ประธานกรรมการ
ผศ.คมสัน สุริยะ กรรมการ
ดร.ปิยะลักษณ์ พุททวงศ์ กรรมการ

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่องพฤติกรรมการเดินทางและค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย มีวัตถุประสงค์หลักในการศึกษาสามประการ คือ ประการแรกศึกษาผลกระทบของการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเดินทางมาเที่ยวในประเทศไทย ประการที่สองศึกษาพฤติกรรมการเดินทางภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ และประการที่สามศึกษาการใช้จ่ายเงินที่ประหยัดได้จากการใช้สายการบินต้นทุนต่ำของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

การศึกษานี้ได้เก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติ 604 ตัวอย่าง แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย 304 ตัวอย่าง และใช้สายการบินต้นทุนต่ำ 300 ตัวอย่าง ณ สนามบินดอนเมือง ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ ถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2549

การศึกษาผลกระทบของการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคอาเซียนมายังไทยต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเดินทางมายังประเทศไทยทางอากาศ พบว่าการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคอาเซียนมายังไทยมีอิทธิพลทางบวกต่อจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนที่เดินทางมายังประเทศไทยทางอากาศอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90 ขึ้นไป

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ด้วยวิธี MCA พบว่า ณะระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 90 ขึ้นไป ผู้ที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศจะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าผู้ที่เดินทางด้วยสายการบินไทย 1,198 บาทต่อคนต่อวัน และผู้ที่มาท่องเที่ยวครั้งแรกจะมีค่าใช้จ่ายมากกว่าผู้ที่มาเที่ยวซ้ำ 1,168 บาทต่อคนต่อวัน

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ถดถอยปัวซอง (Poisson Regression) และวิธีวิเคราะห์ถดถอยกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square) ซึ่งพบว่าทั้งสองวิธีสามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนวันพักกับตัวแปรอิสระต่าง ๆ ได้ใกล้เคียงกัน สรุปได้ว่าเพศชายจะมีวันพักยาวนานกว่าเพศหญิง ผู้ที่มีอาชีพเกษียณ ผู้ว่างงานหรือแม่บ้านจะมีจำนวนวันพักมากกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ๆ ส่วนผู้ที่มาท่องเที่ยวครั้งแรกจะมีวันพักน้อยกว่าผู้ที่มาเที่ยวซ้ำ และผู้ใช้สายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศจะมีวันพักนานกว่าผู้ใช้สายการบินปกติภายในประเทศ

การศึกษารูปแบบการเดินทางภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ จากการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม MAP for Windows Version 1.1.2 สรุปได้ว่าทั้งนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำมีพฤติกรรมการเดินทางแบบเส้นตรงมากที่สุด

การศึกษาการใช้จ่ายเงินที่ประหยัดได้จากการใช้สายการบินต้นทุนต่ำของนักท่องเที่ยวต่างชาติด้วยการวิเคราะห์ในรูปค่าเฉลี่ยร้อยละ พบว่านักท่องเที่ยวที่ยินดีจะนำเงินที่ประหยัดได้จากการใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาใช้จ่ายคิดเป็นร้อยละ 68 ไม่ใช้จ่ายคิดเป็น ร้อยละ 32 ในบรรดานักท่องเที่ยวที่เลือกนำเงินไปใช้จ่ายพบว่านักท่องเที่ยวใช้จ่ายเงินซื้อสินค้าและของที่ระลึกเพิ่มขึ้นมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 22

ดังนั้น สายการบินต้นทุนต่ำน่าจะช่วยให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยขยายตัวมากขึ้นในอนาคต

| | | |
|----------------------------------|---|-------------|
| Thesis Title | Travel Behavior and Expenditure of Foreign Tourists Traveling by Low Cost Airlines Within Thailand | |
| Author | Miss Tulaya Wutthipreecha | |
| Degree | Master of Economics | |
| Thesis Advisory Committee | Prof. Dr. Mingsarn Kaosa-ard | Chairperson |
| | Asst. Prof. Komsan Suriya | Member |
| | Dr. Piyaluk Buddhawongsa | Member |

ABSTRACT

This study has three objectives: first, to study the effect of low cost airlines within ASEAN on the number of foreign tourists to Thailand; secondly, to study travel behavior of foreign tourists traveling by low cost airlines within Thailand and thirdly, to study the use of the saving obtained from traveling by low cost airlines.

The data for this study were collected from a structured questionnaire survey of 604 tourists at Don Muang Airport from February, 2006 to April, 2006 covering 304 Thai Airways passengers and 300 low cost airlines passengers.

This study revealed that the availability of low cost airlines within ASEAN to Thailand had a positive impact on foreign arrivals at the 0.10 level of significance.

An investigation into foreign tourist expenditure by MCA method found that at the 0.10 level of significance, tourists that traveled by low cost airlines spent 1,198 baht per person per day less than tourists that traveled by Thai Airways and first time visiting tourists spent 1,168 baht per person per day more than repeating tourists.

A Poisson regression was undertaken to study factors influencing the length of stay of foreign tourist in comparison with ordinary least square regression. It was found that both

methods produced similar results. It could be concluded that male tourists had a longer length of stay than female tourists; the retirees, the unemployed labors and housewives had a longer length of stay than those in other occupations; first time visiting tourists would have a longer length of stay than repeating tourists; tourists that traveling by low cost airlines would have a longer length of stay than tourists traveling by Thai Airways.

The pattern of traveling within Thailand of foreign tourists was studied by program MAP for Windows version 1.1.2. Both groups of tourists were found to have a common linear pattern.

The study also found that 68 percent of tourists would spend the money saved by using low cost airlines in Thailand and the remaining 32 percent would take it home. Among those tourists willing to spend the money saved, 22 percent would spend the savings for shopping.

Therefore, low cost airlines in Thailand are likely to contribute to the further expansion of tourism industry in the future.

สารบัญ

| | หน้า |
|---|------|
| กิตติกรรมประกาศ | ค |
| บทคัดย่อภาษาไทย | ง |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ | ฉ |
| สารบัญตาราง | ฎ |
| สารบัญภาพ | ฏ |
| สารบัญตารางภาคผนวก | ฒ |
| บทที่ 1 บทนำ | |
| 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา | 1 |
| 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา | 5 |
| 1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ | 5 |
| 1.4 ขอบเขตการศึกษา | 6 |
| 1.5 องค์ประกอบของวิทยานิพนธ์ | 6 |
| บทที่ 2 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | |
| 2.1 ทฤษฎีและกรอบแนวคิดในการศึกษา | 8 |
| 2.1.1 กฎของอุปสงค์ | 8 |
| 2.1.2 ทฤษฎีการบริโภค | 9 |
| 2.2 วิธีการวิเคราะห์ที่ใช้ในการศึกษา | 10 |
| 2.2.1 Piecewise Regression | 10 |
| 2.2.2 การวิเคราะห์ Time trend | 11 |
| 2.2.3 การวิเคราะห์แบบจำแนกพหุ | |
| Multiple Classification Analysis (MCA) | 11 |
| 2.2.4 วิธีวิเคราะห์ถดถอยป่าของ | 13 |
| 2.3 สรุปสาระสำคัญจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง | 14 |

| | | |
|------------------------------------|--|----|
| 2.3.1 | การท่องเที่ยวในประเทศไทยและการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยว | 14 |
| 2.3.2 | พฤติกรรมการใช้จ่ายของบุคคล | 17 |
| 2.3.3 | ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยว | 18 |
| 2.3.4 | พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจเลือกจุดหมายในการเดินทางท่องเที่ยว | 19 |
| บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย | | |
| 3.1 | การวิเคราะห์ข้อมูล | 21 |
| 3.1.1 | การศึกษาอิทธิพลของการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาไทยต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศ | 21 |
| 3.1.2 | การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ | 22 |
| 3.1.3 | การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวต่างชาติ | 22 |
| 3.1.4 | การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทย | 22 |
| 3.1.5 | การศึกษาการจัดสรรค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย | 23 |
| 3.2 | แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา | |
| 3.2.1 | แบบจำลองการศึกษาอิทธิพลของการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาไทยต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศ | 23 |
| 3.2.2 | แบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติ | 24 |
| 3.2.3 | แบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวต่างชาติ | 27 |
| 3.2.4 | รูปแบบการเดินทางในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ | 29 |
| 3.3 | ข้อมูลและการรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา | 32 |

| | | |
|---------------------------|--|----|
| 3.3.1 | ข้อมูลทุติยภูมิ | 32 |
| 3.3.2 | ข้อมูลปฐมภูมิ | 32 |
| บทที่ 4 ผลการศึกษา | | |
| 4.1 | การศึกษาอิทธิพลของการมีสายการบินต้นทุนต่ำ ในภูมิภาคมาประเทศไทยต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ ที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศ | 33 |
| 4.2 | โครงสร้างของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม | 36 |
| 4.2.1 | ลักษณะทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยว | 36 |
| 4.2.2 | พฤติกรรมในการท่องเที่ยว | 40 |
| 4.3 | การวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อค่าใช้จ่าย ของนักท่องเที่ยวต่างชาติด้วย MCA | 46 |
| 4.4 | ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักในประเทศไทย ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ: วิเคราะห์ด้วย Poisson regression และ OLS | 49 |
| 4.5 | รูปแบบการเดินทางภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ | 52 |
| 4.6 | การเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | 53 |
| บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ | | |
| 5.1 | บทสรุป | 55 |
| 5.1.1 | สรุปแนวโน้มของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ที่เดินทางมายังประเทศไทยทางอากาศ | 55 |
| 5.1.2 | สรุปพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติ | 56 |
| 5.1.3 | ผลการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของค่าใช้จ่าย ของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | 58 |
| 5.2 | ข้อเสนอแนะในการศึกษา | 59 |
| 5.3 | ข้อเสนอแนะเพื่อการศึกษาครั้งต่อไป | 59 |
| เอกสารอ้างอิง | | 60 |

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก แบบสอบถาม

67

ภาคผนวก ข การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ

จำนวนนักท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียน

ที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศ

72

ประวัติผู้เขียน

79



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

สารบัญตาราง

| ตาราง | หน้า | |
|-------|---|----|
| 1.1 | ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวันของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ปี พ.ศ.2541 จนถึงปี พ.ศ. 2547 | 4 |
| 4.1 | อิทธิพลของการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาประเทศไทย ต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยทางอากาศ | 34 |
| 4.2 | วิธีการวิเคราะห์ Time trend โดยถดถอยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ ที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยกับตัวแปรเวลา | 35 |
| 4.3 | การจำแนกนักท่องเที่ยวตามเพศ | 36 |
| 4.4 | การจำแนกนักท่องเที่ยวตามอายุ | 37 |
| 4.5 | การจำแนกนักท่องเที่ยวตามสัญชาติโดยแบ่งสัญชาติของนักท่องเที่ยวเป็น 4 กลุ่ม | 37 |
| 4.6 | การจำแนกนักท่องเที่ยวตามอาชีพ | 38 |
| 4.7 | การจำแนกนักท่องเที่ยวตามรายได้ | 39 |
| 4.8 | การจำแนกนักท่องเที่ยวตามระดับการศึกษา | 39 |
| 4.9 | การจำแนกนักท่องเที่ยวออกเป็นผู้ที่มาเที่ยวครั้งแรกกับผู้ที่มาเที่ยวซ้ำ | 40 |
| 4.10 | การจำแนกนักท่องเที่ยวตามวัตถุประสงค์การเดินทางมายังประเทศไทย | 41 |
| 4.11 | การจำแนกนักท่องเที่ยวตามกลุ่มการเดินทาง | 41 |
| 4.12 | การจำแนกนักท่องเที่ยวตามขนาดของกลุ่มเพื่อน | 42 |
| 4.13 | การจำแนกนักท่องเที่ยวตามขนาดของครอบครัว | 42 |
| 4.14 | การจำแนกนักท่องเที่ยวตามลักษณะการใช้บริการของบริษัทนำเที่ยว | 43 |
| 4.15 | การเปรียบเทียบหมวดค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยว ที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำ | 45 |
| 4.16 | ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยว ในปี พ.ศ. 2545 จนถึงปี พ.ศ. 2547 | 45 |
| 4.17 | ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว กับตัวแปรคุณลักษณะของทั้งนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทย และใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | 46 |

- 4.18 ผลการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของทั้งนักท่องเที่ยวต่างชาติ
ที่ใช้สายการบินไทยและใช้สายการบินต้นทุนต่ำ ด้วยวิธี MCA
(Grand means = 4,559.30) 47
- 4.19 อิทธิพลของการท่องเที่ยวครั้งแรก
และการใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศ
ต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวมีหน่วยเป็น บาทต่อคนต่อวัน 49
- 4.20 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยว
ด้วยวิธีวิเคราะห์ปัจจัยของเปรียบเทียบกับวิธีวิเคราะห์ถดถอยกำลังสอง 50
- 4.21 รูปแบบการเดินทางภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ 52
- 4.22 ทักษะคิดต่อการใช้จ่ายเงินที่ประหยัดได้จากการใช้สายการบินต้นทุนต่ำ 53
- 4.23 กิจกรรมการใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นเมื่อนักท่องเที่ยว
ประหยัดเงินได้จากการใช้สายการบินต้นทุนต่ำ 54

สารบัญภาพ

| รูป | หน้า | |
|-----|--|----|
| 1.1 | เส้นทางการบินภายในประเทศของสายการบินต้นทุนต่ำ | 3 |
| 1.2 | ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวันของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ปี พ.ศ. 2541 จนถึงปี พ.ศ. 2547 | 4 |
| 1.3 | ค่าพาหนะเดินทางในประเทศเฉลี่ยต่อวันของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ปี พ.ศ. 2541จนถึงปี พ.ศ. 2547 | 5 |
| 2.1 | ตัวแปรตามมีความชันเปลี่ยนไปที่ค่า X^* | 10 |
| 3.1 | การเดินทางแบบเส้น | 29 |
| 3.2 | การเดินทางแบบสองขา | 29 |
| 3.3 | แบบสามขา | 30 |
| 3.4 | แบบวน | 30 |
| 3.5 | แบบเส้นและแบบวน | 31 |
| 3.6 | แบบวนออก | 31 |

สารบัญตารางภาคผนวก

ตาราง

หน้า

- 1 ผลการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ
ที่เดินทางมาประเทศไทยทางอากาศ

77



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำของโลกได้ถือกำเนิดขึ้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2514 โดยสายการบิน เซาท์เวสต์แอร์ไลน์ส(Southwest Airlines)ได้เปิดให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศสหรัฐอเมริกา สำหรับในยุโรปนั้น สายการบินต้นทุนต่ำมีขึ้นภายหลังสหรัฐอเมริกาถึง 20 ปี โดยในปี พ.ศ. 2534 สายการบินไรอันแอร์ (Ryanair) ของประเทศไอร์แลนด์ได้เปิดให้บริการ ตามมาด้วย สายการบินอีซีเจ็ต (Easy Jet) ของประเทศอังกฤษ สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกสายการบินต้นทุนต่ำได้เริ่มให้บริการในประเทศออสเตรเลียโดยสายการบินเวอร์จินบลู (Virgin Blue) ในปี ค.ศ. 2000 ตามมาด้วยสายการบินแอร์เอเชีย (Air Asia) ของประเทศมาเลเซีย (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2547)

ปัจจุบันธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (low cost airlines) กำลังได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นในหมู่ผู้ใช้บริการเดินทางทางอากาศ เพราะมีค่าโดยสารที่ถูกกว่าสายการบินปกติ เนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำที่ประสบความสำเร็จจะมีต้นทุนต่อที่นั่งต่อหนึ่งหน่วยระยะทาง (cost per seat per mile) ต่ำกว่าสายการบินปกติประมาณร้อยละ 40-50 ทำให้สามารถคิดอัตราโดยสารต่ำกว่าสายการบินปกติได้ประมาณครึ่งหนึ่ง (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2547)

นอกจากนั้นสายการบินต้นทุนต่ำยังได้รับความนิยมในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพราะมีการเปิดให้บริการในเส้นทางที่ครอบคลุมทุกประเทศในภูมิภาค (ยกเว้นประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และบรูไน)

สายการบินต้นทุนต่ำที่เปิดดำเนินการในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และให้บริการเส้นทางภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ได้แก่

(1) สายการบินแอร์เอเชีย เปิดดำเนินการใน 3 ประเทศ คือ มาเลเซีย ไทย และอินโดนีเซีย ให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศมาเลเซีย ไทย อินโดนีเซีย พม่า กัมพูชา เวียดนาม ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และจีน (รวม 9 ประเทศ) (บริษัทไทยแอร์เอเชีย จำกัด, 2549)

(2) สายการบินเจ็ทสตาร์เอเชีย เปิดดำเนินการในประเทศสิงคโปร์ ให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศไทย อินโดนีเซีย จีน ฟิลิปปินส์ กัมพูชา ใต้หวัน และพม่า (รวม 8 ประเทศ) (สายการบินเจ็ทสตาร์เอเชีย, 2549)

(3) สายการบินไทเกอร์แอร์เวย์ เปิดดำเนินการในประเทศสิงคโปร์ ให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศไทย จีน อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม และออสเตรเลีย (รวม 7 ประเทศ) (สายการบินไทเกอร์แอร์เวย์, 2549)

(4) สายการบินวาลูแอร์ เปิดดำเนินการในประเทศสิงคโปร์ ให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศสิงคโปร์และอินโดนีเซีย (รวม 2 ประเทศ) (สายการบินวาลูแอร์, 2549)

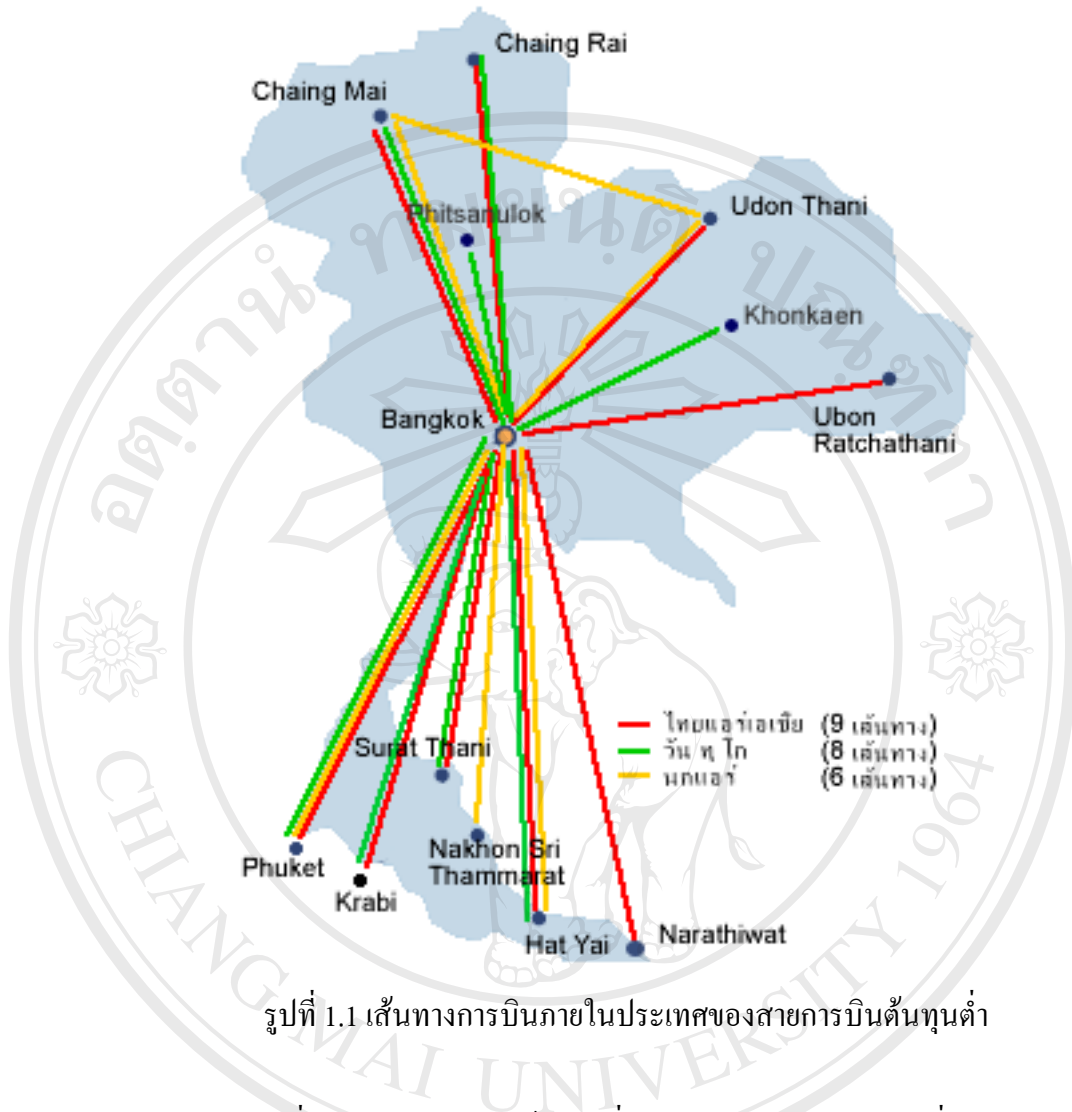
(5) สายการบินโลออนแอร์เปิดดำเนินการในประเทศอินโดนีเซีย ให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย (สายการบินโลออนแอร์, 2549)

ดังนั้นจึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจเมื่อค่าโดยสารสายการบินในภูมิภาคมายังประเทศไทยลดลงเนื่องจากการมีสายการบินต้นทุนต่ำแล้ว จะส่งผลให้นักท่องเที่ยวเดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นหรือไม่

ในปัจจุบันสายการบินต้นทุนต่ำกำลังทำให้เกิดการแบ่งกลุ่มผู้ให้บริการในธุรกิจการบินระหว่างสายการบินปกติและสายการบินต้นทุนต่ำอย่างชัดเจน กล่าวคือสายการบินต้นทุนต่ำจะเหมาะสำหรับผู้โดยสารที่เป็นนักเดินทางที่เน้นความประหยัด และโดยสารในเส้นทางบินระยะสั้น ผู้โดยสารมักจะยอมลดความสะดวกสบายบางอย่างแลกกับค่าโดยสารที่ต่ำลง และเดินทางในเส้นทางบินภายในประเทศหรือไปประเทศใกล้เคียง ในขณะที่สายการบินปกติจะเหมาะสำหรับผู้โดยสารที่ยอมจ่ายค่าโดยสารแพงกว่าแต่ต้องการความสะดวกสบายหรือความตรงต่อเวลา และโดยสารในเส้นทางการบินระยะปานกลางหรือระยะไกล

ในเมื่อสายการบินต้นทุนต่ำได้รับความสนใจในหมู่นักเดินทางที่เน้นความประหยัด ดังนั้นการมีสายการบินต้นทุนต่ำเปิดให้บริการระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศอื่น ๆ ย่อมน่าจะส่งผลต่อการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเดินทางมาเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น

อีกทั้งปัจจุบันประเทศไทยมีสายการบินต้นทุนต่ำ 3 สายการบิน คือ สายการบินนกแอร์ สายการบินวันทูโก และสายการบินไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ ดังแสดงในรูปที่ 1.1 จึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเดินทางในประเทศไทยจะมีพฤติกรรมการเดินทาง เช่น ค่าใช้จ่าย จำนวนวันพัก และรูปแบบการเดินทางแตกต่างกันหรือไม่



ในตารางที่ 1.1 จะพบว่าค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นจาก 3,712 บาท ในปี พ.ศ. 2541 เป็น 4,057 บาทในปี พ.ศ. 2547 แต่เมื่อปรับค่าเงินเพื่อแล้วพบว่าค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่อคนที่แท้จริง (Real Term) ลดลงจาก 3,712 บาท ในปี พ.ศ. 2541 เป็น 3,399 บาท ในปี พ.ศ. 2547 ดังแสดงในรูปที่ 1.2 ในขณะที่ค่าพาหนะเดินทางภายในประเทศเฉลี่ยต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวต่างชาติหลังปรับค่าเงินเพื่อระหว่างปี พ.ศ. 2545 ถึงปี พ.ศ. 2547 มีแนวโน้มลดลงดังแสดงในรูปที่ 1.3 การที่ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ลดลง ส่วนหนึ่งน่าจะเป็นผลมาจากการเข้ามาให้บริการของ สายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางภายในประเทศ

ดังนั้นจึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจว่าเมื่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางของนักท่องเที่ยวลดลงจากการใช้สายการบินต้นทุนต่ำแล้ว จะทำให้ค่าใช้จ่ายเปลี่ยนในส่วนอื่นเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร นักท่องเที่ยวจะนำเงินจำนวนนี้ไปใช้จ่ายในกิจกรรมใดเพิ่มขึ้น นักท่องเที่ยวจะเพิ่มจำนวนวันที่พัก

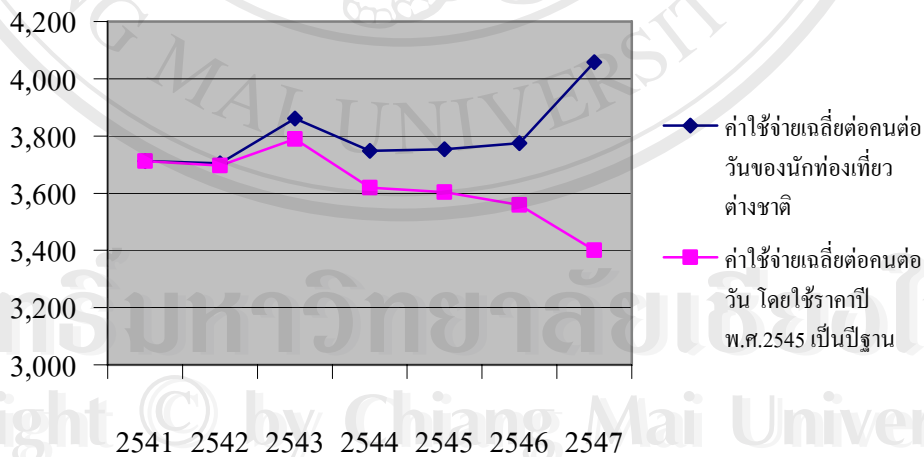
อยู่ในประเทศไทยนานขึ้นหรือไม่ รวมทั้งจะส่งผลให้นักท่องเที่ยวเพิ่มการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวอื่นๆ ภายในประเทศนอกเหนือจากที่ตั้งใจไว้หรือไม่ หรือนำเงินส่วนนี้กลับประเทศของตัวเอง

