

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่าง
รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทาง
มาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

พวงพิศ วิเศษสุวรรณภูมิ

เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

มิถุนายน 2548

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่าง
รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทาง
มาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

พวงพิศ วิเศษสุวรรณภูมิ

การค้นคว้าแบบอิสระนี้เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัยเพื่อเป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา
เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

มิถุนายน 2548


พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่าง
รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทาง
มาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

พวงพิศ วิเศษสุวรรณภูมิ

การค้นคว้าแบบอิสระนี้ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

คณะกรรมการสอบการค้นคว้าแบบอิสระ


.....ประธานกรรมการ
รศ.พรทิพย์ เขียวธีรวิทย์


.....กรรมการ
ผศ.ดร.ศศิเพ็ญ พวงสายใจ


.....กรรมการ
อ.คมสัน สุริยะ

3 มิถุนายน 2548

© ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าแบบอิสระนี้สำเร็จลงได้ด้วยความรู้ความกรุณาและการอนุเคราะห์อย่างสูงจากคณาจารย์และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกท่าน ขอกราบขอบพระคุณ รศ.พรทิพย์ เขียวธีรวิทย์ ประธานกรรมการที่ปรึกษาการค้นคว้าแบบอิสระ ผู้ซึ่งกรุณาให้ความรู้ คำแนะนำ คำปรึกษา และตรวจทานแก้ไข จนกระทั่งการค้นคว้าแบบอิสระนี้เสร็จสมบูรณ์ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณ ผศ.ดร.ศศิเพ็ญ พวงสายใจ และอาจารย์คมสัน สุริยะ กรรมการที่ปรึกษา ที่กรุณาได้รับเป็นกรรมการตรวจสอบการค้นคว้าแบบอิสระนี้ และกรุณาให้คำแนะนำเป็นอย่างดีตลอดมา

ขอขอบพระคุณ อาจารย์ผไทรัตน์ ภาสกรพิพัฒนกุล อาจารย์ชัยวัฒน์ และอาจารย์กัญสุดา นิมนุสสรณ์กุล ที่กรุณาให้ความรู้ ให้คำปรึกษา และคำแนะนำต่างๆ เกี่ยวกับการใช้คอมพิวเตอร์ ตลอดระยะเวลาของการประมวลข้อมูล ขอขอบพระคุณ คุณชัยภัทร เกษมณี ที่ช่วยในการเก็บแบบสอบถามและตรวจสอบความถูกต้อง

ขอขอบพระคุณบรรณารักษ์ห้องสมุดคณะเศรษฐศาสตร์ และเจ้าหน้าที่ประจำคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ทุกท่านที่ช่วยให้คำแนะนำ ตรวจแก้ไข และช่วยอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ ด้วยดีมาตลอด

ขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงยิ่งต่อ คุณพ่อ คุณแม่ ที่คอยสนับสนุน ให้กำลังใจ และให้โอกาสทางการศึกษา รวมถึงทุกๆ คนในครอบครัวที่คอยช่วยเหลือและเป็นกำลังใจให้โดยตลอด

ท้ายที่สุดนี้ หากมีข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดประการใด ผู้เขียนขออภัยเป็นอย่างสูงในข้อบกพร่องและข้อผิดพลาดนั้น และผู้เขียนหวังว่าการค้นคว้าแบบอิสระนี้ จะเป็นประโยชน์สำหรับผู้ที่สนใจจะศึกษาต่อไป

ชื่อเรื่องการค้นคว้าแบบอิสระ

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการ
เดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการ
เดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

ผู้เขียน

นางสาวพวงพิศ วิเศษสุวรรณภูมิ

ปริญญา

เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

คณะกรรมการที่ปรึกษาการค้นคว้าแบบอิสระ

รศ. พรทิพย์ เชียรธีรวิทย์

ประธานกรรมการ

ผศ. ดร. ศศิเพ็ญ พวงสายใจ

กรรมการ

อ. คมสัน สุริยะ

กรรมการ

บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 3 ประการ ประการแรกเพื่อทำการเปรียบเทียบพฤติกรรม
ของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการ
เดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ประการที่สองเพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อนักท่องเที่ยวชาวไทย
ในการเลือกใช้นานพาหนะทั้ง 2 ประเภทในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ประการสุดท้าย
เพื่อสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการใช้นานพาหนะทั้ง 2 ประเภทดังกล่าว
ข้างต้น โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยนักท่องเที่ยว
ชาวไทยที่เลือกใช้บริการโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ อย่างละ
200 คน การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนาและวิธีการของแบบจำลองโลจิส

ผลการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวในกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วน
ใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุ 21-30 ปี มีสถานภาพโสด มีภูมิลำเนาทางภาคเหนือ มีการศึกษาระดับ
ปริญญาตรี แต่นักท่องเที่ยวในกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง
และมีรายได้เฉลี่ย 5,001-10,000 บาทต่อเดือน ส่วนนักท่องเที่ยวในกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถไฟส่วนใหญ่มี
อาชีพเป็นนักเรียนหรือนักศึกษา และรายได้เฉลี่ย ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 1-2 ครั้งต่อปี มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อพักผ่อน ใช้ระยะเวลาในการพำนัก 1-3 วัน ส่วนใหญ่เดินทางมาคนเดียว แหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกยานพาหนะคือมีผู้แนะนำ ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคนประมาณ 401-600 บาทต่อครั้ง นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่เลือกใช้บริการของบริษัทขนส่ง จำกัด ประเภทรถปรับอากาศ ชั้น 1 ส่วนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถไฟส่วนใหญ่เลือกใช้บริการรถด่วนพิเศษ (สปรินเตอร์) ปรับอากาศ ชั้