ตารางที่ 1.1 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวันของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ปี พ.ศ.2541 จนถึงปี พ.ศ. 2547

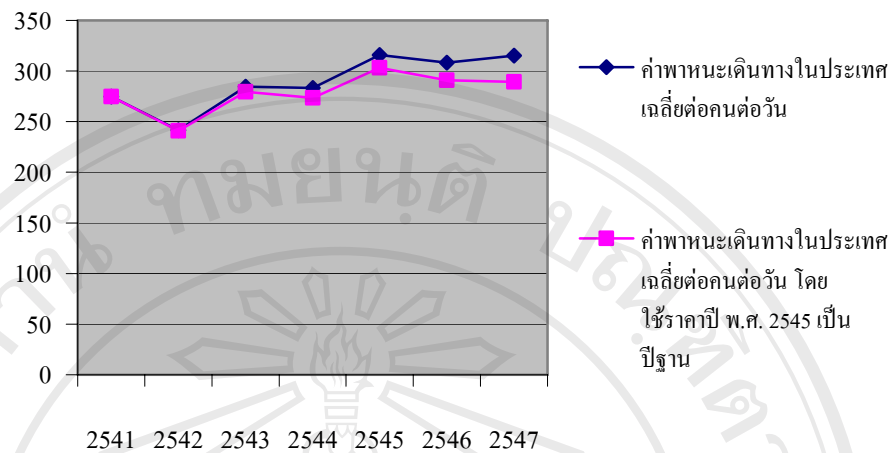
| ปี พ.ศ. | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| อัตราเงินเฟ้อ | 100.00 | 100.21 | 101.88 | 103.54 | 104.17 | 106.04 | 108.96 |
| ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวัน ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ | 3,712 | 3,704 | 3,861 | 3,747 | 3,753 | 3,774 | 4,057 |
| ค่าพาหนะเดินทางใน ประเทศเฉลี่ยต่อคนต่อวัน | 274 | 241 | 284 | 283 | 315 | 308 | 315 |
| ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวัน ที่แท้จริง | 3,712 | 3,696 | 3,789 | 3,619 | 3,603 | 3,559 | 3,399 |
| ค่าพาหนะเดินทางในประเทศ เฉลี่ยต่อคนต่อวันที่แท้จริง | 274 | 240 | 279 | 273 | 303 | 290 | 289 |

ที่มาของค่าใช้จ่าย: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2548)

ที่มาอัตราเงินเฟ้อ : ธนาคารแห่งประเทศไทย (2 มกราคม พ.ศ. 2549)



รูปที่ 1.2 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวันของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ปี พ.ศ. 2541 จนถึงปี พ.ศ. 2547



รูปที่ 1.3 ค่าพาหนะเดินทางในประเทศเฉลี่ยต่อวันของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
ปี พ.ศ. 2541จนถึง ปี พ.ศ. 2547

คำตอบเหล่านี้ จะช่วยให้ผู้วางแผนนโยบายทราบว่าสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศจะมีอิทธิพลในการชักจูงให้นักท่องเที่ยวให้เดินทางเข้ามายังประเทศไทยหรือไม่ และผู้ที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำเดินทางในประเทศจะมีพฤติกรรมการเดินทางแตกต่างกันหรือไม่ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายในการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำจะทำให้ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวส่วนอื่นเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาผลกระทบของการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเดินทางมาเที่ยวในประเทศไทย

1.2.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

1.2.3 เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1.3.1 ให้ข้อมูลในการตัดสินใจเชิงนโยบายสำหรับการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้สายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศในการดึงดูดนักท่องเที่ยวมายังประเทศไทย

1.3.2 เป็นข้อมูลประกอบการวางแผนนโยบายเพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว จากกลุ่มลูกค้าสายการบินต้นทุนต่ำ

1.3.3 เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายของสายการบินต่าง ๆ ในด้านกลุ่มลูกค้าที่จะได้รับหรือสูญเสียไป หลังจากการเปิดให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางภายในประเทศ

1.4 ขอบเขตการศึกษา

ศึกษาข้อมูลภาคตัดขวางของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ด้วยการเก็บแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เป็นผู้โดยสารของสายการบินไทย สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินวันทูโก ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ ถึง เมษายน พ.ศ. 2549

1.5 องค์ประกอบของวิทยานิพนธ์

วิทยานิพนธ์ประกอบด้วยเนื้อหาทั้งหมด 5 บท ดังนี้ คือ

บทที่ 1 บทนำ ประกอบไปด้วยที่มาและความสำคัญของปัญหา, วัตถุประสงค์ของการศึกษา, ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา, ขอบเขตการศึกษา และองค์ประกอบของวิทยานิพนธ์

บทที่ 2 ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ในส่วนของทฤษฎี และกรอบแนวคิดในการศึกษา ประกอบไปด้วยทฤษฎีของอุปสงค์, อุปสงค์การท่องเที่ยวและความยืดหยุ่นของอุปสงค์การท่องเที่ยว, รูปแบบทางคณิตศาสตร์ของแบบจำลองเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยว, ทฤษฎีการบริโภค, การวิเคราะห์แบบจำแนกหมู่ Multiple Classification Analysis (MCA) และทฤษฎีอุปสงค์สำหรับการใช้บริการสายการบิน ในส่วนของการสรุปสาระสำคัญจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง แบ่งเป็น 4 ส่วนใหญ่ คือ ส่วนที่หนึ่งเป็นการทบทวนแนวคิดและงานวิจัยเกี่ยวกับนักท่องเที่ยวและการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยว ส่วนที่สองเป็นการทบทวนแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจเลือกจุดหมายในการเดินทางท่องเที่ยว ส่วนที่สามเป็นการทบทวนแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้จ่ายของบุคคล และส่วนที่สี่ เป็นการทบทวนงานวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยว

บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย ประกอบด้วย ข้อมูลและการรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา, การวิเคราะห์ข้อมูล และแบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา

บทที่ 4 ผลการศึกษา แบ่งเป็นสามส่วนตามวัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์

บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ ประกอบด้วยผลสรุปทั้งหมดจากการศึกษา และ
ข้อเสนอแนะ



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 2

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีและกรอบแนวคิดในการศึกษา

การศึกษานี้ได้ใช้ทฤษฎีของอุปสงค์ และทฤษฎีการบริโภค เพื่อชี้ให้เห็นถึงอิทธิพลของปัจจัยต่างๆ ต่อจำนวนนักท่องเที่ยวพฤติกรรมในการเดินทางและค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาท่องเที่ยวในประเทศไทย

2.1.1 กฎของอุปสงค์

อุปสงค์ หมายถึง จำนวนสินค้าหรือบริการชนิดใดชนิดหนึ่งที่ผู้บริโภคต้องการซื้อภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ ณ ระดับราคาต่าง ๆ กันของสินค้าชนิดนั้น โดยสมมติให้ปัจจัยอื่น เช่น รสนิยม, รายได้ คงที่ เส้นที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างราคาและจำนวนสินค้าหรือบริการที่ผู้บริโภคต้องการซื้อ เรียกว่า เส้นอุปสงค์

ในการพิจารณาปริมาณของสินค้าหรือบริการชนิดหนึ่งที่ผู้บริโภคยินดีที่จะซื้อต่อราคาของสินค้าหรือบริการชนิดนั้น โดยสมมติให้ปัจจัยอื่นคงที่นี้สามารถเขียนให้อยู่ในรูปของฟังก์ชันได้ว่า

$$Q = f(P) \quad (2-1)$$

เมื่อกำหนดให้

Q = ปริมาณของสินค้าหรือบริการชนิดหนึ่งที่ผู้บริโภคยินดีที่จะซื้อ

P = ราคาของสินค้าหรือบริการชนิดนั้น

โดยปริมาณความต้องการของผู้บริโภคและราคาของสินค้าชนิดหนึ่งจะมีความสัมพันธ์ในเชิงผกผันกันเพราะเมื่อราคาสูงขึ้นผู้บริโภคจะมีความต้องการสินค้าชนิดนั้นลดลง ในกรณีที่สินค้านั้นเป็นสินค้าปกติ ความสัมพันธ์นี้เรียกกันโดยทั่วไปว่า กฎของอุปสงค์ (Law of Demand) ซึ่งสามารถเขียนความสัมพันธ์นี้ให้อยู่ในรูปทางคณิตศาสตร์ได้ว่า

$$dQ/dP < 0 \quad (2-2)$$

สมการที่ (2-2) แสดงให้เห็นถึงความผกผันของปริมาณที่ต้องการจะซื้อและราคาของสินค้าหรือบริการที่ผู้บริโภคยินดีที่จะจ่าย ความสัมพันธ์นี้ยังแสดงถึงความชันของเส้นอุปสงค์ที่มีค่าเป็นลบ เมื่อราคาสินค้าเพิ่มขึ้นความต้องการซื้อสินค้าจะลดลง และในทางกลับกันเมื่อราคาสินค้าลดลงความต้องการซื้อสินค้าจะเพิ่มขึ้น โดยเลื่อนอยู่บนเส้นอุปสงค์เมื่อกำหนดให้สิ่งอื่น ๆ คงที่

2.1.2 ทฤษฎีการบริโภค

ทฤษฎีการบริโภคเชิงเศรษฐศาสตร์นั้น จะอยู่ภายใต้ข้อสมมติฐานที่ระบุว่าผู้บริโภคเป็นผู้มีเหตุผล (rational) กล่าวคือ ผู้บริโภคจะพยายามบริโภคให้ได้รับอรรถประโยชน์สูงสุดจากตัวสินค้าภายใต้รายได้หรืองบประมาณที่มีอยู่จำกัด (budget constraint) โดยจะไม่พิจารณาการบริโภคในรูปแบบอื่น ๆ ที่ไม่เป็นไปตามเหตุผลเชิงเศรษฐกิจ อาทิ พฤติกรรมขวงโลก (snob effect) พฤติกรรมหุหุรา ฟุ่มเฟือย (Veblen effect) เป็นต้น

ดังนั้นการบริโภคจะผันแปรโดยตรงกับระดับรายได้ กล่าวคือ การบริโภคเป็นฟังก์ชันของรายได้ ซึ่งนักสถิติชาวเยอรมันชื่อ Engel (1857) ได้เสนอทฤษฎีว่า “รายได้ของครัวเรือนที่เปลี่ยนไปจะมีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงรายจ่ายในการบริโภคสินค้าและบริการต่าง ๆ”

ซึ่งสามารถเขียนให้อยู่ในรูปของฟังก์ชัน คือ

$$E = f(y) \quad (2-3)$$

โดยที่

E คือ รายจ่ายในการบริโภคสินค้าและบริการต่าง ๆ

y คือ รายได้ของครัวเรือน

ทฤษฎีของ Engel จึงมีความเกี่ยวข้องกับงานที่ศึกษา คือ การใช้จ่ายเพื่อการท่องเที่ยวซึ่งถือว่าเป็นการบริโภคอย่างหนึ่งจึงย่อมขึ้นอยู่กับรายได้ของนักท่องเที่ยว และการใช้จ่ายเพื่อการท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้นเมื่อนักท่องเที่ยวมีรายได้เพิ่มขึ้นเนื่องจากการท่องเที่ยวถือเป็นสินค้าปกติ (normal goods) ดังแสดงในสมการที่ (2-10)

$$\frac{dE}{dy} > 0 \quad (2-4)$$

ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ จึงได้นำทฤษฎีของ Engel มาประยุกต์ใช้ โดยทฤษฎีนี้เป็นกรอบการศึกษาที่เพียงจันทร์ ลิขิตเอกราช (2535) ใช้ในการศึกษาการกระจายรายได้จากการท่องเที่ยว กรณีศึกษางานมหกรรมไม้ดอกไม้ประดับในจังหวัดเชียงใหม่ โดยสมมุติให้ค่าใช้จ่ายรวมในการอุปโภคบริโภคของนักท่องเที่ยวถือเป็นรายได้ของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และยังได้นำ

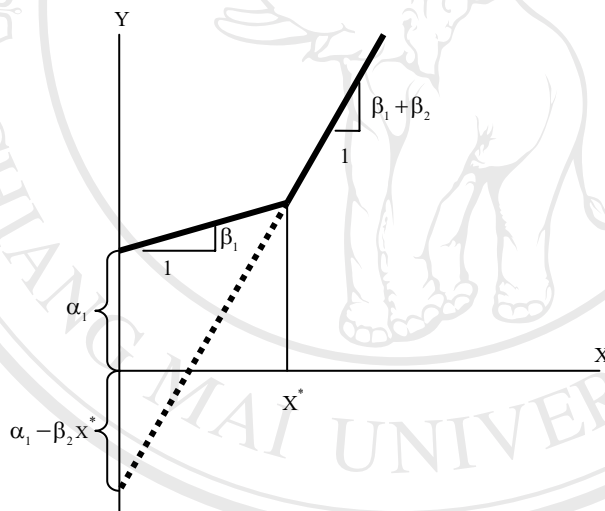
ตัวแปรอื่นที่เคยกำหนดให้คงที่ได้แก่ อาชีพ อายุ และเพศ มาศึกษาถึงความสัมพันธ์ต่อค่าใช้จ่ายด้วย โดยได้ใช้วิธีการวิเคราะห์แบบจำแนกพหุ Multiple Classification Analysis (MCA) เพื่อพยากรณ์ ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวที่มีคุณลักษณะต่างกั้ดังกล่าว

2.2 วิธีการวิเคราะห์ที่ใช้ในการศึกษา

วิธีการที่ใช้ในการศึกษานี้ประกอบด้วย

2.2.1 Piecewise Regression

การวิเคราะห์ถดถอยเชิงเส้นแบบ Piecewise เหมาะสำหรับตัวแปรเชิงเส้นที่มีการเพิ่มเป็นเส้นตรงจนกระทั่งที่ตัวแปรอิสระ X^* ความชันของเส้นจะเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น ทำให้เส้นแนวโน้มมีลักษณะหักงอที่ X^* ดังรูปที่ 2.2



รูปที่ 2.1 ตัวแปรตามมีความชันเปลี่ยนไปที่ค่า X^*

(ก) แบบจำลองของ Piecewise

$$Y_i = \alpha_1 + \beta_1 X_i + \beta_2 (X_i - X^*) D_i + u_i \quad (2-5)$$

โดยที่

Y_i คือ ตัวแปรตาม

X_i คือ ตัวแปรอิสระ

X^* คือ ค่าของตัวแปรอิสระที่เกิดการเปลี่ยนแปลงความชัน

D คือ ตัวแปรหุ่นมีค่า เท่ากับ 1 ถ้า $X_i > X^*$

เท่ากับ 0 ถ้า $X_i \leq X^*$

ถ้าสมมติให้ $E(u_i) = 0$ จะทำให้

$$E(Y_i | D_i = 0, X_i, X^*) = \alpha_1 + \beta_1 X_i \quad (2-6)$$

และ

$$E(Y_i | D_i = 1, X_i, X^*) = (\alpha_1 - \beta_2 X^*) + (\beta_1 + \beta_2) X_i \quad (2-7)$$

ดังนั้น β_1 เป็นความชันของเส้นการถดถอยในส่วนที่ 1 และ $\beta_1 + \beta_2$ เป็นความชันของเส้นการถดถอยในส่วนที่ 2 ของการถดถอยดังแสดงในภาพที่ 2.2 (Gujarati, 1995)

การศึกษานี้จึงใช้การวิเคราะห์ถดถอยเชิงเส้นแบบ Piecewise เพื่อศึกษาอิทธิพลของสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยทางอากาศ เพราะการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคน่าจะดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติให้มายังประเทศไทยมากขึ้น ดังนั้นจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามายังประเทศไทยหลังจากการมีสายการบินต้นทุนต่ำจะมีอัตราการเปลี่ยนแปลงมากกว่าก่อนการมีสายการบินต้นทุนต่ำ ด้วยการวิเคราะห์ถดถอยเชิงเส้นของ Piecewise

2.2.2 การวิเคราะห์ Time trend

เป็นวิธีการวิเคราะห์ถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหนึ่งตัวและตัวแปรตามหนึ่งตัว โดยที่ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (X_i) และตัวแปรตาม (Y_i) อยู่ในรูปเชิงเส้นตรง ซึ่งในการประมาณค่าพารามิเตอร์จะใช้วิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square: OLS)

ในการศึกษานี้จะถดถอยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศกับข้อมูลเวลา เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศเมื่อเวลาที่มีการเปลี่ยนแปลงไป

2.2.3 การวิเคราะห์แบบจำแนกพหุ Multiple Classification Analysis (MCA)

วิธีการ Multiple Classification Analysis (MCA) เป็นวิธีการวิเคราะห์ทางสถิติ เพื่อพิจารณาว่าตัวแปรอิสระสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของตัวแปรตามได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติหรือไม่ นอกจากนี้ยังสามารถที่จะใช้คาดคะเนขนาดของตัวแปรตามเมื่อขนาดของตัวแปรอิสระเปลี่ยนแปลงไป วิธีการวิเคราะห์ MCA สามารถใช้ได้เมื่อความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามไม่เป็นความสัมพันธ์เชิงเส้นตรง (non-linear relationship) เมื่อตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์กันเอง (correlated) และเมื่อตัวแปรอิสระเป็นตัวแปรประเภทกลุ่ม (nominal scale) ตัวอย่างเช่น ในการหาผลกระทบของชั้นรายได้ อาชีพของสามี และศาสนาต่อจำนวนบุตรที่เกิดรอดนั้น

ตัวแปรตามคือ จำนวนบุตรเกิดรอด ส่วนรายได้ที่เป็นตัวแปรอิสระมีลักษณะเป็น Interval scale ส่วนตัวแปรอิสระที่เป็นตัวแปรประเภทกลุ่มได้แก่ ตัวแปรอาชีพ และศาสนา ซึ่งอาจจะแบ่งออกเป็น ชุดละ 4 กลุ่ม (classification) เช่น กลุ่มอาชีพต่าง ๆ ได้แก่ ข้าราชการ พ่อค้า ชาวไร่ ชาวนา และอื่น ๆ กลุ่มศาสนาได้แก่ ศาสนาพุทธ คริสต์ อิสลาม และนับถือผี (มิ่งสรรพ สันติกาญจน์, 2523)

การวิเคราะห์โดยวิธี MCA นี้สามารถชี้ให้เห็นถึงอิทธิพลของตัวแปรอิสระต่าง ๆ ต่อตัวแปรตามจากค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรที่แสดงถึงความเบี่ยงเบนจากค่าตัวกลาง (grand mean) ความสามารถในการอธิบายอิทธิพลดังกล่าวของแบบจำลองพิจารณาได้จากค่า eta ซึ่งแสดงถึงความสามารถของตัวแปรอิสระแต่ละตัวหรือแต่ละกลุ่ม (classification) ที่จะอธิบายการเปลี่ยนแปลงของตัวแปรตาม ส่วนค่า beta เป็นสถิติระบุความสัมพันธ์เช่นเดียวกับ eta แต่แสดงถึงความสามารถของตัวแปรอิสระตัวหนึ่งในการอธิบายการเปลี่ยนแปลงของตัวแปรตาม โดยควบคุมผลของตัวแปรอื่นแล้ว (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ และคณะ, 2523)

นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประเทศไทยมีหลายระดับ ซึ่งแตกต่างกันตามระดับรายได้ อายุ เพศ และอาชีพ ดังนั้นเพื่อที่จะศึกษาถึงพฤติกรรมการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวเหล่านี้จำแนกตามการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาค และ สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย รวมถึงจำนวนครั้งที่มาเที่ยวประเทศไทย MCA จึงจะเป็นวิธีที่เหมาะสมในการวิเคราะห์เพราะข้อมูลมีลักษณะเป็นกลุ่มและยังไม่แน่ใจความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวกับตัวแปรตามว่าเป็นเส้นตรงหรือไม่

โดยสรุปแล้วผลที่ได้รับจากการวิเคราะห์ด้วย MCA จะชี้ให้เห็นว่า ตัวแปรอิสระแต่ละตัวหรือตัวแปรอิสระหลาย ๆ ตัวผสมกันจะมีผลอย่างไรต่อตัวแปรตาม ซึ่งแสดงเป็นค่าที่เบี่ยงเบนออกจาก grand mean

(ก) แบบจำลองของ MCA

$$Y_i = \bar{Y} + \sum_{j=1}^r \alpha_j X_{ji} + \sum_{k=1}^s \beta_k Z_{ki} + e_i \quad (2-8)$$

$$\sum_{j=1}^r X_{ji} = \sum_{k=1}^s Z_{ki} = 1; \forall_i \quad (2-9)$$

$$\sum_{j=1}^r \alpha_j \bar{X}_j = \sum_{k=1}^s \beta_k \bar{Z}_k = 0 \quad (2-10)$$

Y_i = ตัวแปรตามของตัวอย่างที่ i

\bar{Y} = grand mean ของตัวแปรตาม

X_{ji} = ตัวแปรอิสระ X ซึ่งอยู่ในกลุ่มที่ j ของตัวอย่างที่ i

\bar{X}_j = ค่าเฉลี่ยของตัวแปรอิสระ X ซึ่งอยู่ในกลุ่มที่ j

- α_j = สัมประสิทธิ์ของกลุ่มที่ j ของตัวแปร X
 r = จำนวนกลุ่มของตัวแปร X
 Z_{ki} = ตัวแปรอิสระ Z ซึ่งอยู่ในกลุ่มที่ k ของตัวอย่างที่ i
 \bar{Z}_k = ค่าเฉลี่ยของตัวแปรอิสระ Z ซึ่งอยู่ในกลุ่มที่ k
 β_k = สัมประสิทธิ์ของกลุ่มที่ k ของตัวแปร Z
 s = จำนวนกลุ่มของตัวแปร Z
 e_i = ค่าคลาดเคลื่อนจากการประมาณ

แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษาค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว ในการศึกษาครั้งนี้ได้นำแนวคิดเรื่องฟังก์ชันค่าใช้จ่ายของเพียงจันทร์ ลิขิตเอกราช (2535) มาใช้โดยกำหนดค่าใช้จ่ายรวมของนักท่องเที่ยว ได้แก่

- (1) ค่าใช้จ่ายในการซื้อสินค้าและของที่ระลึก
- (2) ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิง
- (3) ค่าบริการท่องเที่ยว
- (4) ค่าที่พัก
- (5) ค่าอาหารและเครื่องดื่ม
- (6) ค่าพาหนะเดินทางในประเทศ
- (7) ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด

ตัวแปรอิสระในการศึกษาได้แก่ รายได้ต่อเดือน เพศ อาชีพ อายุ ตัวแปรหุ่นการท่องเที่ยวครั้งแรก ตัวแปรหุ่นการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศ และ ตัวแปรหุ่นการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศ

2.2.4 วิธีวิเคราะห์ถดถอยปีวของ

เมื่อนักท่องเที่ยวแบ่งเป็น 2 กลุ่มคือ นักท่องเที่ยวที่ใช้บริการสายการบินปกติกับสายการบินต้นทุนต่ำ จึงเป็นที่น่าสนใจว่าพฤติกรรมการท่องเที่ยวจะแตกต่างกันหรือไม่ โดยประเด็นหนึ่งที่สนใจ คือ จำนวนวันพัก

การศึกษานี้อาศัยแนวคิดฟังก์ชันจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวต่างชาติของมิ่งสรรพ ขาวสอาด และคณะ (2540) มาใช้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

การศึกษานี้ได้นำการวิเคราะห์ถดถอยปีวของมาวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เพราะมีความเหมาะสมกับลักษณะของตัวแปรจำนวน

วันพักที่ต้องการพยากรณ์ เพราะข้อมูลเป็นจำนวนนับ (count data) และมีค่าเป็นจำนวนบวกเท่านั้น อีกทั้งยังมีการกระจายที่ไม่สมมาตร (asymmetric distribution) เพราะการแจกแจงแบบปัวซองจะมีการเบ้ (skewed) ของข้อมูลเกิดขึ้น (Greene, 2003)

(ก) รูปแบบทางคณิตศาสตร์ของแบบจำลอง

สมการพื้นฐานของแบบจำลองนี้ คือ

$$\text{Prob}(Y_i = y_i | x_i) = \frac{e^{-\lambda_i} \lambda_i^{y_i}}{y_i!}, \quad y_i = 0, 1, 2, \dots \quad (2-11)$$

โดยค่า λ_i มีสูตรในการคำนวณ คือ

$$\ln \lambda_i = x_i \beta \quad (2-12)$$

ค่าที่คาดหวังของเหตุการณ์ที่จะเกิดต่อหนึ่งช่วงเวลา คือ

$$E[y_i | x_i] = \text{Var}[y_i | x_i] = \lambda_i = e^{x_i \beta} \quad (2-13)$$

ดังนั้น

$$\frac{\partial E[y_i | x_i]}{\partial x_i} = \lambda_i \beta \quad (2-14)$$

2.3 สรุปสาระสำคัญจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวที่ได้เคยมีผู้ศึกษามาแล้ว ในที่นี้ได้แบ่งเนื้อหาออกเป็น 4 ส่วนหลัก คือ

ส่วนที่หนึ่ง งานวิจัยเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในประเทศไทยและการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยว

ส่วนที่สอง พฤติกรรมการใช้จ่ายของบุคคล

ส่วนที่สาม ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยว

ส่วนที่สี่ พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจเลือกจุดหมายในการเดินทางท่องเที่ยว

2.3.1 การท่องเที่ยวในประเทศไทยและการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยว

สถานการณ์และแนวโน้มการท่องเที่ยวในประเทศไทยนั้น World Travel & Tourism Council (WTTC) คาดการณ์ว่าในช่วงปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2553 ประเทศไทยจะมีการขยายตัวจากรายได้จากการท่องเที่ยวเฉลี่ยร้อยละ 7.2 ต่อปี ทั้งนี้เนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติของไทยจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 ต่อปี จากโครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งชาติประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวเดินทางมามากเป็นอันดับที่ 21 ของโลก ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533

จนถึงปี พ.ศ. 2541 และมีรายได้จากการท่องเที่ยวเป็นอันดับที่ 13 ของโลกในปี พ.ศ. 2533 และลดลงอยู่ในอันดับที่ 17 ของโลกในปี พ.ศ. 2541 แต่เป็นอันดับ 3 ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ตลาดนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาท่องเที่ยวประเทศไทยมากที่สุด มาจากภูมิภาคเอเชียตะวันออก ยุโรป และอเมริกาตามลำดับ จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะปี พ.ศ. 2541 ถึง พ.ศ. 2543 ที่ประเทศไทยจัดกิจกรรมปีท่องเที่ยวไทยที่ชื่อว่า Amazing Thailand ประกอบกับ เงินบาทมีค่าลดลงทำให้อัตราการเพิ่มของนักท่องเที่ยวต่างชาติในช่วง 3 ปีดังกล่าว สูงถึงร้อยละ 9.7 และคาดว่าในปี พ.ศ. 2547 จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติมาไทยทั้งสิ้นจำนวน 11,758,798 คน ในความเป็นจริงพบว่า มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยทั้งสิ้น 11,650,703 คน (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2548) น้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้ประมาณ 108,000 คน นักท่องเที่ยวต่างชาติมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยคนละ 3,693.4 บาท/วัน ในปี พ.ศ. 2538 และ 3,861.2 บาท/วัน ในปี พ.ศ. 2543 ดังนั้นค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.4 ในช่วงปี พ.ศ. 2538 ถึง พ.ศ. 2543 นักท่องเที่ยวมีวันพักเฉลี่ย 7 ถึง 8 วันในช่วงปี พ.ศ. 2538 ถึง พ.ศ. 2543 นักท่องเที่ยวต่างชาติโดยส่วนใหญ่เป็นเพศชาย โดยผู้ที่เดินทางมาครั้งแรกมีสัดส่วนใกล้เคียงกับผู้ที่เคยเดินทางมาแล้ว นิยมเดินทางด้วยตัวเองมากกว่าการมาท่กับบริษัทนำเที่ยว จุดประสงค์หลักในการเดินทางมาไทยคือเพื่อพักผ่อน ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบวิชาชีพ (มีงสรรพ์ ขาวสอาด และคณะ, 2544)

สำหรับงานวิจัยใหม่ ๆ เกี่ยวกับการพยากรณ์เชิงปริมาณเกี่ยวกับการท่องเที่ยว (Turner and Witt, 2003) นั้นได้มีการสำรวจข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวแล้วทำการพยากรณ์การท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ช่วงปี ค.ศ. 2004 ถึง ค.ศ. 2006 ซึ่งคาดว่าในปี ค.ศ. 2004 จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาประเทศไทยทั้งสิ้น 12 ล้านคน ในความเป็นจริงพบว่ามีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยทั้งสิ้น 11.65 ล้านคน (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2548) น้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้ประมาณ 350,000 คน เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์ใช้หวัดนก ปัญหาความรุนแรงในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ และในปี ค.ศ. 2005 และ ค.ศ. 2006 คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาประเทศไทยทั้งสิ้น 13 ล้านคน และ 14 ล้านคน ตามลำดับ แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกประมาณร้อยละ 70 เมื่อเทียบกับนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทั้งหมด ประเทศจีนเป็นประเทศที่มีสัดส่วนนักท่องเที่ยวเดินทางมายังประเทศไทยมากที่สุดและมีแนวโน้มที่จะมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น รองลงมาคือ มาเลเซีย และญี่ปุ่น ทั้งสองประเทศมีแนวโน้มที่จะมีสัดส่วนนักท่องเที่ยวคงที่ สำหรับวัตถุประสงค์ในการเดินทางเข้ามายังประเทศไทย ในปี ค.ศ. 2002 นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ร้อยละ 89.3 เดินทางมา

ประเทศไทยเพื่อพักผ่อน ร้อยละ 7.6 เดินทางมาเพื่อทำธุรกิจ และร้อยละ 2.1 เดินทางเข้ามาเพื่อการประชุมสัมมนา

สำหรับการศึกษาเกี่ยวกับการวิเคราะห์อุปสงค์การท่องเที่ยวของวิระพล วงษ์ประเสริฐ (2536) ที่ใช้ทฤษฎีอุปสงค์และแนวความคิดเกี่ยวกับความยืดหยุ่นของอุปสงค์ในการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มายังประเทศไทย โดยศึกษาจากประเทศที่เป็นตลาดสำคัญของการท่องเที่ยวไทยรวม 13 ประเทศ คือ ประเทศมาเลเซีย ญี่ปุ่น ไต้หวัน ฮองกง สิงคโปร์ เยอรมนี ตะวันตก สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย สหราชอาณาจักร เกาหลีใต้ ฝรั่งเศส อิตาลี และอินเดีย และใช้ข้อมูลอนุกรมเวลาพบว่าอุปสงค์การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวขึ้นอยู่กับอัตราส่วนของราคาค่าโดยสารเครื่องบินจากประเทศของนักท่องเที่ยวมายังประเทศไทย รายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อคนในประเทศนักท่องเที่ยว อัตราส่วนเปรียบเทียบของดัชนีราคาสินค้าผู้บริโภคของประเทศของนักท่องเที่ยวกับดัชนีราคาสินค้าผู้บริโภคของประเทศไทย ตัวแปรหุ่นที่แสดงปีการท่องเที่ยวไทย และตัวแปรหุ่นที่แสดงวิกฤตทางการเมือง

มาลีรัตน์ สุขศรี (2540) ได้ทำการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทย ได้อาศัยแนวคิดของ A. A. Walters ที่แบ่งอุปสงค์การเดินทางออกเป็นสองกลุ่ม คือ อุปสงค์ของการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อน (leisure traffic) และอุปสงค์การเดินทางเพื่อธุรกิจและราชการ (business traffic) ซึ่ง ได้นำแนวคิดนี้มาทำการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่เดินทางเข้าสู่ประเทศไทยโดยทางอากาศโดยพิจารณาปัจจัยที่ผลต่อการเดินทางมายังประเทศไทยด้วยปัจจัยทางด้านผลักดัน (push factor) เท่านั้น ซึ่งหมายถึงปัจจัยสนับสนุนทางการท่องเที่ยวของประเทศของนักท่องเที่ยว เช่น รายได้ต่อหัวของประชากร ในการพยากรณ์การขนส่งทางอากาศได้ใช้วิธีการทางเศรษฐมิติด้วยการสร้างสมการถดถอยพหุคูณเชิงเส้น (multiple linear regression) แล้วใช้วิธีกำลังสองน้อยที่สุดในการประมาณค่า

นอกจากนี้ ยังมีงานวิจัยที่ศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์การท่องเที่ยวภายในประเทศของชาวกรุงเทพมหานครของ ณัฐกานต์ โรจนุตมะ (2542) ซึ่งได้แยกการวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์การท่องเที่ยวในระยะเวลาต่าง ๆ โดยใช้ข้อมูลภาคตัดขวางจากแบบสอบถาม จำนวน 372 คน ในปี พ.ศ. 2541 และใช้แบบจำลอง Logit ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์การท่องเที่ยวภายในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวกรุงเทพมหานคร ในการศึกษา นี้ บุคคลจะต้องเผชิญกับ 2 ทางเลือก คือ การตัดสินใจท่องเที่ยวหรือไม่ท่องเที่ยวซึ่งมีตัวแปรอิสระในการอธิบายทางเลือกดังกล่าว ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ ขนาดครอบครัว ฤดูกาลที่เดินทางไป และรูปแบบการเดินทาง ผลการศึกษา พบว่า รายได้มีความสัมพันธ์ในทิศทางบวกกับอุปสงค์การท่องเที่ยวและรูปแบบการเดินทางด้วยตนเอง

2.3.2 พฤติกรรมการใช้จ่ายของบุคคล

การศึกษาและการพยากรณ์ค่าใช้จ่ายที่ผ่านมามีการใช้การวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุในการวิเคราะห์ งานวิจัยของ ศรีธนา ศรีรัตนะ (2534) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่กำหนดพฤติกรรมการใช้จ่ายและระยะเวลาพักของนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ โดยได้ทำการทดสอบสมมติฐานว่า รายได้ เพศ อายุ สัญชาติ จุดประสงค์ที่มาท่องเที่ยว อาชีพ และต้นทุนต่อหน่วยในหมวดสำคัญ ๆ ทั้ง 5 หมวด ได้แก่ ต้นทุนค่าที่พัก ต้นทุนค่าอาหารและเครื่องดื่ม ต้นทุนค่าเดินทางท่องเที่ยวในประเทศ ต้นทุนค่าใช้จ่ายบันเทิง และต้นทุนค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่ายหรือไม่เพียงใด พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลในการกำหนดค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว ได้แก่ รายได้มีผลต่อค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในทางบวก ปัจจัยสัญชาติพบว่านักท่องเที่ยวที่มีสัญชาติอยู่ในประเทศแถบอเมริกาเหนือจะมีค่าใช้จ่ายมากกว่านักท่องเที่ยวจากที่อื่น ๆ และนักท่องเที่ยวที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการประชุมสัมมนาจะมีค่าใช้จ่ายมากกว่านักท่องเที่ยวที่มีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ส่วนปัจจัยที่มีอิทธิพลในการกำหนดระยะเวลาพำนักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ได้แก่ สัญชาติ อาชีพ วัตถุประสงค์ ต้นทุนต่อหน่วยในหมวดค่าที่พักและค่าซื้อสินค้าที่ระลึก โดยนักท่องเที่ยวที่มาจากเอเชียแปซิฟิกจะมีอิทธิพลต่อวันพักในทางลบ นักท่องเที่ยวที่มีอาชีพเป็นพนักงานเอกชนและแม่บ้านจะมีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักในทางลบ ผู้ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการทำธุรกิจจะมีจำนวนวันพักน้อยกว่าผู้ที่มีวัตถุประสงค์อื่น ๆ และถ้านักท่องเที่ยวในหมวดค่าที่พักและค่าซื้อของที่ระลึกเพิ่มขึ้นจะทำให้จำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวลดลง และในงานของ ฉัฐกานต์ โรจนุตมะ (2542) ได้ศึกษาปัจจัยที่กำหนดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวโดยใช้วิธีการวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis) โดยใช้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวกรุงเทพมหานคร ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยทางด้านประชากร เศรษฐกิจ สังคม และปัจจัยอื่น ๆ ซึ่งข้อมูลต่าง ๆ เป็นข้อมูลภาคตัดขวางของผู้ที่เดินทางในปี พ.ศ. 2541 เท่านั้น ผลการศึกษาพบว่า ภูมิภาคที่นักท่องเที่ยวเดินทางไป และรายได้ของครอบครัวนักท่องเที่ยว อายุ และอาชีพของนักท่องเที่ยว มีอิทธิพลในการกำหนดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวกรุงเทพมหานคร

อย่างไรก็ดีได้มีการศึกษาอีกงานหนึ่งที่นำเอาวิธีการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายอื่นนอกเหนือจากวิธีการข้างต้น คือการใช้การวิเคราะห์แบบจำแนกพหุ (Multiple Classification Analysis : MCA) ในงานวิจัยของ อัญชลี นัสสาสาร (2548) ได้ศึกษาวิเคราะห์รายจ่ายของนักท่องเที่ยวในเทศกาลลอยกระทง จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อศึกษาลักษณะต่าง ๆ ของนักท่องเที่ยวที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้จ่ายในและนอกเทศกาลลอยกระทง และ พยากรณ์ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวที่มีคุณลักษณะต่าง ๆ ได้แก่ อาชีพ อายุ รายได้ และเพศ ซึ่งคาดว่าปัจจัยเหล่านี้จะมีความสัมพันธ์ต่อการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว และผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรอาชีพ และรายได้ต่อเดือน

มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวทั้งในและนอกเทศกาลที่ระดับนัยสำคัญ 0.10 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวทุกกลุ่มเท่ากับ 2,345 บาท นักท่องเที่ยวที่เป็นแม่บ้านจะมีค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันสูงที่สุดเท่ากับ 2,866 บาท และยิ่งพบว่าค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวแปรผันตรงต่อรายได้ต่อเดือนของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวที่มีค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันสูงที่สุดคือนักท่องเที่ยวที่มีระดับรายได้สูงสุ่มมากกว่า 20,000 บาท เพศชายจะมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันมากกว่าเพศหญิง และนักท่องเที่ยวที่มีอายุ 25-34 ปี จะมีค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันมากที่สุด

2.3.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยว

จากการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวของมิ่งสรรพ ขาวสอาด และคณะ (2540) จากข้อมูลสถิติในอดีตชี้ชัดว่า จำนวนวันพักเฉลี่ยในประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้น อาจเพราะสาเหตุหลายประการ เช่น นักท่องเที่ยวต่างประเทศออกไปเที่ยวต่างจังหวัดมากขึ้น มีแหล่งท่องเที่ยวที่คนต่างประเทศให้ความสนใจมากขึ้น ตลอดจนสัดส่วนของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเพื่อพักผ่อนหย่อนใจเพิ่มมากขึ้น และจากการศึกษาปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวด้วยวิธีทางเศรษฐมิติซึ่งทดสอบตัวแปร ได้แก่ สภาวะเศรษฐกิจโลก อัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง อัตราส่วนของจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางออกนอกกรุงเทพฯ ราคาการท่องเที่ยว จำนวนนักท่องเที่ยวในปีที่แล้ว จำนวนวันพักเฉลี่ยในปีที่แล้ว ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันในปีที่แล้ว อัตราส่วนของนักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่ม อัตราการเข้าพักในโรงแรม สงครามอ่าวเปอร์เซีย และปีการท่องเที่ยวไทย พบว่าตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ สภาวะเศรษฐกิจโลก อัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง อัตราส่วนของจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางออกนอกกรุงเทพฯ และจำนวนวันพักเฉลี่ยในปีที่ผ่านมา

2.3.4 พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจเลือกจุดหมายในการเดินทางท่องเที่ยว

สำหรับการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อศักยภาพของการเป็นจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยวของประเทศไทยในสายตาของนักท่องเที่ยวต่างชาติ Agrusa, et al, (2005) ได้ศึกษา พบว่า นักท่องเที่ยวต่างชาติที่มายังประเทศไทยส่วนใหญ่ ร้อยละ 57 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 76 เป็นโสด และมีอายุเฉลี่ย 31 ปี นักท่องเที่ยวมากกว่าร้อยละ 30 เป็นนักท่องเที่ยวซ้ำ นอกจากนี้ข้อมูลของมิ่งสรรพ ขาวสอาด และคณะ (2544) พบว่าผู้ที่เดินทางมาครั้งแรกมีสัดส่วนใกล้เคียงกับผู้ที่เคยเดินทางมาแล้ว นักท่องเที่ยวร้อยละ 78 เห็นว่าประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวเมื่อเทียบกับประเทศที่เคยไปท่องเที่ยวมาก่อนหน้า ร้อยละ 76 มีวันพักในประเทศไทยมากกว่าที่ตั้งใจไว้ ประมาณร้อยละ 90 คิดว่าจะมาประเทศไทยอีกในการท่องเที่ยวครั้งต่อไป สำหรับ

นักท่องเที่ยวที่ไม่เคยมาประเทศไทยมาก่อนร้อยละ 88 ตัดสินใจโดยตรงที่จะมาประเทศไทย และคิดว่าจะกลับมาประเทศไทยอีก

สำหรับงานการศึกษาเกี่ยวกับการเลือกสถานที่ท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2536) โดยใช้แบบจำลองโลจิสต์ และแบ่งสถานที่ท่องเที่ยวออกเป็น 5 ประเภท คือ ธรรมชาติ วัดหรือสถานที่ทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมท้องถิ่น ศูนย์การค้า และสถานบันเทิง พบว่านักท่องเที่ยวชายมีโอกาสที่จะเลือกสถานที่ท่องเที่ยวประเภทสถานบันเทิงมากกว่านักท่องเที่ยวหญิง สถานภาพสมรสเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเลือกแหล่งท่องเที่ยวประเภทศูนย์การค้า และสถานบันเทิง โดยผู้ที่สมรสแล้วจะมีโอกาสเลือกแหล่งท่องเที่ยวประเภทศูนย์การค้ามากกว่ากลุ่มอื่น และจะเลือกท่องเที่ยวประเภทสถานบันเทิงลดลง ในขณะที่อายุไม่พบว่ามีความสัมพันธ์กับการเลือกแหล่งท่องเที่ยว สำหรับแนวคิดและงานวิจัยเกี่ยวกับการเลือกจุดหมายปลายทางและเส้นทางในการท่องเที่ยวนั้น หากมองในเชิงตรรกะ ผู้เดินทางโดยมีจุดประสงค์เชิงธุรกิจที่ได้รับค่าใช้จ่ายค่าเดินทางจากหน่วยงานต้นสังกัด ย่อมให้ความสำคัญกับเวลาในการเดินทางมากกว่าผู้ที่ต้องการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวและพักผ่อนและให้ความสำคัญในเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่าผู้เดินทางที่ต้องออกค่าใช้จ่ายในการเดินทางเอง

อย่างไรก็ตาม มีงานวิจัยอื่นที่เกี่ยวข้องพบผลการศึกษาที่ขัดแย้งกับความเชื่อดังกล่าว เนื่องจากได้มีผู้ทำการศึกษาพฤติกรรมในการเลือกเส้นทางการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดชลบุรี (สมภพ ด้วงทอง, 2544) เพื่อต้องการทราบถึงพฤติกรรมการเดินทาง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการเดินทางและสามารถทำนายการเลือกเส้นทางของผู้เดินทางในอนาคต หากมีการปรับปรุงหรือเพิ่มระบบการจราจรในอนาคต โดยสามารถแบ่งผู้เดินทางออกตามวัตถุประสงค์ได้เป็น ผู้เดินทางเพื่อไปพักผ่อนหรือท่องเที่ยว ผู้เดินทางเพื่อไปทำงาน และผู้เดินทางเพื่อขนส่งสินค้า โดยปัจจุบันมีเส้นทางที่สามารถเดินทางไปยังชลบุรีได้สามเส้นทาง คือ ถนนบางนา-ตราด ทางด่วนบางนา-ชลบุรี และมอเตอร์เวย์ พบว่าปัจจัยสำคัญที่สุดที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางของผู้ต้องการไปทำงานและท่องเที่ยวได้แก่ เวลาในการเดินทาง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยที่ผ่านมาในอดีต อันดับรองลงมาคือ สภาพจราจร สภาพผิวถนน ความปลอดภัย และความคุ้นเคยกับเส้นทางตามลำดับสำหรับค่าผ่านทางนั้นเป็นสิ่งที่ผู้เดินทางทุกกลุ่มให้ความสำคัญค่อนข้างน้อย หากทำการแยกพิจารณาจะพบว่า ผู้เดินทางไปพักผ่อนหรือท่องเที่ยวจะให้ความสำคัญกับเวลาในการเดินทางและสภาพ

¹ ผู้เดินทางเพื่อขนส่งสินค้าจะมีความซับซ้อนในการเลือกเส้นทางมาก เช่น ทางบริษัทเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้ หรือการจำกัดเวลาและช่องทางการจราจรตามกฎระเบียบของกรุงเทพมหานคร ดังนั้นแบบสอบถามในส่วนของผู้ขนส่งสินค้าจะไม่มีในส่วนของข้อมูลในการตัดสินใจเลือกเส้นทางที่สมมติขึ้น แต่จะเพิ่มในส่วนของคุณลักษณะข้อจำกัดในการเลือกเส้นทาง

การจราจรร้อยละ 71.4 และร้อยละ 65.9 ตามลำดับ ซึ่งเป็นสัดส่วนที่สูงกว่าผู้ที่เดินทางไปทำงาน ซึ่งให้ความสำคัญเพียงร้อยละ 69.4 และ 59.7 ตามลำดับ ซึ่งค้ำกับความสำเร็จที่ว่า ผู้เดินทางไปทำงานจะให้ความสำคัญกับเวลาในการเดินทางมากกว่าผู้ที่เดินทางไปพักผ่อนหรือท่องเที่ยว รวมทั้งจะให้ความสำคัญกับค่าใช้จ่ายน้อยเนื่องจากสามารถเบิกได้จากทางบริษัทหรือนายจ้าง



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ ได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตอบคำถามสามข้อ คือ หนึ่งการมีสายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนมาไทยจะดึงดูดให้นักท่องเที่ยวมาเที่ยวประเทศไทยมากขึ้นหรือไม่ สองนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินปกติ และสายการบินต้นทุนต่ำจะมีพฤติกรรมต่างกันหรือไม่ และสามค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ลดลงจากการใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศจะถูกจัดสรรไปใช้ในด้านใด โดยได้ใช้วิธีการต่อไปนี้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 การวิเคราะห์ข้อมูล

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้ประกอบไปด้วย

3.1.1 การศึกษาอิทธิพลของการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาไทยต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศ

การวิเคราะห์นี้ เพื่อตอบวัตถุประสงค์การศึกษาข้อที่ 1 ด้วยวิธี Piecewise Regression¹ โดยโปรแกรม EViews 5 เพื่อวิเคราะห์ว่าการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาไทยมีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศ จนทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยภายหลังจากการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติหรือไม่

นอกจากนั้น ยังได้ใช้วิธีการวิเคราะห์ Time trend โดยถดถอยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยกับตัวแปรเวลา ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติกับอิทธิพลของเวลา

เมื่อได้ผลการประมาณค่าจากทั้งสองวิธีแล้วจะเลือกวิธีการที่เหมาะสมในการศึกษาโดยพิจารณาจากค่ารากที่สองของค่าเฉลี่ยของความคลาดเคลื่อนกำลังสอง(Root Mean Square Error: RMSE) ที่ได้จากแต่ละวิธี โดยจะเลือกจากวิธีที่มีค่า RMSE ต่ำที่สุด

¹ ได้ทำการทดสอบข้อมูลแล้ว มีข้อมูลซ้อนหลังไม่พอที่จะทำ multiple regression หรือ pooling data มิเช่นนั้นจะมี bias เกิดขึ้นมาก แต่ได้แนบผลการศึกษาไว้ในภาคผนวกแล้ว

3.1.2 การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ

การวิเคราะห์ในส่วนนี้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการศึกษาข้อที่ 2 โดยในการศึกษานี้ได้ใช้วิเคราะห์แบบจำแนกพหุ (Multiple Classification Analysis: MCA) โดยโปรแกรม SPSS 13.0 เพื่อการวิเคราะห์ทางสถิติว่าคุณลักษณะต่าง ๆ ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ มีอิทธิพลต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญหรือไม่ นอกจากนี้ยังสามารถใช้ทำนายค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่มได้อีกด้วย

นอกจากนั้นยังจะศึกษาการใช้จ่ายในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทยเปรียบเทียบกับผู้ที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ เพื่อจะได้ทราบถึงอิทธิพลของสายการบินต้นทุนต่ำต่อการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวด้วย

3.1.3 การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

การศึกษานี้ได้ใช้วิธีการวิเคราะห์ทางสถิติที่เรียกว่า การวิเคราะห์ถดถอยปัวซอง (poisson regression) โดยใช้โปรแกรม Nlogit 3.0 ซึ่งมีความเหมาะสมกับลักษณะของตัวแปรจำนวนวันพัก ตัวแปรอิสระจะนำมาทดสอบผลที่มีต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยว ได้แก่ รายได้ต่อเดือน เพศ อาชีพ อายุ ตัวแปรหุ่นการท่องเที่ยวกครั้งแรก ตัวแปรหุ่นการใช้จ่ายสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศ และตัวแปรการใช้จ่ายสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศ

3.1.4 การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทย

เพื่อศึกษาและเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศไทย ระหว่างนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำ โดยใช้วิธีบรรยายรูปแบบและพฤติกรรมการเดินทางออกมาในรูปแบบที่และค่าเฉลี่ย ร้อยละ โปรแกรมที่ใช้ในการวิเคราะห์คือ MAP for Windows Version 1.1.2 เขียนขึ้นจากภาษา Basic ด้วยโปรแกรม Visual Basic 6.0

การศึกษานี้จะทำให้ทราบถึงรูปแบบการเดินทางในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำ

เพื่อเป็นประโยชน์ในการตัดสินใจวางแผนการลงทุนด้านการคมนาคมทางอากาศต่อไป

3.1.5 การศึกษาการจัดสรรค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย

เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 คือ เมื่อนักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ลดลงจากการใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยแล้ว เงินที่ประหยัดได้จะถูกจัดสรรไปใช้ในด้านใด และจะใช้จ่ายในประเทศไทยหรือไม่ การศึกษานี้จะได้วิเคราะห์การจัดสรรค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในรูปค่าเฉลี่ย ร้อยละ

3.2 แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา

แบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ในการศึกษารุ่นนี้ประกอบไปด้วย

3.2.1 แบบจำลองการศึกษาอิทธิพลของการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาไทยต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศ

ก) วิธี Piecewise Regression

การศึกษาในครั้งนี้กำหนดให้ตัวแปรหุ่นแสดงการมีสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศให้บริการในไทย ในปี พ.ศ. 2547 และปี พ.ศ. 2548 และตัวแปรเวลาเป็นปีในช่วงปี พ.ศ. 2533 จนถึง พ.ศ. 2548 เป็นตัวแปรอิสระส่วนตัวแปรตามคือ จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทย จึงสามารถกำหนดแบบจำลองที่ใช้ในการศึกษารุ่นนี้ได้ดังนี้

$$\text{TOURIST}_i = \alpha + \beta T_i + \gamma (T_i - T^*) D_i + u_i \quad (3-1)$$

โดยที่ TOURIST = จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามายังประเทศไทยจากประเทศที่ i และปีที่ i

T_i = เวลาเป็นปี ซึ่งกำหนดให้ปี พ.ศ. 2533 เท่ากับ 0

T^* = ปีสุดท้ายก่อนการมีสายการบินต้นทุนต่ำเข้ามายังประเทศไทย

ในเส้นทางระหว่างประเทศในที่นี้คือ ปี พ.ศ. 2546 ซึ่งมีค่าเท่ากับ 13

D_i = ตัวแปรหุ่น (Dummy variable) ที่มีค่าเท่ากับ 1 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547

ที่มีการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศในไทย

α, β, γ = ค่าสัมประสิทธิ์ในการประมาณค่า

u_i = ค่าคลาดเคลื่อนจากการประมาณค่า

ประเทศของนักท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ 1 บินตรง คือ ประเทศที่มีสายการบินต้นทุนต่ำมายังประเทศไทย

- กลุ่มที่ 2 บินอ้อม คือ ประเทศที่มีสายการบินต้นทุนต่ำมายัง
ประเทศในกลุ่มบินตรง (กลุ่มที่ 1) แต่ไม่มี
สายการบินต้นทุนต่ำมายังประเทศไทยโดยตรง
- กลุ่มที่ 3 ไม่มี คือ ประเทศที่ไม่มีและไม่ได้อยู่ใกล้เคียงกับประเทศที่มี
สายการบินต้นทุนต่ำมายังประเทศไทย

ข) วิธีการวิเคราะห์ Time trend

การศึกษาในส่วนนี้จะวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติซึ่งเป็นตัวแปรตามกับตัวแปรอิสระคือ เวลา มีหน่วยเป็นปีในช่วงปี พ.ศ. 2533 จนถึง พ.ศ. 2548 จึงสามารถกำหนดแบบจำลองที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้ดังนี้

$$\text{TOURIST}_{it} = \alpha + \beta T_i + u_i \quad (3-2)$$

โดยที่ TOURIST = จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามายังประเทศไทยจากประเทศที่ t และปีที่ i

T_i = เวลาเป็นปี ซึ่งกำหนดให้ปี พ.ศ. 2533 เท่ากับ 0

α, β = ค่าสัมประสิทธิ์ในการประมาณค่า

u_i = ค่าคลาดเคลื่อนจากการประมาณค่า

ประเทศของนักท่องเที่ยวที่เป็นตัวแปรตามแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ตามการแบ่งในวิธี Piecewise Regression

3.2.2 แบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

การศึกษานี้จะวิเคราะห์ว่าตัวแปรอิสระหรือคุณลักษณะต่าง ๆ ของนักท่องเที่ยวได้แก่ รายได้ต่อเดือน เพศ อาชีพ อายุ การท่องเที่ยวครั้งแรก การใช้สายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศ และการใช้สายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศจะมีอิทธิพลต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวอย่างไร

แบบจำลองในการศึกษาครั้งนี้แสดงได้ดังนี้

$$c_i = \alpha + \sum_{j=1}^7 b_j Ym_{ji} + \sum_{k=1}^2 c_k \text{Gender}_{ki} + \sum_{l=1}^6 d_l \text{Age}_{li} + \sum_{m=1}^8 e_m \text{Occu}_{mi} + \sum_{n=1}^2 f_n \text{Fv}_{ni} + \sum_{o=1}^2 g_o \text{Lcai}_{oi} + \sum_{p=1}^2 h_p \text{Lcad}_{pi} \quad (3-3)$$

โดยที่ c_i = ค่าใช้จ่ายรวมของนักท่องเที่ยวที่ i (บาทต่อคนต่อวัน)

α = ค่าคงที่

- b_j = ค่าสัมประสิทธิ์ของกลุ่มที่ j ของตัวแปร Y_m
 $Y_{m_{1i}}$ = ตัวอย่างที่ i มีรายได้ต่อเดือนต่ำกว่า 1,001 ดอลลาร์สหรัฐ
 $Y_{m_{2i}}$ = ตัวอย่างที่ i มีรายได้ต่อเดือนในช่วง 1,001-2,000 ดอลลาร์สหรัฐ
 $Y_{m_{3i}}$ = ตัวอย่างที่ i มีรายได้ต่อเดือนในช่วง 2,001-3,000 ดอลลาร์สหรัฐ
 $Y_{m_{4i}}$ = ตัวอย่างที่ i มีรายได้ต่อเดือนในช่วง 3,001-4,000 ดอลลาร์สหรัฐ
 $Y_{m_{5i}}$ = ตัวอย่างที่ i มีรายได้ต่อเดือนในช่วง 4,001-5,000 ดอลลาร์สหรัฐ
 $Y_{m_{6i}}$ = ตัวอย่างที่ i มีรายได้ต่อเดือนในช่วง 5,001-6,000 ดอลลาร์สหรัฐ
 $Y_{m_{7i}}$ = ตัวอย่างที่ i มีรายได้ต่อเดือนมากกว่า 6,000 ดอลลาร์สหรัฐ
 c_k = ค่าสัมประสิทธิ์ของกลุ่มที่ k ของตัวแปร Gender
 $Gender_{k1}$ = ตัวอย่างที่ i เป็นเพศชาย
 $Gender_{k2}$ = ตัวอย่างที่ i เป็นเพศหญิง
 d_l = ค่าสัมประสิทธิ์ของกลุ่มที่ l ของตัวแปร Age
 Age_{l1} = ตัวอย่างที่ i มีอายุต่ำกว่า 21 ปี
 Age_{l2} = ตัวอย่างที่ i มีอายุในช่วง 21-30 ปี
 Age_{l3} = ตัวอย่างที่ i มีอายุในช่วง 31-40 ปี
 Age_{l4} = ตัวอย่างที่ i มีอายุในช่วง 41-50 ปี
 Age_{l5} = ตัวอย่างที่ i มีอายุในช่วง 51-60 ปี
 Age_{l6} = ตัวอย่างที่ i มีอายุมากกว่า 60 ปี
 e_m = ค่าสัมประสิทธิ์ของกลุ่มที่ m ของตัวแปร Occu
 $Occu_{m1}$ = ตัวอย่างที่ i มีอาชีพเป็นเจ้าของกิจการหรือผู้บริหาร
 $Occu_{m2}$ = ตัวอย่างที่ i มีอาชีพเป็นผู้ประกอบวิชาชีพ เช่น แพทย์ ทนาย
 $Occu_{m3}$ = ตัวอย่างที่ i มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัท
 $Occu_{m4}$ = ตัวอย่างที่ i มีอาชีพเป็นพนักงานของรัฐ
 $Occu_{m5}$ = ตัวอย่างที่ i มีอาชีพเป็นนักเรียน/นักศึกษา
 $Occu_{m6}$ = ตัวอย่างที่ i มีอาชีพแรงงานมีฝีมือ
 $Occu_{m7}$ = ตัวอย่างที่ i มีอาชีพเกษียณ
 $Occu_{m8}$ = ตัวอย่างที่ i มีอาชีพอื่น ๆ
 f_n = ค่าสัมประสิทธิ์ของกลุ่มที่ n ของตัวแปร Fv
 Fv_{n1} = ตัวอย่างที่ i เป็นนักท่องเที่ยวที่มาประเทศไทยเป็นครั้งแรก
 Fv_{n2} = ตัวอย่างที่ i เป็นนักท่องเที่ยวซ้ำ

- g_0 = ค่าสัมประสิทธิ์ของกลุ่มที่ 0 ของตัวแปร $Lcai$
 $Lcai_{o_1}$ = ตัวอย่างที่ i เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศในภูมิภาค
 $Lcai_{o_2}$ = ตัวอย่างที่ i เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยสายการบินปกติระหว่างประเทศในภูมิภาค
 h_p = ค่าสัมประสิทธิ์ของกลุ่มที่ p ของตัวแปร $Lcad$
 $Lcad_{o_1}$ = ตัวอย่างที่ i เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำเส้นทางภายในประเทศไทย
 $Lcad_{o_2}$ = ตัวอย่างที่ i เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยสายการบินปกติเส้นทางภายในประเทศไทย

เหตุผลที่กำหนดให้ α เป็นค่าคงที่เนื่องจากตัวแปรอิสระที่นำมาใช้ทั้งหมดมีคุณสมบัติพิเศษ คือ

$$\begin{aligned}
 \sum_{j=1}^7 Ym_{ji} &= 1, \sum_{k=1}^2 Gender_{ki} = 1, \sum_{l=1}^6 Age_{li} = 1, \sum_{m=1}^8 Occu_{mi} = 1, \\
 \sum_{n=1}^2 Fv_{ni} &= 1, \sum_{o=1}^2 Lcai_{oi} = 1, \sum_{p=1}^2 Lcad_{pi} = 1
 \end{aligned} \quad (3-4)$$

ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหา perfect linear multiple correlation จึงแก้ปัญหาดังกล่าวด้วยวิธีที่ได้รับความนิยม คือ การบังคับให้ตัวคงที่ α มีค่าเป็น 0

สาเหตุที่กำหนดให้ค่าใช้จ่ายรวมของนักท่องเที่ยวขึ้นอยู่กับปัจจัย รายได้ต่อเดือน เพศ อายุ และ อาชีพ เพราะจากการศึกษาที่ผ่านมาของเพียงจันทร์ ลิขิตเอกราช (2533) อัญชลี นัสสาสาร (2548) และอัครพงษ์ อันทอง และคณะ (2549) พบว่าปัจจัยทั้ง 4 ตัวนี้เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว สำหรับตัวแปรการท่องเที่ยวครั้งแรกนั้น มิ่งสรรพ ขาวสอาด และคณะ (2544) ได้ตั้งข้อสังเกตว่านักท่องเที่ยวที่มีประสบการณ์ในการท่องเที่ยวมาแล้วน่าจะลดค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวลงได้ ส่วนตัวแปรการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศ และการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางภายในประเทศนั้นเป็นปัจจัยที่ต้องการทราบว่ากรมมีสายการบินต้นทุนต่ำนั้นจะมีอิทธิพลต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวหรือไม่ โดยได้ทำการทดสอบเบื้องต้นด้วย t-test แล้วพบว่า ปัจจัยการมีสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางภายในประเทศทำให้ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่าย ณ ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 99 ส่วนการมีสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศนั้นแม้จะมีนัยสำคัญทางสถิติในระดับต่ำ แต่จะได้นำมาใช้ในการวิเคราะห์ครั้งนี้อย่าง

3.2.3 แบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

การศึกษานี้เพื่อวิเคราะห์ว่าปัจจัยอันเป็นคุณลักษณะของนักท่องเที่ยวได้แก่ รายได้ต่อเดือน เพศ อาชีพ อายุ การท่องเที่ยวครั้งแรก การใช้สายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศ และการใช้สายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศจะมีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวอย่างไร

จึงสามารถกำหนดแบบจำลองในการศึกษาครั้งนี้ได้ดังนี้

$$\text{prob}(Y_i = y_i | x_i) = \frac{e^{-\lambda_i} \lambda_i^{y_i}}{y_i!}, \quad y_i = 0, 1, 2, \dots \quad (3-5)$$

โดยที่ Y_i = จำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทย (วัน)
 λ_i = ค่าพารามิเตอร์ที่ได้จากการประมาณค่าจาก

$$\ln \lambda_i = x_i' \beta \quad (3-6)$$

x_i = ตัวแปรอิสระหรือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยว

β = ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ ในที่นี้กำหนดให้มีค่าตั้งแต่ a จนถึง h

จากสมการ (3-6) สามารถหาค่า λ_i จากการถอดลอการิทึมตัวแปรอิสระ เพื่อวิเคราะห์อิทธิพลที่มีต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวดังนี้

$$\ln \lambda_i = a + bYm_i + cGender1_i + dAge1_i + eAge2_i + fOccu1_i + gOccu2_i + hOccu3_i + iFv1_i + jLcai1_i + kLcad1_i \quad (3-7)$$

โดยที่ Ym_i = รายได้ต่อเดือน (พันดอลลาร์สหรัฐ)

$Gender1_i$ = 1 สำหรับเพศชาย

$Gender2_i$ = 0 สำหรับเพศหญิง

$Age1_i$ = 1 สำหรับผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปี

$Age12_i$ = 0 สำหรับช่วงอายุอื่น ๆ

$Age2_i$ = 1 สำหรับผู้ที่มีอายุระหว่าง 31 จนถึง 50 ปี

$Age22_i$ = 0 สำหรับช่วงอายุอื่น ๆ

$Occu1_i$ = 1 สำหรับผู้ที่มีอาชีพเจ้าของธุรกิจ/ผู้บริหาร, ผู้ประกอบวิชาชีพ

และแรงงานมีฝีมือ

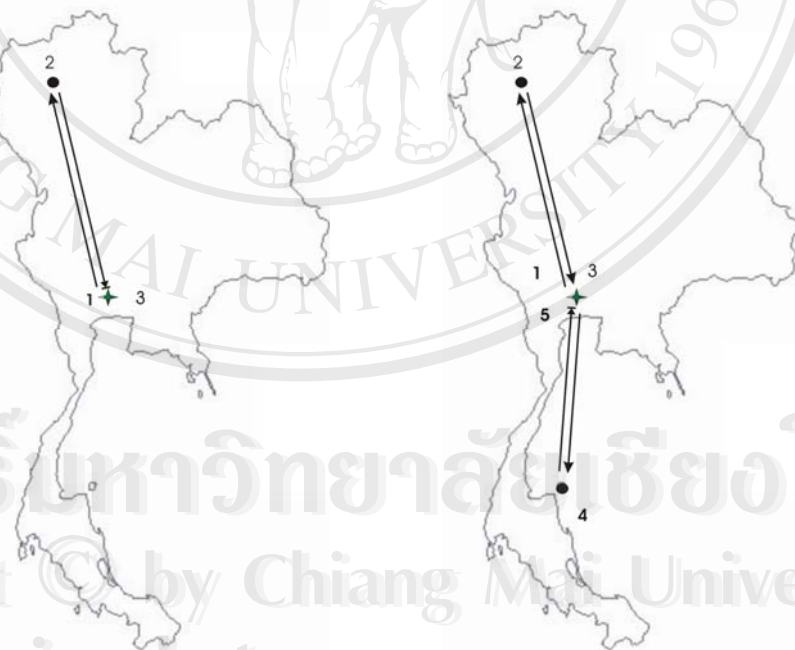
| | | |
|-----------|-----|--|
| $Occu1_i$ | = 0 | สำหรับอาชีพอื่น ๆ |
| $Occu2_i$ | = 1 | สำหรับผู้ที่มามีอาชีพพนักงานบริษัทหรือพนักงานของรัฐ |
| $Occu2_i$ | = 0 | สำหรับอาชีพอื่น ๆ |
| $Occu3_i$ | = 1 | สำหรับผู้ที่เป็นนักเรียนนักศึกษา |
| $Occu3_i$ | = 0 | สำหรับอาชีพอื่น ๆ |
| Fv_i | = 1 | สำหรับผู้ที่มาเที่ยวประเทศไทยครั้งแรก |
| Fv_i | = 0 | สำหรับผู้ที่มาเที่ยวซ้ำ |
| $Lcai_i$ | = 1 | สำหรับผู้ที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศ |
| $Lcai_i$ | = 0 | สำหรับผู้ที่เดินทางด้วยสายการบินปกติในเส้นทางระหว่างประเทศ |
| $Lcad_i$ | = 1 | สำหรับผู้ที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางภายในประเทศไทย |
| $Lcad_i$ | = 0 | สำหรับผู้ที่เดินทางด้วยสายการบินปกติในเส้นทางภายในประเทศไทย |

3.2.4 รูปแบบการเดินทางในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

จากการสำรวจพบว่านักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยจะมีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายแต่สามารถรวมกลุ่มของรูปแบบการเดินทางไว้ได้ 7 แบบ ดังนี้

รูปแบบที่ 1 แบบเส้นตรง การเดินทางจะมีการเริ่มต้นและสิ้นสุดที่สถานที่เดียวกันในที่นี้สามารถเริ่มต้นและสิ้นสุดการเดินทางหรือเข้าและออกจากประเทศไทยที่จังหวัดใดก็ได้ โดยอาจมีการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ มากกว่าหนึ่งที่ได้ แต่จะเดินทางกลับในเส้นทางเดิม และเดินทางออกจากประเทศไทยในสถานที่เดียวกันกับที่เดินทางเข้ามา ดังรูปที่ 3.1 นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยที่จุดที่ 1 เดินทางไปยังจุดที่ 2 และ 3 แล้วเดินทางกลับและออกจากประเทศไทยในทางเดียวกับขามา ตามหมายเลขลำดับการเดินทาง

รูปแบบที่ 2 แบบสองขา เป็นการรวมการเดินทางแบบเส้น 2 เส้นเข้าด้วยกัน คือเมื่อสิ้นสุดการเดินทางเส้นแรกกลับมาที่จุดเริ่มต้นแล้ว จะเริ่มการเดินทางเส้นที่สอง โดยใช้จุดเริ่มต้นเดียวกันกับเส้นแรก ดังแสดงในรูปที่ 3.2 นักท่องเที่ยวจะเดินทางเข้าประเทศไทยที่จุดที่ 1 เดินทางไปจุดที่ 2, 3 และ 4 กลับมาที่จุดเริ่มต้นเป็นลำดับที่ 5 โดยมีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดเดียวกับเส้นแรก แล้วจึงออกจากประเทศไทยในจุดเดียวกันกับที่เข้ามา

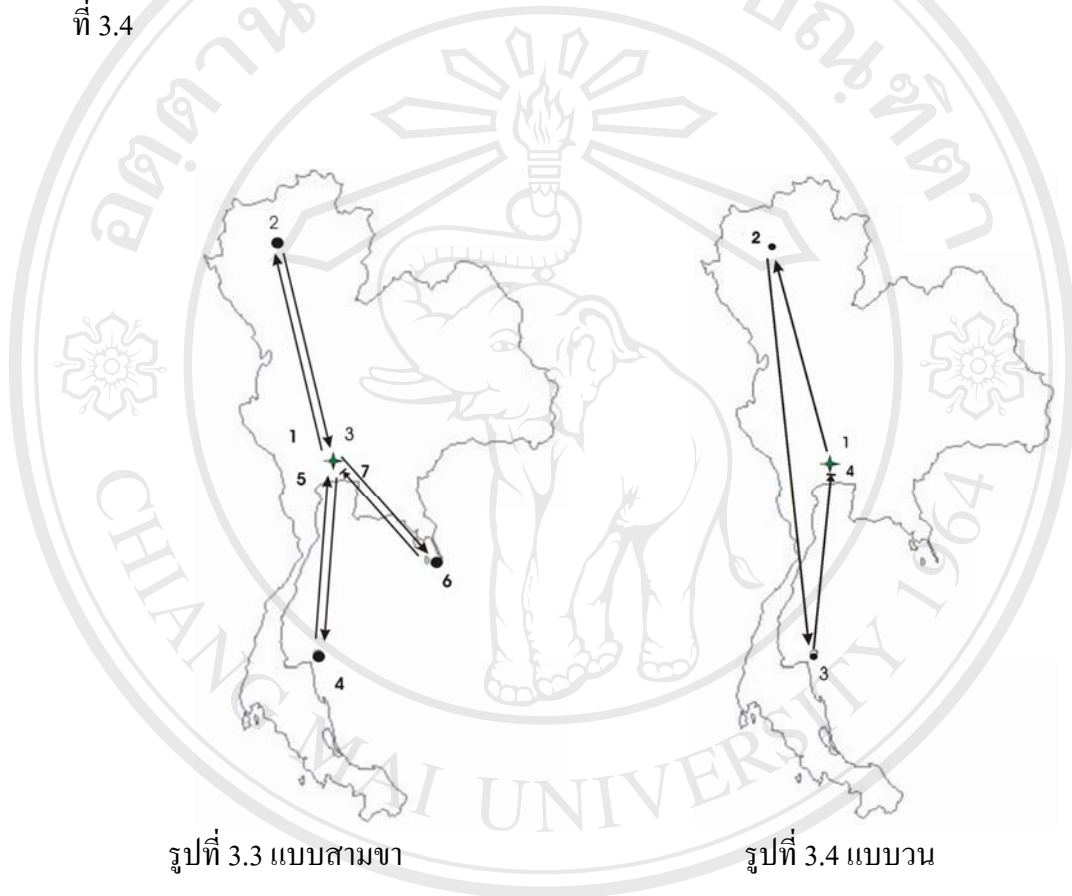


รูปที่ 3.1 การเดินทางแบบเส้น

รูปที่ 3.2 การเดินทางแบบสองขา

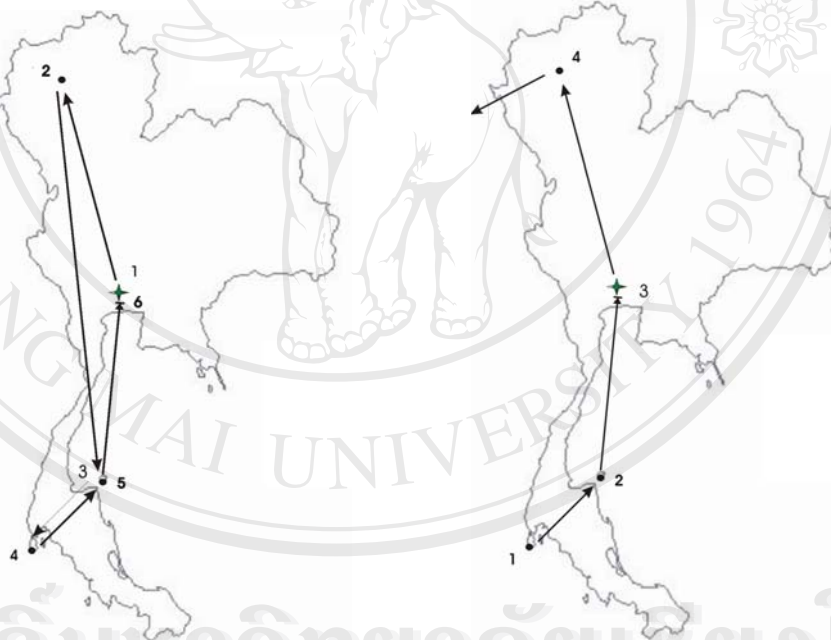
รูปแบบที่ 3 แบบสามขา เป็นการรวมการเดินทางแบบเส้น 3 เส้นเข้าด้วยกันโดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดร่วมกัน ดังแสดงในรูปที่ 3.3

รูปแบบที่ 4 แบบวน เป็นการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ที่สถานที่ก็ได้้อ้อมเป็นวงกลับมาสิ้นสุดที่จุดเริ่มต้น การเดินทางแบบวนจะไม่มีศูนย์กลางการเดินทางเหมือนการเดินทางแบบที่สอง และสามแต่ละจะเดินทางไปเรื่อย ๆ เป็นวงหนึ่งวงแล้ววกกลับมาที่จุดเริ่มต้น ดังแสดงในรูปที่ 3.4



รูปแบบที่ 5 แบบเส้นและแบบวน เป็นการรวมการเดินทางแบบเส้นและแบบวน เข้าด้วยกัน และยังคงมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดที่เดียวกัน คือ เป็นการเดินทางเป็นวงหนึ่งรอบ จะมีที่สถานีที่ก็ได้ เข้าและออกจากประเทศไทยที่สถานีเดียวกัน แต่จะมีการเดินทางแบบเส้นแทรกเข้ามายังสถานที่ที่เดินทางไปที่ได้ก็ได้ 1 เส้น ดังแสดงในรูปที่ 3.5 มีลำดับการเดินทางเป็นไปตามหมายเลข อาจมีการเดินทางแบบเส้นเกิดขึ้นที่จุดที่ 1 หรือ 2 ก็ได้ไม่จำเป็นต้องเกิดซ้ำที่จุดที่ 3 เท่านั้น

รูปแบบที่ 6 แบบวนออก เป็นการเดินทางคล้ายกับแบบวน จะไปยังสถานที่ต่าง ๆ ที่สถานีที่ ก็ได้ เข้ามายังประเทศไทยที่ได้ก็ได้แต่จะไม่ออกจากประเทศไทย ณ จุดเดียวกับที่เข้ามา (จุดเริ่มต้นในการเดินทางจะเป็นคนละที่กับจุดสิ้นสุด) ดังแสดงในรูปที่ 3.6 มีลำดับการเดินทางเป็นไปตามหมายเลข



รูปที่ 3.5 แบบเส้นและแบบวน

รูปที่ 3.6 แบบวนออก

รูปแบบที่ 7 การเดินทางแบบอื่น ๆ เป็นการเดินทางที่มีรูปแบบนอกเหนือจากแบบการเดินทางหลักทั้ง 6 แบบที่ได้กำหนดไว้

ด้วยรูปแบบการเดินทางทั้ง 7 นี้จะได้นำมาวิเคราะห์ว่าพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในเรื่องรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมีความแตกต่างกันอย่างไร

3.3 ข้อมูลและการรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้จากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และข้อมูลปฐมภูมิ ดังนี้

3.3.1 ข้อมูลทุติยภูมิ

ข้อมูลทุติยภูมิที่ใช้ในการศึกษานี้ ได้แก่

จำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศ ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่มาจากประเทศ อินโดนีเซีย, มาเลเซีย, สิงคโปร์ และฟิลิปปินส์ รวม 4 ประเทศ ในปี พ.ศ. 2533 ถึง ปี พ.ศ. 2548 จากกองวิชาการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

จำนวนประชากรของประเทศของนักท่องเที่ยว และอัตราแลกเปลี่ยนของแต่ละประเทศ ในปี พ.ศ. 2533 ถึง พ.ศ. 2538 และข้อมูลในปี พ.ศ. 2539 ถึง พ.ศ. 2548 จาก International Financial Statistic yearbook (1990) และ International Financial Statistic yearbook (2004)

อัตราเงินเฟ้อ และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัว ในปี พ.ศ. 2533 ถึงปี พ.ศ. 2548 จาก DataStream ที่ศูนย์การเงินและการลงทุน (Financial and Investment Center) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (2549)

ราคาน้ำมันเครื่องบินที่ตลาดสิงคโปร์ ในช่วงปีพ.ศ. 2533 ถึง พ.ศ. 2548 จากเว็บไซต์ของ Energy Information Administration (2006)

ข้อมูลทั่วไปของสายการบินไทย สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินวันทูโก ทำการรวบรวมจากเอกสาร หนังสือ และข้อมูลที่เผยแพร่ทางอินเทอร์เน็ตของหน่วยงานต่าง ๆ

3.3.2 ข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิได้ทำการรวบรวมจากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยใช้แบบสอบถาม ที่ประกอบด้วยข้อมูล 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปด้านเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยว

ส่วนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง

ส่วนที่ 3 ข้อมูลค่าใช้จ่ายและความพอใจในการนำเงินที่ประหยัดได้จากใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำไปใช้จ่าย

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางและค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย แบ่งการศึกษาตามวัตถุประสงค์ที่ใช้ในการศึกษาเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์แนวโน้มของจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนที่เดินทางมายังประเทศไทยทางอากาศ ก่อนและหลังการมีสายการบินต้นทุนต่ำ ด้วยวิธี Piecewise Regression และวิธีการวิเคราะห์ Time trend

ส่วนที่ 2 ประกอบด้วย

- โครงสร้างของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม
- การวิเคราะห์พฤติกรรมค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำด้วยวิธีการวิเคราะห์แบบจำแนกพหุ (Multiple Classification Analysis: MCA)
- การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติด้วย Poisson regression และ Ordinary Least Square (OLS)
- รูปแบบการเดินทางภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ส่วนที่ 3 การเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

4.1 การศึกษาอิทธิพลของการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาประเทศไทยต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศ

การศึกษานี้ได้แบ่งประเทศของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศไทยเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ 1 บินตรง คือ ประเทศที่มีสายการบินต้นทุนต่ำมายังประเทศไทย ได้แก่

ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย

กลุ่มที่ 2 บินอ้อม คือ ประเทศที่มีสายการบินต้นทุนต่ำมายัง

ประเทศในกลุ่มบินตรง (กลุ่มที่ 1) แต่ไม่มี

สายการบินต้นทุนต่ำมายังประเทศไทยโดยตรง
ได้แก่ ประเทศฟิลิปปินส์

กลุ่มที่ 3 ไม่มี คือ ประเทศที่ไม่มีและไม่ได้อยู่ใกล้เคียงกับประเทศที่มี

สายการบินต้นทุนต่ำมายังประเทศไทย ได้แก่
ประเทศในภูมิภาคยุโรป (ออสเตรีย เบลเยียม เดนมาร์ก
ฝรั่งเศส เยอรมัน อิตาลี เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และอังกฤษ)

จากตารางที่ 4.1 และตารางที่ 4.2 เมื่อพิจารณาจากค่า Root Mean Square Error (RMSE) ที่ได้จากการประมาณค่าด้วยวิธี Piecewise Regression และวิธีการวิเคราะห์ Time trend พบว่าค่า RMSE ของวิธี Piecewise Regression มีค่าน้อยกว่าค่า RMSE ของวิธีการวิเคราะห์ Time trend ดังนั้นวิธี Piecewise Regression จึงเป็นวิธีการที่เหมาะสมในการประมาณค่ามากกว่าวิธีการวิเคราะห์ Time trend ในการศึกษารุ่นนี้

ตารางที่ 4.1 ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาประเทศไทยต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยทางอากาศ ด้วยวิธี Piecewise Regression

| ประเทศ | ค่าคงที่ (Prob.) | เวลา (ปี) (Prob.) | ตัวแปรหุ่นการให้บริการสายการบิน ต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาประเทศไทย | R ² | ระดับ นัยสำคัญ | Root MSE |
|-------------|---------------------|----------------------|--|----------------|-------------------|-------------|
| มาเลเซีย | 152,473 (0.00) | 9,127 (0.00) | 55,753 (0.00) | 0.85 | 0.000 | 27,051 |
| สิงคโปร์ | 186,311 (0.00) | 21,952 (0.00) | 33,139 (0.06) | 0.94 | 0.000 | 28,761 |
| อินโดนีเซีย | 32,796 (0.00) | 4,344 (0.00) | 16,569 (0.01) | 0.87 | 0.000 | 10,077 |
| ฟิลิปปินส์ | 33,896 (0.00) | 5,551 (0.00) | 11,087 (0.00) | 0.95 | 0.000 | 6,185 |
| ยุโรป | 918,127 (0.00) | 73,397 (0.00) | 6,738 (0.92) | 0.88 | 0.926 | 13,000 |

ที่มา: จากการคำนวณด้วยโปรแกรม EViews 5

ตารางที่ 4.2 วิธีการวิเคราะห์ Time trend โดยถดถอยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยกับตัวแปรเวลา

| ประเทศ | ค่าคงที่ (Prob.) | เวลา (ปี) (Prob.) | R ² | ระดับนัยสำคัญ | Root MSE |
|-------------|---------------------|----------------------|----------------|---------------|----------|
| มาเลเซีย | 136,485 (0.00) | 12,653 (0.00) | 0.72 | 0.000 | 36,917 |
| สิงคโปร์ | 176,809 (0.00) | 24,048 (0.00) | 0.93 | 0.000 | 31,773 |
| อินโดนีเซีย | 28,045 (0.00) | 5,393 (0.00) | 0.81 | 0.000 | 12,436 |
| ฟิลิปปินส์ | 30,716 (0.00) | 6,252 (0.00) | 0.93 | 0.000 | 7,909 |
| ยุโรป | 916,195 (0.00) | 73,823 (0.00) | 0.89 | 0.000 | 12,000 |

ที่มา: จากการคำนวณด้วยโปรแกรม EViews 5

ผลการวิเคราะห์ด้วยวิธี Piecewise Regression พบว่าการมีบริการให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำเส้นทางในภูมิภาคมายังประเทศไทยมีอิทธิพลในทางบวกต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาจากประเทศกลุ่มที่ 1 คือ มาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย และประเทศกลุ่มที่ 2 คือ ฟิลิปปินส์ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90 ขึ้นไป ในส่วนของกลุ่มที่ 3 คือ ยุโรป มีค่านัยสำคัญเท่ากับ 0.92 ดังนั้นการให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาประเทศไทยไม่มีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาจากยุโรปดังในตารางที่ 4.1

สรุปว่าการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาประเทศไทยมีอิทธิพลต่อนักท่องเที่ยวที่มาจากกลุ่มที่ 1 และ 2 เพราะนักท่องเที่ยวกลุ่มที่ 1 สามารถเดินทางมายังประเทศไทยได้โดยตรงด้วยสายการบินต้นทุนต่ำและกลุ่มที่ 2 คือ นักท่องเที่ยวที่มาจากฟิลิปปินส์สามารถเดินทางไปยังประเทศอินโดนีเซียหรือสิงคโปร์ที่อยู่ใกล้เคียงกันได้โดยสะดวก นักท่องเที่ยวจากทั้ง 2 กลุ่มนี้จึงเพิ่มขึ้นเมื่อมีสายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศไทย

4.2 โครงสร้างของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม

จากนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทย 304 ตัวอย่าง และใช้สายการบินต้นทุนต่ำ จำนวน 300 ตัวอย่าง มีโครงสร้างทางด้านต่าง ๆ สรุปได้ดังต่อไปนี้

4.2.1 ลักษณะทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยว

เพศ จากนักท่องเที่ยวตัวอย่างที่ใช้สายการบินไทยจำนวน 304 คน พบว่าเป็นเพศชาย จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 55.59 ของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำจำนวน 300 คน พบว่าเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงเช่นเดียวกัน มีจำนวน 186คน คิดเป็นร้อยละ 62 ของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ จึงสรุปได้ว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำไม่มีความแตกต่างกันในเรื่องของเพศ และเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ดังแสดงในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามเพศ

| เพศ | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย | | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | |
|------|---------------------------------|--------|---------------------------------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ชาย | 169 | 55.59 | 186 | 62 |
| หญิง | 135 | 44.41 | 114 | 38 |
| รวม | 304 | 100.00 | 300 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

อายุ นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีอายุอยู่ในช่วง 21-30 ปี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 26.64 ถัดมาอยู่ในช่วงอายุ 31-40 ปี และ 51-60 ปี ร้อยละ 24.67 และ 19.08 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำนั้นพบว่ากว่าร้อยละ 43 มีอายุอยู่ในช่วง 21-30 ปี ถัดมาอยู่ในช่วงอายุ 31-40 ปี และ 41-50 ปี ร้อยละ 25.67 และ 14.67 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.3 ดังนั้นนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีการกระจายตัวของช่วงอายุตั้งแต่ 21-60 ปีในสัดส่วนใกล้เคียงกัน

ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำกว่าร้อยละ 68 เป็นวัยรุ่นและวัยกลางคน ตอนต้น แบ่งออกเป็นผู้ที่มีอายุอยู่ในช่วง 21-30 ปี ร้อยละ 43.67 และร้อยละ 25.67 มีอายุอยู่ในช่วง 31-40 ปี สรุปได้ว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำอยู่ช่วงอายุ 21-30 ปีมากที่สุด และมากกว่านักท่องเที่ยวในช่วงอายุเดียวกันของการบินไทย

ตารางที่ 4.4 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามอายุ

| อายุ | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย | | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | |
|------------------------|---------------------------------|--------|---------------------------------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| อายุ 20 ปี หรือต่ำกว่า | 7 | 2.30 | 7 | 2.33 |
| อายุ 21-30 ปี | 81 | 26.64 | 131 | 43.67 |
| อายุ 31-40 ปี | 75 | 24.67 | 77 | 25.67 |
| อายุ 41-50 ปี | 54 | 17.76 | 44 | 14.67 |
| อายุ 51-60 ปี | 58 | 19.08 | 33 | 11.00 |
| อายุ 61 ปีขึ้นไป | 29 | 9.54 | 8 | 2.67 |
| รวม | 304 | 100.00 | 300 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

ถิ่นที่อยู่ การจัดกลุ่มถิ่นที่อยู่ของนักท่องเที่ยวในการศึกษานี้ได้ดัดแปลงมาจากการแบ่งถิ่นที่อยู่ของนักท่องเที่ยวของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบผลการศึกษาดังนี้ นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยเป็นชาวยุโรปร้อยละ 61.18 รองลงมาเป็นชาวอเมริกัน และชาวออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ คิดเป็นร้อยละ 19.41 และ 12.17 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.5 ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำก็เป็นชาวยุโรปกว่าร้อยละ 66 ถัดมาเป็นชาวอเมริกัน และผู้ที่อยู่ในโอเชียเนีย ร้อยละ 19 และ 9.33 ตามลำดับ

จะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำ มีสัดส่วนจากภูมิภาคต่าง ๆ ใกล้เคียงกัน

ตารางที่ 4.5 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามถิ่นที่อยู่โดยแบ่งถิ่นที่อยู่ของนักท่องเที่ยวเป็น 4 กลุ่ม

| ถิ่นที่อยู่ | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย | | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | |
|-----------------------|---------------------------------|--------|---------------------------------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ประเทศในทวีปอเมริกา | 59 | 19.41 | 57 | 19.00 |
| ประเทศในทวีปยุโรป | 186 | 61.18 | 200 | 66.67 |
| ประเทศในโอเชียเนีย | 37 | 12.17 | 28 | 9.33 |
| ประเทศในทวีปเอเชีย | 5 | 1.65 | 4 | 1.33 |
| ประเทศในทวีปแอฟริกา | 10 | 3.29 | 6 | 2.00 |
| ประเทศแถบตะวันออกกลาง | 7 | 2.30 | 5 | 1.67 |
| รวม | 304 | 100.00 | 300 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

อาชีพ นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยร้อยละ 25.33 มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัท เป็นผู้ประกอบวิชาชีพเฉพาะทางร้อยละ 23.68 และเป็นผู้บริหารหรือเจ้าของกิจการร้อยละ 18.09 ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นพนักงานบริษัทมากที่สุดเช่นกัน ถัดมาเป็นผู้ประกอบวิชาชีพเฉพาะทาง และผู้บริหารหรือเจ้าของกิจการ ร้อยละ 31.33, 20.33 และ 14.33 ตามลำดับดังแสดงในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามอาชีพ

| อาชีพ | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย | | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | |
|----------------------------|---------------------------------|--------|---------------------------------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ผู้บริหารหรือเจ้าของกิจการ | 55 | 18.09 | 43 | 14.33 |
| ผู้ประกอบวิชาชีพเฉพาะทาง | 72 | 23.68 | 61 | 20.33 |
| พนักงานบริษัท | 77 | 25.33 | 94 | 31.33 |
| พนักงานของรัฐ | 24 | 7.89 | 21 | 7.00 |
| นักเรียนนักศึกษา | 12 | 3.95 | 34 | 11.33 |
| แรงงานมีฝีมือ | 32 | 10.53 | 21 | 7.00 |
| เกษียณ | 26 | 8.55 | 4 | 1.33 |
| อื่นๆ | 6 | 1.97 | 22 | 7.33 |
| รวม | 304 | 100.00 | 300 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

ระดับรายได้ จากตารางที่ 4.7 นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีรายได้มากกว่า 6,000 ดอลลาร์สหรัฐ มากที่สุด ถัดมาเป็นผู้มีรายได้อยู่ในช่วง 3,001-4,000 และ 2,001-3,000 ดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 24.34, 22.37, และ 17.43 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นผู้ที่มีรายได้ในช่วง 1,001-2,000 ดอลลาร์สหรัฐมากที่สุด ถัดมาเป็นผู้ที่มีรายได้ในช่วง 3,001-4,000 และ 2,001-3,000 ดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 20, 19.33 และ 18.67 ตามลำดับ นักท่องเที่ยวกลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 6,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน ใช้สายการบินไทยในสัดส่วนมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ

การศึกษา นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด ประมาณร้อยละ 47 รองลงมาเป็นผู้ที่มีการศึกษต่ำกว่าระดับปริญญาตรี และผู้ที่มีการศึกษาระดับปริญญาโทหรือสูงกว่าคิดเป็นร้อยละ 31.91 และ 21.05 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมีการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุดเช่นเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 40.67 รองลงมาเป็นผู้ที่มี

การศึกษาต่ำกว่าระดับปริญญาตรี และปริญญาโทหรือสูงกว่า คิดเป็นร้อยละ 32.33 และ 27 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.7 การจำแนกนักท่องเที่ยวยุโรปตามรายได้ต่อเดือน

| ระดับรายได้ (ดอลลาร์สหรัฐ) | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย | | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | |
|-------------------------------|---------------------------------|--------|---------------------------------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ต่ำกว่า 1,001 | 17 | 5.59 | 24 | 8.00 |
| 1,001-2,000 | 46 | 15.13 | 60 | 20.00 |
| 2,001-3,000 | 53 | 17.43 | 56 | 18.67 |
| 3,001-4,000 | 68 | 22.37 | 58 | 19.33 |
| 4,001-5,000 | 27 | 8.88 | 35 | 11.67 |
| 5,001-6,000 | 19 | 6.25 | 21 | 7.00 |
| มากกว่า 6,000 | 74 | 24.34 | 46 | 15.33 |
| รวม | 304 | 100.00 | 300 | 100.00 |
| เฉลี่ย | 6,224 | | 5,459 | |

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 4.8 การจำแนกนักท่องเที่ยวยุโรปตามระดับการศึกษา

| การศึกษา | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย | | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | |
|---------------------|---------------------------------|--------|---------------------------------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ต่ำกว่าปริญญาตรี | 97 | 31.91 | 97 | 32.33 |
| ปริญญาตรี | 143 | 47.04 | 122 | 40.67 |
| ปริญญาโทหรือสูงกว่า | 64 | 21.05 | 81 | 27.00 |
| รวม | 304 | 100.00 | 300 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

4.2.2 พฤติกรรมในการท่องเที่ยว

จากการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวทั้งจากการเก็บแบบสอบถามและการสัมภาษณ์สามารถอธิบายพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวได้ดังนี้

การเที่ยวซ้ำ นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวซ้ำคิดเป็นร้อยละ 52.30 และเป็นนักท่องเที่ยวครั้งแรกร้อยละ 47.70 ส่วนผู้ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นนักท่องเที่ยวซ้ำคิดเป็นร้อยละ 55.33 และเป็นนักท่องเที่ยวครั้งแรกร้อยละ 46.19 ดังแสดงในตารางที่ 4.9 ดังนั้นนักท่องเที่ยวทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มาเที่ยวซ้ำ

ตารางที่ 4.9 การจำแนกนักท่องเที่ยวออกเป็นผู้ที่มาเที่ยวครั้งแรกกับผู้ที่มาเที่ยวซ้ำ

| จำนวนครั้งที่มาประเทศไทย | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย | | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | |
|--------------------------|---------------------------------|--------|---------------------------------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ครั้งแรก | 145 | 47.70 | 134 | 44.67 |
| มากกว่า 1 ครั้ง | 159 | 52.30 | 166 | 55.33 |
| รวม | 304 | 100.00 | 300 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ทั้งผู้ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำต่างก็เดินทางมาประเทศไทยเพื่อท่องเที่ยวพักผ่อนมากกว่าร้อยละ 70 ถัดมาคือผู้ที่มาเพื่อเยี่ยมเพื่อนหรือญาติ และมาเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ เช่น เพื่อหาซื้อบ้าน, รับการรักษาพยาบาล, แข่งกีฬาและ หางานสรุปได้ว่าผู้ที่เดินทางมาประเทศสองในสามเดินทางมาเพื่อท่องเที่ยวพักผ่อนดังตารางที่ 4.10

กลุ่มการเดินทาง จากการสำรวจพบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมักเดินทางกับครอบครัวมากที่สุดร้อยละ 46.71 ลำดับถัดมาเป็นผู้ที่เดินทางกับกลุ่มเพื่อนและเดินทางลำพังคิดเป็นร้อยละ 27.63 และ 21.38 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมักเป็นผู้ที่เดินทางกับกลุ่มเพื่อนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 41 ลำดับถัดมาเป็นการเดินทางกับครอบครัวและการเดินทางเพียงลำพังคิดเป็นร้อยละ 30.67 และ 27.33 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.11

สรุปได้ว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมักเดินทางกับครอบครัวและนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมักเดินทางกับกลุ่มเพื่อน และโดยรวมแล้วชาวต่างชาติมักมาประเทศไทยกับครอบครัวมากที่สุด

ตารางที่ 4.10 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามวัตถุประสงค์การเดินทางมายังประเทศไทย

| วัตถุประสงค์ในการเดินทาง | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย | | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | |
|--------------------------|---------------------------------|--------|---------------------------------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ธุรกิจหรือบริการวิชาชีพ | 8 | 2.63 | 7 | 2.33 |
| ท่องเที่ยวพักผ่อน | 242 | 79.61 | 226 | 75.33 |
| เยี่ยมเพื่อนหรือญาติ | 32 | 10.53 | 45 | 15.00 |
| การเรียน/การศึกษา/อบรม | 8 | 2.63 | 4 | 1.33 |
| การประชุมสัมมนา | 4 | 1.32 | 0 | 0.00 |
| อาสาสมัคร | 0 | 0.00 | 1 | 0.33 |
| อื่นๆ | 10 | 3.29 | 17 | 5.67 |
| รวม | 304 | 100.00 | 300 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 4.11 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามกลุ่มการเดินทาง

| ลักษณะกลุ่มการเดินทาง | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย | | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | |
|-----------------------|---------------------------------|--------|---------------------------------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| คนเดียว | 65 | 21.38 | 82 | 27.33 |
| กลุ่มเพื่อน | 84 | 27.63 | 123 | 41.00 |
| ครอบครัว | 142 | 46.71 | 92 | 30.67 |
| เพื่อนร่วมงาน | 2 | 0.66 | 1 | 0.33 |
| นำเที่ยว | 3 | 0.99 | 1 | 0.33 |
| อื่นๆ | 8 | 2.63 | 1 | 0.33 |
| รวม | 304 | 100.00 | 300 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

ขนาดกลุ่มเพื่อน จากตารางที่ 4.12 นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำต่างก็มีขนาดกลุ่ม 1 ถึง 2 คนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 89.29 และร้อยละ 91.06 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มขนาดสามถึงสี่คนและสี่คนขึ้นไปนั้นมีสัดส่วนรวมกันประมาณร้อยละสิบของนักท่องเที่ยวทั้งสองกลุ่ม สรุปได้ว่านักท่องเที่ยวมักเดินทางท่องเที่ยวกับกลุ่มเพื่อนขนาดไม่เกินสองคนมากที่สุด

ตารางที่ 4.12 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามขนาดของกลุ่มเพื่อน

| ขนาดของกลุ่มเพื่อน | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย | | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | |
|--------------------|---------------------------------|--------|---------------------------------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| 1-2 คน | 75 | 89.29 | 112 | 91.06 |
| 3-4 คน | 5 | 5.95 | 10 | 8.13 |
| 5 คนขึ้นไป | 4 | 4.76 | 1 | 0.81 |
| รวม | 84 | 100.00 | 123 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

ขนาดของครอบครัว นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีจำนวนสมาชิกครอบครัวร่วมเดินทางไม่เกินสองคนกว่าร้อยละ 81 รองลงมา มีจำนวนสมาชิกร่วมเดินทางไม่เกินสี่คนและสี่คนขึ้นไปร้อยละ 14.79 และร้อยละ 3.52 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมีจำนวนสมาชิกครอบครัวร่วมเดินทางไม่เกินสองคนมากที่สุดเช่นกัน ถัดมาเป็นครอบครัวที่มีสมาชิกร่วมเดินทางไม่เกินสี่คนและสี่คนขึ้นไปร้อยละ 12.82 และ 3.42 ตามลำดับ นักท่องเที่ยวที่เดินทางกับครอบครัวมีจำนวนสมาชิกร่วมเดินทางไม่เกินสองคนมากที่สุดกว่าร้อยละ 83 ดังแสดงในตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามขนาดของครอบครัว

| ขนาดของครอบครัว | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย | | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | |
|-----------------|---------------------------------|--------|---------------------------------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| 1-2 คน | 116 | 81.69 | 80 | 86.96 |
| 3-4 คน | 21 | 14.79 | 9 | 9.78 |
| 5 คนขึ้นไป | 5 | 3.52 | 3 | 3.26 |
| รวม | 142 | 100.00 | 92 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

ขนาดของกลุ่มเพื่อนร่วมงาน และขนาดของกลุ่มนำเที่ยว จากการสำรวจนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างพบนักท่องเที่ยวที่เดินทางกับกลุ่มเพื่อนร่วมงานและกลุ่มนำเที่ยวน้อยมากไม่ถึงร้อยละหนึ่งของตัวอย่างทั้งหมด ดังนั้นข้อมูลที่มีอาจไม่สามารถสรุปลงไปได้ว่าชาวต่างชาติที่เดินทางกับกลุ่มเพื่อนร่วมงานมีการกระจายตัวของขนาดของกลุ่มอย่างไร

ขนาดของกลุ่มการเดินทางอื่น ๆ นักท่องเที่ยวสามารถเลือกตอบลักษณะกลุ่มการเดินทางได้มากกว่าหนึ่งข้อ เช่น เดินทางมากับเพื่อนและนำเที่ยว หรือเพื่อนและครอบครัว กลุ่มการเดินทางลักษณะนี้มักมีสมาชิกสามคนขึ้นไป

อย่างไรก็ดีนักท่องเที่ยวที่มีกลุ่มการเดินทางแบบผสมมีสัดส่วนน้อยมากเมื่อเทียบกับกลุ่มอื่น ๆ คือประมาณร้อยละ 1.49 ของตัวอย่างทั้งหมด

การใช้บริการนำเที่ยวของนักท่องเที่ยว จากตารางที่ 4.14 นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยใช้บริการนำเที่ยวร้อยละ 53.29 ผู้ที่ไม่ใช้คิดเป็นร้อยละ 46.71 ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำไม่ได้ใช้บริการนำเที่ยวมากที่สุดร้อยละ 55.67 ส่วนผู้ที่ใช้บริการนำเที่ยวคิดเป็นร้อยละ 44.34

เมื่อนำมาเฉลี่ยกันแล้วสามารถกล่าวได้ว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 50 ไม่ได้ใช้บริการนำเที่ยวเมื่อมาพำนักอยู่ในประเทศไทย นักท่องเที่ยวร้อยละ 42.38 ใช้บริการนำเที่ยวเพียงบางช่วงเวลาหรือสถานที่ มีนักท่องเที่ยวเพียงร้อยละ 6.46 เท่านั้นที่ใช้บริการของบริษัทนำเที่ยวตลอดระยะเวลาที่อยู่ในประเทศไทย

ตารางที่ 4.14 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามลักษณะการใช้บริการของบริษัทนำเที่ยว

| การใช้บริการนำเที่ยว | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย | | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | |
|----------------------|---------------------------------|--------|---------------------------------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ใช้ | 162 | 53.29 | 133 | 44.34 |
| ไม่ใช้ | 142 | 46.71 | 167 | 55.67 |
| รวม | 304 | 100.00 | 300 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

แบบแผนค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว ในส่วนนี้จะทำการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำ และเพื่อแสดงให้เห็นรายละเอียดจึงแบ่งประเภทของการใช้จ่ายโดยใช้เกณฑ์ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย แบ่งประเภทค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวออกเป็น 7 หมวดย่อย ได้แก่ ค่าที่พัก ค่าอาหารและเครื่องดื่ม ค่าพาหนะเดินทางภายในประเทศ ค่าบริการในการท่องเที่ยว ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิง ค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

จากการสำรวจพบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 5,381.46 บาทต่อคนต่อวัน ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 3,24.78 บาทต่อคน ต่อวัน เมื่อนำมาเฉลี่ยกันแล้วทั้งสองกลุ่มมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 4,559.30 บาทต่อคนต่อวันดังตารางที่ 4.15

นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยใช้จ่ายหมวดค่าบริการในการท่องเที่ยวคิดเป็นสัดส่วนสูงที่สุดคิดเป็นร้อยละ 26.97 รองลงมาเป็นหมวดค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก คิดเป็นร้อยละ 20.88 และถัดมาเป็นหมวดค่าที่พักคิดเป็นร้อยละ 19.17 ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำนั้นมีค่าใช้จ่ายในหมวดการซื้อสินค้าและของที่ระลึกมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 23.75 ถัดมาเป็นหมวดค่าที่พักร้อยละ 21.57 และหมวดค่าอาหารและเครื่องดื่มร้อยละ 16.44

จากข้อมูลค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยนั้น หมวดค่าใช้จ่ายที่มีสัดส่วนมากที่สุด คือ หมวดค่าใช้จ่ายในการซื้อสินค้าและของที่ระลึก ถัดมาเป็นหมวดค่าที่พัก และหมวดค่าอาหารและเครื่องดื่ม ดังแสดงในตารางที่ 4.16 ข้อมูลนี้สอดคล้องกับสัดส่วนค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ และคล้ายคลึงกับสัดส่วนค่าใช้จ่ายของผู้ที่ใช้สายการบินไทย เพราะผู้ที่ใช้สายการบินไทยมีค่าบริการในการท่องเที่ยวคิดเป็นสัดส่วนมากที่สุด ถัดมาจึงเป็นหมวดค่าใช้จ่ายในการ ซื้อสินค้าและของที่ระลึก หมวดค่าที่พัก และหมวดค่าอาหารและเครื่องดื่ม ตามลำดับแบบแผนการใช้จ่ายของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

การที่สัดส่วนค่าบริการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย แตกต่างจากสัดส่วนค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวที่สำรวจโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในตารางที่ 4.16 อาจเป็นเพราะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมักใช้บริการนำเที่ยว โดยเฉพาะผู้ที่ใช้สายการบินไทยเดินทาง ส่วนใหญ่มักใช้บริการนำเที่ยว ดังแสดงในตารางที่ 4.14 จึงทำให้หมวดค่าบริการท่องเที่ยวของผู้ที่ใช้สายการบินไทยมีสัดส่วนสูงที่สุดเมื่อเทียบกับหมวดอื่น ๆ

สรุปได้ว่า นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีค่าใช้จ่ายรวมต่อคนต่อวัน และค่าใช้จ่ายในหมวดย่อยทุกหมวด มากกว่าผู้ที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ ยกเว้นหมวดค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด ซึ่งการที่นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมีค่าใช้จ่ายในหมวดนี้สูงกว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยอาจเป็นเพราะผู้ที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นกลุ่มที่นิยมเดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเองคิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 55 ดังตารางที่ 4.16 ทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายที่ไม่ได้วางแผนล่วงหน้าเตรียมเอาไว้ แต่ผู้ที่เดินทางด้วยสายการบินไทยมักมีการวางแผนการเดินทางล่วงหน้า และส่วนใหญ่จะใช้บริการนำเที่ยวจึงมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างแน่นอนและวางแผนได้ ทำให้ผู้ที่ใช้สายการบินไทยมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้น้อยกว่า

ตารางที่ 4.15 การเปรียบเทียบหมวดค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำ

| หมวดค่าใช้จ่าย | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย | | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | |
|--------------------------------|---------------------------------|----------|---------------------------------------|----------|
| | ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวัน | (ร้อยละ) | ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวัน | (ร้อยละ) |
| ค่าที่พัก | 1,031.48 | 19.17 | 803.55 | 21.57 |
| ค่าอาหารและเครื่องดื่ม | 811.65 | 15.08 | 612.18 | 16.44 |
| ค่าพาหนะเดินทางภายในประเทศ | 401.55 | 7.46 | 381.29 | 10.24 |
| ค่าบริการในการท่องเที่ยว | 1,451.48 | 26.97 | 332.23 | 8.92 |
| ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิง | 360.98 | 6.71 | 353.89 | 9.50 |
| ค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก | 1,123.52 | 20.88 | 884.51 | 23.75 |
| เบ็ดเตล็ด | 200.79 | 3.73 | 357.13 | 9.59 |
| รวมค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวัน | 5,381.46 | 100.00 | 3,724.78 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 4.16 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยว ในปี พ.ศ. 2545 จนถึงปี พ.ศ. 2547

| ปี พ.ศ. | 2545 | ร้อยละ | 2546 | ร้อยละ | 2547 | ร้อยละ |
|--------------------------------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|
| ค่าที่พัก | 1006.89 | 26.82365 | 981.48 | 26.00291 | 1,067.59 | 26.30925 |
| ค่าอาหารและเครื่องดื่ม | 633.03 | 16.86398 | 632.27 | 16.75109 | 683.21 | 16.83675 |
| ค่าพาหนะเดินทางภายในประเทศ | 315.81 | 8.413209 | 308.38 | 8.170089 | 315.25 | 7.768892 |
| ค่าบริการในการท่องเที่ยว | 164.56 | 4.383894 | 199.37 | 5.282024 | 220.6 | 5.436376 |
| ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิง | 458.28 | 12.20862 | 466.52 | 12.35978 | 503.31 | 12.40337 |
| ค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก | 1067.38 | 28.43511 | 1,074.08 | 28.45622 | 1,149.20 | 28.32042 |
| เบ็ดเตล็ด | 107.79 | 2.871536 | 112.4 | 2.977878 | 118.69 | 2.924948 |
| รวมค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวัน | 3753.74 | 100 | 3,774.50 | 100 | 4,057.85 | 100 |

ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2548)

4.3 การวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติด้วย MCA

ผลการศึกษานักท่องเที่ยวตัวอย่างรวม 575 คน แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย 297 คน และนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ 278 คน ทำการวิเคราะห์คุณลักษณะที่มีอิทธิพลต่อค่าใช้จ่ายภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยใช้วิธี MCA ในการวิเคราะห์ มีตัวแปรอิสระได้แก่ รายได้ต่อเดือน เพศ อายุ อาชีพ การท่องเที่ยวครั้งแรก การใช้สายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคอาเซียน และการใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย

ทั้งนี้เมื่อทำการวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรอิสระต่อค่าใช้จ่ายด้วยค่าสถิติ t-test และ F-test แล้วพบว่าเพศมีค่านัยสำคัญเท่ากับ 0.397 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติต่อค่าใช้จ่าย ณ ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 90 จึงได้ตัดตัวแปรเพศออกจากการวิเคราะห์ส่วนนี้ ดังแสดงในตารางที่ 4.17

ดังนั้นการวิเคราะห์นี้จึงมีชุดตัวแปรอิสระ 6 ตัว ได้แก่ รายได้ต่อเดือน อายุ อาชีพ การท่องเที่ยวครั้งแรก การใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศ และการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศ ดังแสดงในตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.17 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับตัวแปรคุณลักษณะของทั้งนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทยและใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

| ตัวแปร | ผลรวมกำลังสอง | องศาความเป็นอิสระ | ค่าเฉลี่ยของกำลังสอง | ค่าสถิติ F | ระดับนัยสำคัญ |
|--|----------------|-------------------|----------------------|------------|---------------|
| รายได้ต่อเดือน | 227,646,733.75 | 6 | 37,941,122.29 | 2.783 | 0.011 |
| อายุ | 147,495,789.80 | 5 | 29,499,157.96 | 2.164 | 0.057 |
| อาชีพ | 161,750,683.04 | 7 | 23,107,240.43 | 1.695 | 0.107 |
| การท่องเที่ยวครั้งแรก | 169,184,086.12 | 1 | 169,184,086.12 | 12.412 | 0.000 |
| การให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศ | 22,813,336.30 | 1 | 22,813,336.30 | 1.674 | 0.196 |
| การให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศ | 191,195,702.34 | 1 | 191,195,702.34 | 14.027 | 0.000 |

ที่มา: จากการคำนวณด้วยโปรแกรม SPSS 13.0

เมื่อวิเคราะห์ตัวแปรทั้ง 6 ด้วยวิธี MCA พบตัวแปรที่มีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติ 4 ตัว ได้แก่ ตัวแปรการท่องเที่ยวครั้งแรกและตัวแปรการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศมีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่าย ณ ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 99 รายได้ต่อเดือนมีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่าย ณ ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 ส่วนอายุมีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่าย ณ ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 90

ส่วนตัวแปรที่เหลือได้แก่ อาชีพ และการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศมีค่านัยสำคัญเท่ากับ 0.107 และ 0.196 จึงไม่มีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่าย ณ ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 90

ค่ากลาง (grand mean) ของค่าใช้จ่ายของทั้งนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำเท่ากับ 4,559.30 บาทต่อคนต่อวัน สามารถพยากรณ์ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวที่มีคุณลักษณะต่าง ๆ กันได้จากการนำค่าสัมประสิทธิ์ที่แสดงถึงความเบี่ยงเบนจากค่ากลางของแต่ละกลุ่ม (adjusted deviation) ดังแสดงในตารางที่ 4.17 นำมาบวกหรือลบออกจากค่ากลาง เช่น นักท่องเที่ยวที่มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 3,001-4,000 ดอลลาร์สหรัฐ จะมีค่าใช้จ่าย 3,957.73 บาทต่อคนต่อวัน (4,559.30 ลบด้วย 601.57) และถ้านักท่องเที่ยวคนนี้มีอายุระหว่าง 41-50 ปี จะมีค่าใช้จ่าย 4,301.58 บาทต่อคนต่อวัน (3,957.73 บวกด้วย 343.85) ถ้าคนผู้นี้ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเดินทางในประเทศไทยด้วยจะมีค่าใช้จ่าย 3,712.83 บาทต่อคนต่อวัน (4,301.58 ลบด้วย 588.75)

ตารางที่ 4.18 ผลการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของทั้งนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทยและใช้สายการบินต้นทุนต่ำ ด้วยวิธี MCA (Grand means = 4,559.30)

| ตัวแปรอิสระ | จำนวน ตัวอย่าง | Unadjusted Deviation | Eta | Adjusted deviation | Beta |
|-------------------|-------------------|-------------------------|--------------|-----------------------|--------------|
| 1. รายได้ต่อเดือน | | | 0.253 | | 0.171 |
| ต่ำกว่า \$1,001 | 47 | -833.78 | | 38.52 | |
| \$1,001 - \$2,000 | 106 | -899.59 | | -556.00 | |
| \$2,001 - \$3,000 | 122 | -543.37 | | -428.28 | |
| \$3,001 - \$4,000 | 117 | -549.07 | | -601.57 | |
| \$4,001 - \$5,000 | 61 | 283.48 | | 337.14 | |
| \$5,001 - \$6,000 | 36 | 1,583.61 | | 1,292.91 | |
| มากกว่า \$6,000 | 115 | 1,658.90 | | 979.56 | |

ตารางที่ 4.18 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของทั้งนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทยและใช้สายการบินต้นทุนต่ำ ด้วยวิธี MCA (Grand means = 4,559.30)

| ตัวแปรอิสระ | จำนวน ตัวอย่าง | Unadjusted Deviation | Eta | Adjusted deviation | Beta |
|--|-------------------|-------------------------|--------------|-----------------------|--------------|
| 2. อายุ | | | 0.230 | | 0.173 |
| น้อยกว่า 21 ปี | 14 | -1,979.77 | | -1,143.94 | |
| 21 -30 ปี | 212 | -996.85 | | -630.45 | |
| 31 -40 ปี | 152 | 203.56 | | -60.51 | |
| 41 -50 ปี | 98 | 547.68 | | 343.85 | |
| 51 -60 ปี | 91 | 1,053.74 | | 602.80 | |
| มากกว่า 60 ปี | 37 | 1,582.31 | | 1,900.40 | |
| 3. อาชีพ | | | 0.229 | | 0.156 |
| เจ้าของธุรกิจ/ผู้บริหาร | 98 | 1,509.17 | | 829.26 | |
| ผู้ประกอบการวิชาชีพ | 133 | -43.34 | | -184.71 | |
| พนักงานบริษัท | 171 | -52.73 | | 206.63 | |
| พนักงานของรัฐ | 45 | -529.78 | | -354.59 | |
| นักเรียน/นักศึกษา | 46 | -2,143.86 | | -1,204.21 | |
| แรงงานมีฝีมือ | 53 | 334.16 | | 545.71 | |
| เกษียณ | 30 | 148.69 | | -1,413.08 | |
| อื่นๆ | 28 | -1,172.57 | | -257.68 | |
| 4. การท่องเที่ยวครั้งแรก | | | 0.060 | | 0.148 |
| ใช่ | 279 | 255.71 | | 628.51 | |
| ไม่ใช่ | 325 | -219.51 | | -539.55 | |
| 5. การใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศมายังไทย | | | 0.111 | | 0.051 |
| ใช่ | 40 | -1,642.65 | | -756.91 | |
| ไม่ใช่ | 564 | 116.50 | | 53.68 | |
| 6. การใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย | | | 0.220 | | 0.152 |
| ใช่ | 307 | -850.83 | | -588.75 | |
| ไม่ใช่ | 297 | 879.48 | | 608.57 | |

หมายเหตุ: ค่า $R = 0.316$ และค่า $R^2 = 0.131$

ที่มา: จากการคำนวณด้วยโปรแกรม SPSS 13.0

ตัวแปรคุณลักษณะต่าง ๆ จะมีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวดังนี้ นักท่องเที่ยวกลุ่มที่มีรายได้ ระหว่าง 5,001-6,000 ดอลลาร์สหรัฐ จะมีค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันมากกว่า กลุ่มรายได้อื่น ๆ ส่วนนักท่องเที่ยวกลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 1,001-2,000 ดอลลาร์สหรัฐ จะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่ากลุ่มรายได้ อื่น ๆ สำหรับกลุ่มอายุจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับ ค่าใช้จ่ายคือนักท่องเที่ยวที่มีอายุมากจะใช้จ่ายมากกว่านักท่องเที่ยวที่มีอายุน้อย นักท่องเที่ยวที่มาจาก ประเทศไทยเป็นครั้งแรกจะมีค่าใช้จ่ายมากกว่านักท่องเที่ยวซ้ำ และนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยสายการบิน บินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศจะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่านักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยสายการบิน ไทย

ดังนั้นการเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศทำให้นักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่าย น้อยกว่าผู้ที่เดินทางด้วยสายการบินไทย

สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการท่องเที่ยวครั้งแรก และการใช้สายการบินต้นทุน ต่ำในประเทศไทยต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว พบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและมาประเทศ ไทยครั้งแรกจะมีค่าใช้จ่าย 5,796 บาทต่อคนต่อวัน ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำและ เป็นผู้ที่มาเที่ยวซ้ำจะมีค่าใช้จ่ายเพียง 3,431 บาทต่อคนต่อวัน ดังตารางที่ 4.19 การมาท่องเที่ยวครั้งแรกจึงมีอิทธิพลทางบวกต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 4.19 อิทธิพลของการท่องเที่ยวครั้งแรก และการใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยต่อ ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวมีหน่วยเป็น บาทต่อคนต่อวัน (Grand means = 4,559.30)

| | ผู้ใช้สายการบินไทย | ผู้ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ |
|---------------------------|--------------------|--------------------------|
| ผู้ที่มาประเทศไทยครั้งแรก | 5,796 | 4,599 |
| ผู้ที่มาเที่ยวซ้ำ | 4,628 | 3,431 |

ที่มา: จากการคำนวณ

4.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ: วิเคราะห์ด้วย Poisson regression และ OLS

เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยว โดยมีตัวแปรอิสระ ได้แก่ รายได้ต่อเดือน เพศ อาชีพ อายุ การท่องเที่ยวครั้งแรก การใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำใน เส้นทางระหว่างประเทศ และการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศ โดยใช้ วิธีการวิเคราะห์ถดถอยปัวซอง (Poisson Regression) เปรียบเทียบกับวิธีวิเคราะห์ถดถอยกำลังสอง

น้อยที่สุด (ordinary least square) ซึ่งใช้ในการพยากรณ์ทั่วไป โดยใช้ฟังก์ชันที่ขาดอย่างจำนวน 562 ตัวอย่าง มาทำการวิเคราะห์

จากผลการวิเคราะห์พบว่าอิทธิพลของตัวแปรอิสระต่อจำนวนวันพักของทั้งสองวิธี เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยการวิเคราะห์ทั้งสองวิธีสามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนวันพักกับตัวแปรอิสระต่าง ๆ ได้ใกล้เคียงกัน ดังแสดงในตารางที่ 4.20

ผลการวิเคราะห์ด้วยวิธีปัวซอง พบตัวแปรที่มีนัยสำคัญต่อจำนวนวันพัก ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ขึ้นไป ได้แก่ เพศ, อาชีพ, การท่องเที่ยวครั้งแรก และการใช้บริการสายการบิน ต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศ

ด้วยวิธี OLS พบว่า เพศ, อาชีพ (ยกเว้นอาชีพนักเรียนนักศึกษา), การท่องเที่ยวครั้งแรก และการใช้บริการสายการบิน ต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศมีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักอย่างมีนัยสำคัญที่ค่าความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ขึ้นไป

เพศ นักท่องเที่ยวเพศชายมีวันพักยาวนานกว่าเพศหญิงที่ระดับความเชื่อมั่น 99%

อาชีพ ผู้ที่มีอาชีพกลุ่มที่ 4 ได้แก่ เกษียณ, แม่บ้าน, ว่างาน จะมีวันพักยาวนานกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ๆ เพราะอาชีพเหล่านี้ไม่มีกำหนดเวลา หรืองานเร่งด่วนที่ต้องสะสางเหมือนกลุ่มอาชีพอื่น ผู้ที่มาครั้งแรก ในส่วนของตัวแปรการมาท่องเที่ยวครั้งแรกพบว่านักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวซ้ำจะมีวันพักยาวนานกว่าผู้ที่มาเที่ยวครั้งแรกที่ระดับความเชื่อมั่น 99% ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของมิ่งสรรพ ขาวสอาด และคณะ (2544) ที่พบว่านักท่องเที่ยวยุโรปที่มีวันพักยาวนานมักมีประสบการณ์ในการเที่ยวประเทศไทยมาแล้ว

ตารางที่ 4.20 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวด้วย

วิธีวิเคราะห์ปัวซองเปรียบเทียบกับวิธีวิเคราะห์ถดถอยกำลังสองน้อยที่สุด

| ตัวแปรอิสระ | วิธีวิเคราะห์ถดถอยกำลังสองน้อยที่สุด | | วิธีวิเคราะห์ถดถอยปัวซอง | |
|----------------------------------|--------------------------------------|----------------|--------------------------|----------------|
| | สัมประสิทธิ์ | ระดับนัยสำคัญ. | สัมประสิทธิ์ | ระดับนัยสำคัญ. |
| ค่าคงที่ | 17.6198 | 0.0000 | 2.8494 | 0.0000 |
| รายได้ต่อเดือน (\$) | 0.0162 | 0.5346 | 0.0010 | 0.2138 |
| เพศชาย | 1.6169 | 0.0217 | 0.0995 | 0.0000 |
| ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปี | 0.4626 | 0.6453 | 0.0246 | 0.3166 |
| ผู้ที่มีอายุระหว่าง 31 ถึง 50 ปี | 0.4391 | 0.6258 | 0.0206 | 0.4750 |

ตารางที่ 4.20 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวด้วย
วิธีวิเคราะห์ปัวของเปรียบเทียบกับวิธีวิเคราะห์ถดถอยกำลังสองน้อยที่สุด

| ตัวแปรอิสระ | วิธีวิเคราะห์ถดถอยกำลังสอง น้อยที่สุด | | วิธีวิเคราะห์ถดถอยปัวของ | |
|---|--|-------------------|--------------------------|-------------------|
| | สัมประสิทธิ์ | ระดับ นัยสำคัญ | สัมประสิทธิ์ | ระดับ นัยสำคัญ |
| ผู้ที่มีอาชีพเจ้าของธุรกิจ/ผู้บริหาร, ผู้ประกอบการวิชาชีพ และแรงงานฝีมือ | -3.5707 | 0.0031 | -0.2014 | 0.0000 |
| ผู้ที่มีอาชีพพนักงานบริษัทหรือ พนักงานของรัฐ | -3.2689 | 0.0082 | -0.1834 | 0.0000 |
| ผู้ที่เป็นนักเรียนนักศึกษา | -2.0965 | 0.2113 | -0.1098 | 0.0310 |
| การท่องเที่ยวครั้งแรก | -2.0277 | 0.0041 | -0.1242 | 0.0000 |
| การใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ ระหว่างประเทศมาไทย | 0.1669 | 0.9022 | 0.0117 | 0.7817 |
| การใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ ในประเทศไทย | 3.4922 | 0.0000 | 0.2102 | 0.0000 |

หมายเหตุ: วิธี OLS มีค่า adjusted $R^2 = 0.086$ และค่า $F(10, 551) = 6.26$ (prob. = 0.000)

วิธีปัวของ มีค่า $R^2 P = 0.1340$ และมีค่า $R^2 D = 0.1132$ ค่าไคสแควร์ (10) = 220.2051 (prob. = 0.000)

ที่มา: จากการคำนวณด้วยโปรแกรม NLOGIT 3.0

นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยจะมีวันพักนานกว่าผู้ใช้สายการบินไทยที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ส่วนหนึ่งน่าจะมาจากการนักท่องเที่ยวที่ประหยัดเงินได้จากการมีสายการบินต้นทุนต่ำนำเงินเหล่านี้มาใช้จ่ายเพื่อการเพิ่มวันพักในประเทศ

จากการศึกษาสรุปได้ว่า เพศ อาชีพ การท่องเที่ยวครั้งแรก และการใช้สายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศ มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยเพศชายจะมีวันพักยาวนานกว่าเพศหญิง ผู้ที่เกษียณ ว่างานหรือแม่บ้านจะมีวันพักมากกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ๆ ส่วนผู้ที่มาท่องเที่ยวครั้งแรกจะมีวันพักน้อยกว่าผู้ที่มาเที่ยวซ้ำ และผู้ใช้สายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศจะมีวันพักนานกว่าผู้ใช้สายการบินไทยและสายการบินปกติภายในประเทศ ดังนั้นการมี

สายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางภายในประเทศจะทำให้นักท่องเที่ยวมีที่พักในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

4.5 รูปแบบการเดินทางภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

จากการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม MAP for Windows version 1.1.2 โดยแบ่งรูปแบบการเดินทางในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติออกเป็น 7 รูปแบบ คือ แบบเส้นตรง แบบสองขา แบบสามขา แบบวน แบบวนและเส้นตรง แบบวนออก และ แบบอื่น ๆ พบว่านักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทยมีการเดินทางแบบเส้นตรงเป็นส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 51.32 (ตารางที่ 4.21) ถัดมาเป็นการเดินทางแบบวน และการเดินทางแบบสองขา คิดเป็นร้อยละ 15.46 และ 12.50 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำนั้นจะมีการเดินทางแบบเส้นตรงมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.85 ถัดมาเป็นการเดินทางแบบสองขา และการเดินทางแบบอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 21.33 และ 10.67 ตามลำดับ เมื่อนำรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารทั้งสองกลุ่มมาเฉลี่ยกันแล้ว พบว่านักท่องเที่ยวเหล่านี้จะมีการเดินทางแบบเส้นตรงมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.85 ถัดมาเป็นการเดินทางแบบสองขา และการเดินทางแบบวน คิดเป็นร้อยละ 16.89 และ 12.91 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.21 รูปแบบการเดินทางภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

| | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย | ร้อยละ | นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ | ร้อยละ | เฉลี่ย |
|--------------|---------------------------------|--------|---------------------------------------|--------|--------|
| แบบเส้นตรง | 156 | 51.32 | 127 | 42.33 | 46.85 |
| แบบวน | 47 | 15.46 | 31 | 10.33 | 12.91 |
| แบบสองขา | 38 | 12.5 | 64 | 21.33 | 16.89 |
| แบบวนออก | 31 | 10.2 | 17 | 5.67 | 7.95 |
| แบบเส้นและวน | 18 | 5.92 | 26 | 8.67 | 7.28 |
| อื่น ๆ | 10 | 3.29 | 32 | 10.67 | 6.95 |
| แบบสามขา | 4 | 1.32 | 3 | 1 | 1.16 |
| รวม | 304 | 100.00 | 300 | 100.00 | 100.00 |

ที่มา: จากการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม MAP for windows version 1.1.2

สรุปได้ว่าทั้งนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำมีพฤติกรรมการเดินทางแบบเส้นตรงมากที่สุด จากการสัมภาษณ์พบว่านักท่องเที่ยวเหล่านี้ต้องการใช้เวลาในการเยี่ยมชมแต่ละสถานที่อย่างเต็มที่ ลักษณะการเดินทางจะมีการใช้บริการสายการบิน

ภายในประเทศไปยังจังหวัดใดจังหวัดหนึ่งแล้วเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัดหรือพื้นที่โดยรอบ อาจมีการเดินทางไปจังหวัดใกล้เคียง แต่จะเดินทางกลับในเส้นทางเดิม

การที่รูปแบบการเดินทางที่ได้รับความนิยมลำดับที่ 2 ของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยเป็นแบบวน และผู้ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นแบบสองขา อาจเป็นเพราะนักท่องเที่ยวทั้งสองกลุ่มมีการเดินทางไปทั้งภาคเหนือและภาคใต้ แต่นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยนั้นสามารถเดินทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังจังหวัดภูเก็ตได้โดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ แต่ถ้านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำต้องการเดินทางจากภาคเหนือไปภาคใต้จะต้องมาเปลี่ยนเครื่องบินที่กรุงเทพฯ เพราะสายการบินต้นทุนต่ำไม่มีเส้นทางจากภาคเหนือไปภาคใต้โดยตรง จึงทำให้รูปแบบการเดินทางลำดับที่สองของนักท่องเที่ยวทั้งสองกลุ่มมีรูปแบบที่ต่างกัน

ในส่วนของรูปแบบการเดินทางที่ได้รับความนิยมลำดับที่ 3 ของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นแบบอื่น ๆ นั้น เป็นเพราะนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย ทำให้จัดเป็นกลุ่มได้ยาก ทำให้สัดส่วนแบบอื่น ๆ และแบบสองขาของผู้ที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำจึงมีค่าใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 10.67 และ 10.33 ตามลำดับ

4.6 การเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

การที่นักท่องเที่ยวเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำแทนการเดินทางด้วยสายการบินปกติจะทำให้พวกเขาประหยัดเงินได้จำนวนหนึ่งจากส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร การสำรวจนี้ต้องการทราบว่านักท่องเที่ยวจะนำเงินนี้ไปใช้จ่ายหรือไม่ ถ้านำไปใช้เขาจะนำไปใช้ในกิจกรรมใด

จากนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งตอบแบบสอบถามจำนวน 296 คน ดังตารางที่ 4.22 พบว่านักท่องเที่ยวที่ยินดีจะนำเงินมาใช้จ่ายคิดเป็นร้อยละ 68 ไม่ใช้จ่ายคิดเป็นร้อยละ 32

ตารางที่ 4.22 ทศนคติต่อการใช้จ่ายเงินที่ประหยัดได้จากการใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

| | จำนวน | ร้อยละ |
|------------------------------|------------|---------------|
| นำเงินที่ประหยัดได้ไปใช้จ่าย | 205 | 68 |
| ไม่ใช้ | 91 | 32 |
| รวม | 296 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

ในบรรดานักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำซึ่งเลือกนำเงินที่มีไปใช้จ่าย จะพบว่านักท่องเที่ยวใช้จ่ายเงินซื้อสินค้าและของที่ระลึกเพิ่มขึ้นมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 22.38

ของนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ รองลงมาเป็นการเพิ่มจำนวนสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทยร้อยละ 21.68 และร้อยละ 17.48 เลือกที่จะเพิ่มจำนวนที่พักในประเทศไทย ดังแสดงในตารางที่ 4.23

นักท่องเที่ยวประมาณร้อยละ 95 ของผู้ที่ยินดีนำเงินมาใช้จ่ายจะได้ใช้จ่ายในประเทศไทย ดังนั้นเงินที่ประหยัดได้จากการมีสายการบินต้นทุนต่ำนี้ยังคงเป็นรายได้ให้กับประเทศไทยแต่กระจายไปยังการใช้จ่ายด้านอื่น ๆ แทน

ตารางที่ 4.23 กิจกรรมการใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นเมื่อนักท่องเที่ยวประหยัดเงินได้จากการใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

| กิจกรรม | จำนวน | ร้อยละ |
|--|------------|---------------|
| ซื้อสินค้าและของที่ระลึกมากขึ้น | 96 | 22.38 |
| เพิ่มจำนวนสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทย | 93 | 21.68 |
| ใช้จ่ายเพื่อความบันเทิงมากขึ้น | 39 | 9.09 |
| เพิ่มปริมาณหรือมาตรฐานของอาหารและเครื่องดื่ม | 29 | 6.76 |
| เพิ่มมาตรฐานของที่พัก | 56 | 13.05 |
| เพิ่มจำนวนที่พักในประเทศไทย | 75 | 17.48 |
| เพิ่มมาตรฐานของบริการนำเที่ยว | 9 | 2.10 |
| อื่น ๆ | 13 | 3.03 |
| ใช้จ่ายในประเทศอื่น ๆ ระหว่างการเดินทาง | 7 | 1.63 |
| ไม่ตอบ | 12 | 2.80 |
| รวม | 429 | 100.00 |

ที่มา: จากการสำรวจ

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

การศึกษานี้มีบทสรุปและข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

5.1 บทสรุป

ข้อสรุปแบ่งออกเป็น 3 ประการ ตามวัตถุประสงค์ในการศึกษา คือ

★สรุปแนวโน้มของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยทางอากาศ

★สรุปพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำและ นักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทย ซึ่งประกอบไปด้วยเรื่อง

- ลักษณะทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยว
- พฤติกรรมการใช้จ่าย
- จำนวนวันพัก
- รูปแบบการเดินทาง

★สรุปผลการศึกษากการเปลี่ยนแปลงของค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

5.1.1 สรุปแนวโน้มของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยทางอากาศ

ในการศึกษาอิทธิพลของการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาয়งไทยต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประเทศไทยทางอากาศได้ใช้วิธี Piecewise regression เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาয়งไทยต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประเทศไทยทางอากาศ เปรียบเทียบกับวิธีวิเคราะห์ Time Trend เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติกับอิทธิพลของเวลา พบว่าค่า RMSE ของวิธี Piecewise regression มีค่าน้อยกว่า ดังนั้นวิธี Piecewise regression จึงมีความเหมาะสมในการศึกษาแนวโน้มของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาয়งประเทศไทยทางอากาศมากกว่าวิธีวิเคราะห์ Time Trend

ผลการศึกษารูปได้ว่าการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาয়งประเทศไทย ทำให้นักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เดินทางมาประเทศไทยเพิ่มขึ้น ไม่ว่าจะประเทศนั้นจะมีสายการบินต้นทุนต่ำมายังประเทศไทยโดยตรงหรือไม่ เพราะประเทศที่ไม่มี

สายการบินต้นทุนต่ำมาประเทศไทยโดยตรงสามารถเดินทางไปยังประเทศใกล้เคียงเพื่อเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำมาประเทศไทยได้อีกต่อหนึ่ง เช่น ฟิลิปปินส์

5.12 สรุปพฤติกรรมกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ก) ลักษณะทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง นักท่องเที่ยวประมาณร้อยละ 50 มีอายุอยู่ในช่วง 21 ถึง 40 ปี ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวยุโรปกว่าร้อยละ 60 นักท่องเที่ยวเหล่านี้ประมาณร้อยละ 50 เป็นผู้ประกอบวิชาชีพเฉพาะทางและพนักงานบริษัท นักท่องเที่ยวมีรายได้มากกว่า \$6,000 ต่อเดือน มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 24 มีการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุดประมาณร้อยละ 47

เมื่อพิจารณาพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวพบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นผู้มาเที่ยวซ้ำ และมีวัตถุประสงค์ในการมาประเทศไทยเพื่อท่องเที่ยวพักผ่อน โดยนักท่องเที่ยวมักเดินทางกับครอบครัวมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 47 โดยมีขนาดของสมาชิกครอบครัว 2 คน โดยกว่าครึ่งใช้บริการนำเที่ยวในการเดินทาง

ในส่วนของแบบแผนการใช้จ่ายพบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวัน 5,381 บาท มีค่าใช้จ่ายในหมวดการให้บริการนำเที่ยวมากที่สุด ถัดมาเป็นการซื้อสินค้าและของที่ระลึก และค่าที่พัก

นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง นักท่องเที่ยวประมาณร้อยละ 70 มีอายุอยู่ในช่วง 21 ถึง 40 ปี เป็นนักท่องเที่ยวยุโรปกว่าร้อยละ 67 นักท่องเที่ยวเหล่านี้ประมาณร้อยละ 50 เป็นผู้ประกอบวิชาชีพเฉพาะทางและพนักงานบริษัท นักท่องเที่ยวมีรายได้ 1,000-2,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 20 การศึกษาเป็นระดับปริญญาตรีมากที่สุดประมาณร้อยละ 40

เมื่อพิจารณาพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวพบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นผู้มาเที่ยวซ้ำ และมีวัตถุประสงค์ในการมาประเทศไทยเพื่อท่องเที่ยวพักผ่อน โดยนักท่องเที่ยวมักเดินทางกับกลุ่มเพื่อนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 40 โดยมีขนาดของกลุ่ม 2 คน โดยกว่าครึ่งไม่ได้ใช้บริการนำเที่ยวในการเดินทาง

ในส่วนของแบบแผนการใช้จ่ายพบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีค่าใช้จ่าย 3,724 บาทต่อคนต่อวัน มีค่าใช้จ่ายในหมวดการซื้อสินค้าและของที่ระลึกมากที่สุด ถัดมาเป็นค่าที่พัก และค่าอาหารและเครื่องดื่ม

ข) การวิเคราะห์คุณลักษณะต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

จากการศึกษาจากนักท่องเที่ยวตัวอย่างรวม 575 คน แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย 297 คน และนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ 278 คน ทำการวิเคราะห์คุณลักษณะที่มีอิทธิพลต่อค่าใช้จ่ายภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยใช้วิธี MCA ในการวิเคราะห์ มีตัวแปรอิสระได้แก่ รายได้ต่อเดือน อายุ อาชีพ การท่องเที่ยวครั้งแรก การใช้สายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคอาเซียน และการใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย

ผลการศึกษาพบตัวแปรที่มีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติโดยมีความเชื่อมั่นร้อยละ 90 ขึ้นไป 4 ตัว ได้แก่ ตัวแปรการท่องเที่ยวครั้งแรก ตัวแปรการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศ รายได้ต่อเดือน และอายุ

ค่ากลางของค่าใช้จ่ายของทั้งนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำเท่ากับ 4,559.30 บาทต่อคนต่อวัน นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยจะมีค่าใช้จ่าย 5,168 บาทต่อคนต่อวัน และนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำจะมีค่าใช้จ่าย 3,970 บาทต่อคนต่อวัน

ดังนั้นสรุปได้ว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย

สำหรับตัวแปรการท่องเที่ยวครั้งแรกพบว่า ผู้ที่มาท่องเที่ยวครั้งแรกจะมีค่าใช้จ่ายมากกว่าผู้ที่มาเที่ยวซ้ำ ในส่วนของรายได้ต่อเดือนพบว่า ผู้ที่มีรายได้ 5,001-6,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือนจะมีค่าใช้จ่ายมากกว่าช่วงรายได้อื่น ๆ และผู้ที่มีอายุมากกว่า 60 ปีจะมีค่าใช้จ่ายมากกว่าช่วงอายุอื่น ๆ

ค) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

จากการวิเคราะห์ด้วยค่าเฉลี่ยร้อยละพบว่า นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีจำนวนวันพักเฉลี่ย 14.89 วันต่อคน และนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมีจำนวนวันพักเฉลี่ย 18.65 วันต่อคน เมื่อนำมาเฉลี่ยกันแล้วนักท่องเที่ยวทั้งสองกลุ่มมีจำนวนวันพัก 16.70 วันต่อคน

เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยว โดยมีตัวแปรอิสระได้แก่ รายได้ต่อเดือน เพศ อาชีพ อายุ การท่องเที่ยวครั้งแรก การใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศ และการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศ โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ถดถอยปัวซอง (Poisson regression) เทียบกับวิธีการวิเคราะห์ถดถอยกำลังสองน้อยที่สุด (ordinary least squares: OLS) โดยใช้นักท่องเที่ยวตัวอย่างจำนวน 562 ตัวอย่าง

ผลการวิเคราะห์ด้วยวิธีปัวซอง พบตัวแปรที่มีนัยสำคัญต่อจำนวนวันพัก ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ขึ้นไป ได้แก่ เพศ, อาชีพ, การท่องเที่ยวครั้งแรก และการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศ

ด้วยวิธี OLS พบว่า เพศ, อาชีพ (ยกเว้นอาชีพนักเรียนนักศึกษา), การท่องเที่ยวครั้งแรก และการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศมีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักอย่างมีนัยสำคัญที่ค่าความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ขึ้นไป

การวิเคราะห์ทั้งสองวิธีให้ผลตรงกันว่าโดยเพศชายจะมีวันพักนานกว่าเพศหญิง ผู้ที่มีอาชีพเกษียณ ว่างานหรือแม่บ้านจะมีวันพักนานกว่านักท่องเที่ยวที่มีอาชีพที่มีรายได้อื่นๆ ผู้ที่มาท่องเที่ยวครั้งแรกจะมีวันพักน้อยกว่าผู้ที่มาเที่ยวซ้ำ และนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำจะมีจำนวนวันพักมากกว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย

ง) รูปแบบการเดินทางภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

การวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม MAP for Windows version 1.1.2 ซึ่งแบ่งรูปแบบการเดินทางในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติออกเป็น 7 รูปแบบ คือ แบบเส้นตรง แบบสองขา แบบสามขา แบบวน แบบวนและเส้นตรง แบบวนออก และแบบอื่น ๆ พบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำมีพฤติกรรมการเดินทางแบบเส้นตรงมากที่สุด เพราะนักท่องเที่ยวเหล่านี้ต้องการใช้เวลาในการเยี่ยมชมแต่ละสถานที่อย่างเต็มที่ ลักษณะการเดินทางจะมีการใช้บริการสายการบินภายในประเทศไปยังจังหวัดใดจังหวัดหนึ่งแล้วเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัดหรือพื้นที่โดยรอบ อาจมีการเดินทางไปจังหวัดใกล้เคียง แต่จะเดินทางกลับในเส้นทางเดิม

การที่รูปแบบการเดินทางที่ได้รับความนิยมลำดับที่ 2 ของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยเป็นแบบวน และผู้ที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นแบบสองขา อาจเป็นเพราะนักท่องเที่ยวทั้งสองกลุ่มมีการเดินทางไปทั้งภาคเหนือและภาคใต้ แต่นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยนั้นสามารถเดินทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังจังหวัดภูเก็ตได้โดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ แต่ถ้านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำต้องการเดินทางจากภาคเหนือไปภาคใต้จะต้องมาเปลี่ยนเครื่องบินที่กรุงเทพฯ เพราะสายการบินต้นทุนต่ำไม่มีเส้นทางจากภาคเหนือไปภาคใต้โดยตรง จึงทำให้รูปแบบการเดินทางลำดับที่สองของนักท่องเที่ยวทั้งสองกลุ่มมีรูปแบบที่ต่างกัน

5.1.3 ผลการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

จากการสำรวจนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำจำนวน 296 คน พบว่า นักท่องเที่ยวประมาณร้อยละ 68 ของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำยินดีนำเงินที่ประหยัดได้จากค่าโดยสารเครื่องบินมาใช้จ่ายในการเดินทางครั้งนี้

การใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวประมาณร้อยละ 95 ของผู้ที่ยินดีนำเงินมาใช้จ่ายเป็นการใช้จ่ายในประเทศไทย ดังนั้นเงินที่ประหยัดได้จากการมีสายการบินต้นทุนต่ำนี้ยังคงเป็นรายได้ให้กับประเทศไทยแต่กระจายไปยังการใช้จ่ายด้านอื่น ๆ แทน

5.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษา

จากผลการศึกษาต่าง ๆ เกี่ยวกับจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนที่เดินทางมาประเทศไทย พฤติกรรมในการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติ และการเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวที่ผ่านมา สามารถให้ข้อเสนอแนะกับฝ่ายต่าง ๆ ได้ดังนี้

5.2.1 รัฐบาลควรอำนวยความสะดวกให้กับสายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศที่จะมาใช้บริการสนามบินนานาชาติในประเทศไทย เพราะจะทำให้มีนักท่องเที่ยวเข้ามามากยิ่งขึ้น

5.2.2 ควรประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว และแหล่งช้อปปิ้งให้กับนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ ให้มากยิ่งขึ้น เพราะนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีวันพักในเมืองไทยมากกว่า และมีแนวโน้มที่จะใช้เงินเพื่อการซื้อสินค้า

5.2.3 สายการบินไทยควรรักษาเส้นทางการบินให้บริการจากภาคเหนือไปภาคใต้โดยตรงให้เข้มแข็ง เพราะเป็นตลาดที่ตนเองได้เปรียบ

5.3 ข้อเสนอแนะเพื่อการศึกษาครั้งต่อไป

การเก็บข้อมูลในการศึกษานี้เป็นการเก็บข้อมูลในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ จนถึงเดือนเมษายน ปี พ.ศ. 2549 ซึ่งช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงในฤดูกาลท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมเดินทางเข้ามาประเทศไทยพอดี การศึกษาในครั้งต่อไปน่าจะมีการเก็บข้อมูลทั้งในฤดูกาลและนอกฤดูกาลท่องเที่ยว เพื่อศึกษาว่าฤดูกาลจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเดินทางและค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวหรือไม่

เอกสารอ้างอิง

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2546. รายงานสรุปสถิติการท่องเที่ยวภายในประเทศปี 2546.

กรุงเทพฯ: กองวิชาการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

สถิติค่าใช้จ่ายนักท่องเที่ยวภายในประเทศ. แหล่งที่มา: <http://www2.tat.or.th/stat/download/tex/20/table%20summary%202004.xls>. 10 สิงหาคม 2549

2549. จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศ ปี พ.ศ. 2533 ถึง พ.ศ. 2549. กรุงเทพฯ: กองวิชาการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

คุณทลี เวชสาร. 2540. การวิจัยการตลาด. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ณัฐกานต์ โรจนุตมะ. 2542. ปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์การท่องเที่ยวภายในประเทศของชาวกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

นิภาภัทร จันทร์วงศ์. 2545. การวิเคราะห์อุปสงค์การท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน). 2549. ราคาโดยสารและข้อมูลทั่วไปของการบินไทย.

แหล่งที่มา: <http://www.thaiairways.com> 9 สิงหาคม 2549.

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด. 2549. ราคาโดยสารและข้อมูลทั่วไปของสายการบินไทยแอร์เอเชีย.

แหล่งที่มา: <http://www.airasia.com/index.htm> 9 สิงหาคม 2549.

บริษัท สกายเอเชีย จำกัด. 2549. ราคาโดยสารและข้อมูลทั่วไปของสายการบินนกแอร์.

แหล่งที่มา: <http://www.nokair.com> 9 สิงหาคม 2549.

ปรีชา แดงโรจน์. 2544. **อุตสาหกรรมท่องเที่ยวสู่ศตวรรษที่ 21**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์บริษัท ไฟว์ แอนด์ โฟร์ พรินติ้ง จำกัด.

เพียงจันทร์ ลิขิตเอกราช. 2535. **การกระจายรายได้จากการท่องเที่ยว: กรณีศึกษางานไม้ดอกไม้ประดับในจังหวัดเชียงใหม่**. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

มาลีรัตน์ สุขศรี. 2540. **การวิเคราะห์อุปสงค์ของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่เดินทางเข้าสู่ประเทศไทยโดยทางอากาศ**. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

มิ่งสรรพ์ ขาวสอาด และคณะ. 2544. **รายงานฉบับสมบูรณ์ เรื่อง โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งชาติในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2545-2549)**. กรุงเทพฯ: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

_____. 2540. **รายงานฉบับสมบูรณ์ เรื่อง โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศ**. กรุงเทพฯ: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

มิ่งสรรพ์ สันติกาญจน์. “การทำ Multiple Classification Analysis จาก Dummy Variable Regression.” **วารสารธรรมศาสตร์** (มกราคม-มีนาคม 2523): 162-179.

วินัส พิษณิษฐ์ และสมจิต วัฒนาชยากุล. 2537. **สถิติสำหรับนักสังคมศาสตร์**. กรุงเทพฯ: ปรกาศพริก.

วิระพล วงษ์ประเสริฐ. 2536. **การวิเคราะห์อุปสงค์การท่องเที่ยวและค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศในประเทศไทย**. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ศรัณยา ศรีรัตนะ. 2534. **ปัจจัยที่กำหนดพฤติกรรมการใช้จ่ายและระยะเวลาพักของนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ**. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. 2547. “สายการบินต้นทุนต่ำ : ความท้าทายในยุคน้ำมันแพง.”

วารสารมองเศรษฐกิจ 10, 14 (พฤษภาคม). แหล่งที่มา: <http://www.scb.co.th/LIB/th/article/mong/2547/m1458.html> 17 ธันวาคม 2548.

ศัญชัย ศรีมาจันทร์. 2537. การวิเคราะห์อุปสงค์ต่อการเดินทางทางอากาศภายในประเทศไทย.

กรุงเทพฯ: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. 2536. การวิเคราะห์การเลือกสถานที่ท่องเที่ยว.

กรุงเทพมหานคร: แผนงานเศรษฐกิจรายสาขา สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.

สมภพ คิ้วทอง. 2544. พฤติกรรมการเลือกเส้นทางของผู้ขับขีรถยนต์ระหว่างกรุงเทพฯ-ชลบุรี.

วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สายการบินเจ็ทสตาร์เอเชีย. 2549. ราคาโดยสารและข้อมูลทั่วไป. แหล่งที่มา:

<http://www.jetstarasia.com> 9 สิงหาคม 2549.

สายการบินไทเกอร์แอร์เวย์. 2549. ราคาโดยสารและข้อมูลทั่วไป. แหล่งที่มา:

<http://www.tigerairways.com> 9 สิงหาคม 2549.

สายการบินไลออนแอร์. 2549. ราคาโดยสารและข้อมูลทั่วไป. แหล่งที่มา:

www.lionair.co.id 9 สิงหาคม 2549.

สายการบินวาลูแอร์. 2549. ราคาโดยสารและข้อมูลทั่วไป. แหล่งที่มา:

www.valuair.com.sg 9 สิงหาคม 2549.

สายการบินวันทูโก. 2549. ราคาโดยสารและข้อมูลทั่วไป. แหล่งที่มา:

<http://www.fly12go.com/th/main.shtm> 9 สิงหาคม 2549.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (2545-2549)**, แหล่งที่มา: <http://www.nesdb.go.th/index.htm>. 10 กันยายน 2548.

สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ และคณะ. 2523. **สถิติสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์**.

กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.

อัครพงษ์ อินทอง และคณะ. 2549. การวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย. เอกสารประกอบการประชุมวิชาการ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี **วิจัยครั้งที่ 1**. อุบลราชธานี: มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี, 2549.

อัญชลี นัสสาสาร. 2548. การวิเคราะห์รายจ่ายของนักท่องเที่ยวในเทศกาลลอยกระทง จังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

Agrosa Jerome, et al. 2005. **Perceptions of International Visitors on Thailand as Tourist Destination**. APTA 11th Annual Conference Proceedings Vol 2. Published by Division of International Tourism.

Apichat Pongsirirushakun and Kiratipong Naewmalee. **An Analysis of Foreign Tourist Expenditure in Thailand**. AT10 Research Conference. Available: http://www.tcf.or.jp/data/20030220-21_Apichat_Pongsirirushakun_-_Kiratipong_Newmalee.ppt. 11 December 2006.

Darby, Michael R. 1975. **The Consumer Expenditure Function**.

Available: <http://www.nber.org/papers/>.

11 January 2006. (NBER working paper No. 79.)

Energy Information Administration. 2006. **Jet Fuel Spot Price FOB**. Available:

http://tonto.eia.doe.gov/dnav/pet/pet_pri_spt_s1_a.htm. 10 September 2006.

Engel, Ernst. 1983. (Ernst) Engel's Law & Curves. Available:

<http://faculty.washington.edu/krumme/resources/engel.html>. 11 January 2006.

Greene, William H. 2003. **Econometric Analysis.** 5th ed. New Jersey: Prentice Hall.

Gujarati, Damodar N. 1995. **Basic Econometrics.** New York: McGraw-Hill.

Heath, Ernie and Wall, Geoffrey. 1992. **Marketing Tourism Destinations.**

New York: John Wiley & Sons.

Judge, George G. et al. 1988. **Introduction to the Theory and Practice of Econometrics.**

2nd ed., New York: John Wiley & Sons.

Ostrowski, P.L and O'Brien, T.V. 1991. **Predicting Customer Loyalty for Airline**

Passengers. Department of Marketing. Northern Illinois University. Quoted in

—, Tretheway, Michael W. and Oum, Tae H.. 1992. **Airline Economics: Foundations for**

Strategy and Policy. Vancouver: Center for Transportation Studies, University of

British Columbia.

Edwards, Robert W. 2004. **International Financial Statistics Yearbook 2004.**

Washington, D.C. : IMF Statistics Department.

_____. 1990. **International Financial Statistics Yearbook 1990.**

Washington, D.C. : IMF Statistics Department.

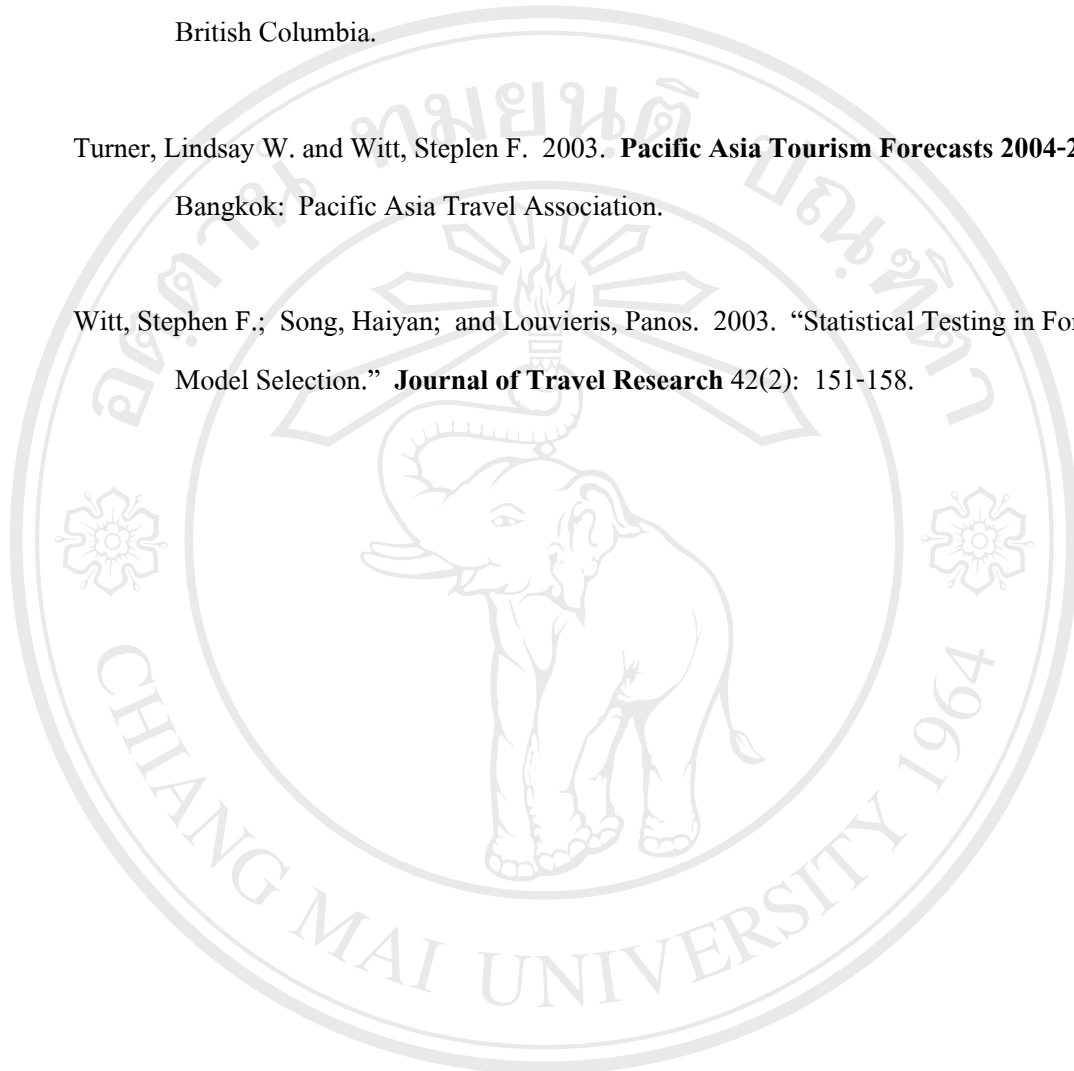
Reuters. 2006. **Inflation rate and Gross Domestic Product per Capita.** Available:

Finance and Investment Center, Chiang Mai University. 20 September 2006.

Tretheway, Michael W. and Oum, Tae H.. 1992. **Airline Economics: Foundations for Strategy and Policy**. Vancouver: Center for Transportation Studies, University of British Columbia.

Turner, Lindsay W. and Witt, Steplen F. 2003. **Pacific Asia Tourism Forecasts 2004-2006**. Bangkok: Pacific Asia Travel Association.

Witt, Stephen F.; Song, Haiyan; and Louvieris, Panos. 2003. "Statistical Testing in Forecasting Model Selection." **Journal of Travel Research** 42(2): 151-158.



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



ภาคผนวก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม

Foreign passenger DD No. / FD //OX

Route



Thesis titled "Impact of Low Cost Airlines on Domestic and Regional Traveling Behavior"

Ms. Tulaya Wutthipreecha

Social Research Institute, Chiang Mai University

Would like to ask for your kindness to answer this questionnaire.

Part 1: Characteristics

1. Gender 1. Male 2. Female
2. Age 1. 20 years old or below 2. 21-30 years old 3. 31-40 years old
 4. 41-50 years old 5. 51-60 years old 6. above 60 years old
3. What is your country of birth ?..... 4. What is your nationality ?
5. Occupation 1. Business owner/ Executives 2. Professional (e.g. dentist / lawyer)
 3. Company employee 4. Public servant
 5. Student 6. Skilled workers
 7. Retired 8. Others (please specify)
6. Monthly income in your country's currency (amount) (currency)
7. Education 1. Below bachelor degree 2. Bachelor degree 3. Master degree or more
8. Are you working in Thailand? 1. Yes → for how long?month(s).....day(s)
 2. No

Part 2: Travel information

9. How many times in your life have you visited Thailand (including this time).....times.

10. For this trip, what is the main purpose of visiting Thailand? **(Please select only one)**

- 1. Commercial or Professional Service
- 2. Holiday, Vacation
- 3. Visiting Friends Relatives
- 4. Education / Study / Training
- 5. Conference/Trade Fair/Exhibition
- 6. Volunteer
- 7. Others (please specify)

11. With whom are you traveling? How many persons in your group including you?

- 1. Alone
- 2. Friends a. 1-2 person(s) b. 3-4 persons c. 5 persons or above
- 3. Family a. 1-2 person(s) b. 3-4 persons c. 5 persons or above
- 4. Working group a. 1-2 person(s) b. 3-4 persons c. 5 persons or above
- 5. Group tour a. 1-10 person(s) b. 11-20 persons c. more than 20

12. According to this example, please show your route map. Please also provide the information of transportation mode and the length of stays in each destination. **(Your map is provided on the next page.)**

Example

| | Destination | Transportation | Length of stays | Major purpose |
|-----------------|--------------------|-----------------------|------------------------|--|
| 1. Start | Ireland | | | |
| 2. To | England | British Airways | ...0.. days | <input type="checkbox"/> Business <input type="checkbox"/> Holiday <input checked="" type="checkbox"/> Transit |
| 3. To | Bangkok | British Airways | ...7.. days | <input type="checkbox"/> Business <input checked="" type="checkbox"/> Holiday <input type="checkbox"/> Transit |
| 4. To | Chiang Mai | One Two Go | ...7.. days | <input type="checkbox"/> Business <input checked="" type="checkbox"/> Holiday <input type="checkbox"/> Transit |
| 5. To | Chiang Rai | Bus | ...3.. days | <input type="checkbox"/> Business <input checked="" type="checkbox"/> Holiday <input type="checkbox"/> Transit |
| 6. To | Bangkok | Nok Air | ...2.. days | <input type="checkbox"/> Business <input checked="" type="checkbox"/> Holiday <input type="checkbox"/> Transit |
| 7. To | Hat Yai | Thai Airways | ...3.. days | <input type="checkbox"/> Business <input checked="" type="checkbox"/> Holiday <input type="checkbox"/> Transit |
| 8. To | Malaysia | Train | ...7.. days | <input type="checkbox"/> Business <input checked="" type="checkbox"/> Holiday <input type="checkbox"/> Transit |
| 9. To | Bangkok | Air Asia | ...1.. days | <input type="checkbox"/> Business <input type="checkbox"/> Holiday <input checked="" type="checkbox"/> Transit |
| 10. To | England | British Airways | ...0.. days | <input type="checkbox"/> Business <input type="checkbox"/> Holiday <input checked="" type="checkbox"/> Transit |
| 11. Back to ... | Ireland.... | British Airways | | |

Part 3 Passenger's expenditure

15. Are you in Thailand on a package/group tour? (i.e. a tour in which at least transportation, admission fees and accommodations are included in the price paid for the tour before departure)

1. Yes at the cost of (amount) (currency)
2. No

16. Excluding the price of package tour, how much money do you spend in Thailand on this trip? (including cash, credit cards, traveling cheques, etc.)

(amount) (currency)

17. How many person(s) are the expenses mentioned above included? (including yourself)

.....person(s)

18. Did the low fare airlines, servicing in the international routes, encourage you to choose Thailand as your travel destination?

1. Yes 2. No

19. Did the low fare airlines, servicing in Thai domestic routes, encourage you to travel to Chiang Mai, Chiang Rai, Ubon Rajchatani, Udon Thani, Phuket, Hat Yai or Surat Thani?

1. Yes 2. No

20. How much of your budget would you spend in Thailand during this visit on each item?

| Items | amount | currency |
|----------------------------|--------|----------|
| 1. Accommodation | | |
| 2. Food and Beverage | | |
| 3. Domestic Transportation | | |
| 4. Travel service(s) | | |
| 5. Entertainment | | |
| 6. Shopping | | |
| 7. Other (specify)..... | | |

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

21. If you could save budget from traveling with **low fare airlines** in Thailand, what would you do?

- 1. I would love to have a **smaller budget** in Thailand.
- 2. I would love to have a **constant budget** in Thailand by disposing the exact amount of money to other activities.
- 3. I would love to **spend all the money plus some extra money** for other activities even though this will lead to a larger budget in Thailand.

22. **From the previous question** if you select **No. 2 or 3** please indicate the activities and destinations that you will spend the money.

| Activities | → | At what destination |
|---|---|---------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. More shopping | → | |
| <input type="checkbox"/> 2. More destinations to travel in Thailand | → | |
| <input type="checkbox"/> 3. More entertainment | → | |
| <input type="checkbox"/> 4. Better or more Food and Beverage | → | |
| <input type="checkbox"/> 5. Better accommodation | → | |
| <input type="checkbox"/> 6. More nights or days in Thailand | → | |
| <input type="checkbox"/> 7. Better travel agency on touring guide | → | |
| <input type="checkbox"/> 8. Others (please specify)..... | → | |
| <input type="checkbox"/> 9. Not spend in Thailand but in other countries during the trip..... | | |

23. If the money that you could save from using low fare airline was not enough for some activities above (question no. 22), would you add-up money for having them anyway?

- 1. Yes, for **all** of them.
- 2. Yes, for **some** of them. → Please List numbers of that activity(s) (from choices of question no. 22)
- 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9.
- 3. No

Thank you very much for your time. Have a good time in Thailand and safe trip home.

Social Research Institute, Chiang Mai University

ภาคผนวก ข

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียนที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศ

การวิเคราะห์นี้เพื่อตอบวัตถุประสงค์การศึกษาข้อที่ 1 โดยใช้การวิเคราะห์ถดถอยแบบพหุคูณ (multiple regression) ด้วยวิธี ordinary least square (OLS) กับข้อมูลนักท่องเที่ยวจากประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ และเนื่องจากความจำกัดของข้อมูลย้อนหลังของแต่ละประเทศทำให้มีข้อมูลเพียง 16 ปี จึงใช้เทคนิค pooling time-series and cross-sectional data using dummy variables ทำให้มีข้อมูลรวม 64 ตัวอย่าง โดยใช้โปรแกรม Eviews 5 ในการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคอาเซียนที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยเนื่องจากอิทธิพลของปัจจัยต่าง ๆ

ปัจจัยที่ทำการศึกษา ได้แก่ จำนวนประชากรของประเทศของนักท่องเที่ยว, ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้กับการบิน, มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อบุคคลของประเทศของนักท่องเที่ยว, ตัวแปรหุ่นเหตุการณ์ที่มีผลต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประเทศไทย, อัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง (real exchange rate), ตัวแปรหุ่นการมีสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศไทยกับประเทศในภูมิภาค

สาเหตุที่เลือกวิเคราะห์เฉพาะนักท่องเที่ยวที่มาจากภูมิภาคอาเซียน เพราะ ยังไม่มีสายการบินต้นทุนต่ำจากภูมิภาคอื่น ๆ ให้บริการมายังประเทศไทยหรือประเทศในภูมิภาคอาเซียน ดังนั้นเพื่อที่จะศึกษาอิทธิพลของการมีสายการบินต้นทุนต่ำเส้นทางระหว่างประเทศมายังประเทศไทย จึงให้จำนวนนักท่องเที่ยวจากอาเซียนที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศเป็นตัวแปรตาม

การวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย เพื่อศึกษาว่าเมื่อมีสายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับประเทศไทยแล้วจะทำให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาประเทศไทยเพิ่มขึ้นหรือไม่ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการตัดสินใจเชิงนโยบายของภาครัฐในการอนุมัติการดำเนินการให้กับสายการบินต้นทุนต่ำรายใหม่ในอนาคต

เทคนิค Pooling time-series and cross-sectional data using dummy variables

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางจากต่างประเทศนั้นมีความจำกัดของตัวแปรในแต่ละประเทศ ทำให้มีข้อมูลย้อนหลังเพียง 16 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 ถึง พ.ศ. 2548 เมื่อนำมาวิเคราะห์ด้วยแบบจำลอง multiple regression ที่มีตัวแปรอิสระ 6 ตัว จะทำให้ค่าองศาความเป็นอิสระ (degree of freedom) มีค่าน้อย ดังนั้นจึงต้องนำข้อมูลของประเทศในอาเซียน 4 ประเทศ (อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และสิงคโปร์) มาเรียงต่อกันทำให้มีตัวอย่างรวม 64 ตัวอย่าง

เทคนิค Pooling time-series and cross-sectional data using dummy variables เป็นเทคนิคที่ใช้เมื่อข้อมูลที่ต้องการวิเคราะห์เป็นการนำข้อมูลอนุกรมเวลาหลาย ๆ ชุดมาวิเคราะห์ร่วมกัน การนำข้อมูลของแต่ละประเทศมาวิเคราะห์ร่วมกันต้องระบุค่าตัวแปรหุ่นให้กับแต่ละประเทศ ซึ่งจะช่วยให้ได้ค่าคงที่ (intercept term) ของแต่ละประเทศแยกออกจากกัน (Judge et al., 1988)

รูปแบบทางคณิตศาสตร์ของแบบจำลอง multiple regression ที่ใช้เทคนิค Pooling time-series and cross-sectional data using dummy variables

$$y_{it} = \alpha_1 + \beta_1 x_{1it} + \beta_2 x_{2it} + \dots + \beta_n x_{nit} + \beta_{n+1} D_1 + \beta_{n+2} D_2 + \dots + \beta_{n+m} D_p + e_{it} \quad (1)$$

โดยที่

- y_{it} = ตัวแปรตามของกลุ่มที่ i และช่วงเวลา t
- i = จำนวนของกลุ่มที่นำมาวิเคราะห์ มีค่าตั้งแต่ 1, 2, ..., i
- t = จำนวนของเวลาที่นำมาวิเคราะห์ มีค่าตั้งแต่ 1, 2, ..., t
- β_n = สัมประสิทธิ์ที่ได้จากการถดถอยของตัวแปร X_{nit}
- x_{nit} = ตัวแปรอิสระตัวที่ n ของกลุ่มที่ i ในช่วงเวลา t
- n = จำนวนตัวแปรอิสระ มีค่าตั้งแต่ 1, 2, ..., n
- D_p = ตัวแปรหุ่นของแต่ละกลุ่ม มีค่าตั้งแต่ 1, 2, ..., p
- e_{it} = ความคลาดเคลื่อนที่เกิดจากการประมาณค่า

เมื่อแทนค่าตัวแปรอิสระของแต่ละกลุ่มลงในสมการแล้วถดถอยด้วยวิธี OLS แล้วจะได้ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระแต่ละตัว ด้วยค่าสัมประสิทธิ์เหล่านี้สามารถนำมาใช้ในการสร้างแบบจำลองเพื่อศึกษาอิทธิพลของตัวแปรอิสระต่อตัวแปรตามแต่ละกลุ่ม ได้ดังนี้

$$y_{it} = \gamma_i + \beta_1 x_{1it} + \beta_2 x_{2it} + \dots + \beta_n x_{nit} + \varepsilon_{it} \quad (2)$$

ค่าคงที่ (intercept term) ของแต่ละกลุ่มหาได้จาก

$$\gamma_i = \bar{y}_i - \sum_{n=1}^k (\bar{x}_{ni}) (\beta_n) \quad (3)$$

โดยที่

$$\begin{aligned} \gamma_i &= \text{ค่าคงที่ (intercept term) ของแต่ละกลุ่ม} && \text{มีค่าตั้งแต่ } 1, 2, \dots, i \\ \bar{y}_i &= \text{ค่าเฉลี่ยของตัวแปรตามของกลุ่มที่ } i \\ \bar{x}_{ni} &= \text{ค่าเฉลี่ยของตัวแปรอิสระตัวที่ } n \text{ ของกลุ่มที่ } i \\ \beta_n &= \text{สัมประสิทธิ์ที่ได้จากการถดถอยของตัวแปร } X_{nit} \end{aligned}$$

แบบจำลองในการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศ เนื่องอิทธิพลของปัจจัยต่าง ๆ

จึงสามารถกำหนดแบบจำลองในการศึกษาครั้งนี้ได้ดังนี้

$$\text{TOURIST} = f(\text{PEO}, \text{JETFUEL}, \text{RPCI}, \text{RER}, \text{EVENT}, \text{LCA}, \text{INDO}, \text{MALAY}, \text{PHILIP}) \quad (4)$$

โดยที่ TOURIST = จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศ
 PEO = จำนวนประชากรของประเทศของนักท่องเที่ยว
 JETFUEL = ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่ตลาดสิงคโปร์
 RPCI = มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อบุคคลของประเทศของนักท่องเที่ยวที่แท้จริง
 RER = อัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง (real exchange rate) หมายถึง ค่าเงินบาทเทียบกับ 1 หน่วยสกุลเงินของนักท่องเที่ยว แล้วปรับด้วยดัชนีเงินเฟ้อโดยเปรียบเทียบ ดังนี้

$$\text{RER} = \frac{\text{baht}}{1 \text{ unit of foreign currency}} \times \frac{\text{CPI}_{\text{foreign}}}{\text{CPI}_{\text{Thai}}} \quad (2)$$

EVENT = ตัวแปรหุ่นเหตุการณ์ที่มีผลต่อความปลอดภัย หรือส่งผลกระทบต่อ

การมาประเทศไทยของนักท่องเที่ยว

ปี พ.ศ. 2533 เกิดสงครามอ่าวเปอร์เซีย

ปี พ.ศ. 2534 พลเอกสุนทร คงสมพงษ์ นำคณะปฏิวัติทำรัฐประหาร
รัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ

ปี พ.ศ. 2535 เหตุการณ์พฤษภาทมิฬ

ปี พ.ศ. 2540 การลดค่าเงินบาท และเหตุการณ์ความไม่สงบในภูมิภาค
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากวิกฤตเศรษฐกิจ

ปี พ.ศ. 2546 การระบาดของโรคซาร์

ปี พ.ศ. 2547 การระบาดของไข้หวัดนก

ปี พ.ศ. 2548 เกิดคลื่นซึนามิ บริเวณชายฝั่งอันดามัน

LCA

= ตัวแปรหุ่นปีที่มีการให้บริการในประเทศไทยของสายการบินต้นทุนต่ำ
ในเส้นทางระหว่างประเทศ ในที่นี้มีค่าเท่ากับ 1
ในปี พ.ศ. 2547 และปี พ.ศ. 2548

INDO

= ตัวแปรหุ่นที่มีค่าเท่ากับ 1 สำหรับข้อมูลของประเทศอินโดนีเซีย
ตัวแปรหุ่นนี้มีค่าเท่ากับ 0 สำหรับข้อมูลของประเทศอื่น ๆ

MALAY

= ตัวแปรหุ่นที่มีค่าเท่ากับ 1 สำหรับข้อมูลของประเทศมาเลเซีย
ตัวแปรหุ่นนี้มีค่าเท่ากับ 0 สำหรับข้อมูลของประเทศอื่น ๆ

PHILIP

= ตัวแปรหุ่นที่มีค่าเท่ากับ 1 สำหรับข้อมูลของประเทศฟิลิปปินส์
ตัวแปรหุ่นนี้มีค่าเท่ากับ 0 สำหรับข้อมูลของประเทศอื่น ๆ

การศึกษานี้กำหนดให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย
ขึ้นอยู่กับปัจจัยทั้ง 6 (การมีตัวแปรหุ่นของแต่ละประเทศเพื่อให้ได้ค่าคงที่ (intercept term) ของแต่ละ
ประเทศแยกออกจากกัน) โดยมีสมมติฐานดังนี้

(1) จำนวนประชากรของประเทศของนักท่องเที่ยวซึ่งน่าจะมีเครื่องหมายหน้าตัว
แปรเป็นบวก เพราะจากการศึกษาของมาลีรัตน์ สุขศรี (2540) พบว่าจำนวนของประชากรของแต่ละ
ประเทศส่วนมากจะมีความสัมพันธ์กับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศไทยโดยทาง
อากาศในทิศทางเดียวกัน

(2) ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน ที่ใช้เป็นตัวแทน ค่าโดยสารจากประเทศของ
นักท่องเที่ยวมายังประเทศไทยน่าจะมีผลในทางลบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวซึ่งสอดคล้องกับผล
การศึกษาของมาลีรัตน์ สุขศรี (2540)

(3) สำหรับมูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อบุคคลของประเทศของนักท่องเที่ยว น่าจะมีอิทธิพลในทางบวกต่อจำนวนของนักท่องเที่ยว เพราะการที่รายได้ต่อหัวของประชากรเพิ่มขึ้นย่อมทำให้ประชากรมีความสามารถในการใช้จ่ายใช้สอยมากขึ้น

(4) ตัวแปรการมีเหตุการณ์ที่มีผลต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว เช่น สงครามหรือโรคระบาด ซึ่งคาดว่าจะมีผลในทางลบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว สอดคล้องกับงานวิจัยของมิ่งสรรพ ขาวสอาด และคณะ (2544) และวีระพล วงษ์ประเสริฐ (2536) พบว่าการมีเหตุการณ์ความไม่สงบ เช่น สงครามอ่าวเปอร์เซียทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ลดลงทันทีร้อยละ 14

(5) อัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริงเฉลี่ย (real effective exchange rate) น่าจะมีความสัมพันธ์ในทางเดียวกันคือถ้าค่าเงินบาทอ่อนค่าลงจะทำให้สินค้าท่องเที่ยวของไทยถูกลงในสายตาชาวต่างชาติ จึงช่วยเพิ่มอุปสงค์ในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

(6) การมีสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศ น่าจะมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับจำนวนนักท่องเที่ยวเนื่องจากการมีสายการบินต้นทุนต่ำช่วยให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ลดลง จึงน่าจะดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติให้เดินทางมายังประเทศไทยมากขึ้น

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนที่เดินทางมายังประเทศไทยทางอากาศ

จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวในอาเซียนที่เดินทางมายังประเทศไทยทางอากาศ โดยมีตัวแปรอิสระทั้งหมด คือ จำนวนประชากรของประเทศของนักท่องเที่ยว, ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน, ผลิตผลมวลรวมประชาชาติต่อบุคคลของประเทศนักท่องเที่ยวที่แท้จริง, อัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง (บาทต่อ 1 หน่วย สกุลเงินต่างประเทศ), ตัวแปรหุ่นเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือการมาประเทศไทยของนักท่องเที่ยว และตัวแปรหุ่นปีที่มีการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำเส้นทางระหว่างประเทศมายังประเทศไทย รวม 6 ตัวแปร

พบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนที่เดินทางมายังประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญ ณ ความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ขึ้นไปได้แก่ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัว อัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง และเหตุการณ์ที่มีผลต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ส่วนตัวแปรราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน และการมีสายการบินต้นทุนต่ำเส้นทางระหว่างประเทศมายังประเทศไทยมีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนอย่างมีนัยสำคัญ ณ ความเชื่อมั่นร้อยละ 90 ดังแสดงในตารางที่ 1

มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัวมีอิทธิพลทางบวกต่อจำนวนนักท่องเที่ยวเพราะเมื่อมูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัวของประเทศนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นหมายถึงคนในประเทศนั้นมีรายได้มากขึ้น ทำให้มีความต้องการเดินทางมาท่องเที่ยวประเทศไทยเพิ่มขึ้น

อัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง มีอิทธิพลทางบวกต่อจำนวนนักท่องเที่ยวเพราะเมื่อเงินบาทอ่อนค่าลงทำให้สินค้าท่องเที่ยวไทยราคาถูกในสายตานักท่องเที่ยวต่างชาติ ทำให้นักท่องเที่ยวมาประเทศไทยเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 1 ผลการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาประเทศไทยทางอากาศ

| ตัวแปรอิสระ | ค่าคงที่ | Sig. |
|---|------------|--------|
| ค่าคงที่ | -212935.37 | 0.0412 |
| จำนวนประชากรของประเทศนักท่องเที่ยว | 723.42 | 0.4826 |
| ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน | 869.60 | 0.0539 |
| มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัวที่แท้จริง | 8.77 | 0.0390 |
| อัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง | 14396.47 | 0.0049 |
| เหตุการณ์ไม่ปกติ | -38180.51 | 0.0121 |
| การมีสายการบินต้นทุนต่ำเส้นทางระหว่างประเทศมายังประเทศไทย | 73099.52 | 0.0559 |
| ตัวแปรหุ่นประเทศอินโดนีเซีย | 65954.43 | 0.7646 |
| ตัวแปรหุ่นประเทศมาเลเซีย | 183683.30 | 0.0066 |
| ตัวแปรหุ่นประเทศฟิลิปปินส์ | 160905.23 | 0.1617 |
| adjusted R2 | 0.89 | - |
| F-statistic | 58.68 | 0.0000 |

ที่มา: จากการคำนวณด้วยโปรแกรม EViews 5

เหตุการณ์ที่มีผลต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว มีอิทธิพลทางลบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศไทย

การมีสายการบินต้นทุนต่ำเส้นทางระหว่างประเทศมายังประเทศไทย มีอิทธิพลทางบวกต่อจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียน เพราะค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ลดลงจากการมีสายการบินต้นทุนต่ำย่อมทำให้นักท่องเที่ยวมาประเทศไทยมากขึ้น

สรุปว่าตัวแปรทั้งสี่ตัวมีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ส่วนตัวแปรราคาน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นตัวแทนราคาค่าตัวเครื่องบิน มีอิทธิพลทางบวกต่อจำนวนนักท่องเที่ยว ซึ่งไม่ตรงกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ เพราะความเต็มใจที่จะจ่าย (willingness to pay) ในการท่องเที่ยวมากกว่าอิทธิพลของราคาน้ำมัน ประกอบกับเส้นทางบินเป็นระยะทางสั้น ๆ (short haul) ใช้น้ำมันไม่มาก ต้นทุนค่าน้ำมันจึงมีสัดส่วนเล็กน้อย เมื่อเทียบจากต้นทุนราคาตัวเครื่องบิน ดังนั้นเมื่อราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นจำนวนนักท่องเที่ยวจึงเพิ่มขึ้นด้วย

สรุปปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนที่เดินทางมาประเทศไทยทางอากาศ

ในการศึกษาอิทธิพลของการมีสายการบินต้นทุนต่ำต่อจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนที่เดินทางมาประเทศไทยทางอากาศได้ใช้สมการถดถอยพหุคูณ (multiple regression) เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระที่มีต่อจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนที่เดินทางมาประเทศไทยทางอากาศ ด้วยวิธี OLS

พบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนที่เดินทางมายังประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญ ณ ความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ขึ้นไปได้แก่ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัว อัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง และเหตุการณ์ที่มีผลต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว

โดยมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัว และอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริงมีอิทธิพลเชิงบวกต่อจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียน และเหตุการณ์ที่มีผลต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวมีผลลบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียน เป็นไปตามสมมติฐานของตัวแปรที่ตั้งไว้

จึงสรุปได้ว่าการมีสายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศมายังประเทศไทยมีอิทธิพลทางบวกต่อจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนที่เดินทางมาประเทศไทยทางอากาศเป็นไปตามสมมติฐานในการศึกษา

ประวัติผู้เขียน

| | |
|-------------------|--|
| ชื่อ | นางสาวศุภยา วุฒิปรีชา |
| วัน เดือน ปี เกิด | 19 ตุลาคม 2525 |
| ประวัติการศึกษา | สำเร็จการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนพระปฐมวิทยาลัย จังหวัดนครปฐม ปีการศึกษา 2542 สำเร็จการศึกษาปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปีการศึกษา 2546 |
| ประสบการณ์ | อาจารย์พิเศษวิชา การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์เพื่องานเอกสารธุรกิจ 2 มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2547 ผู้ช่วยนักวิจัย สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ตุลาคม พ.ศ. 2548 ถึง กันยายน พ.ศ. 2549 |

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved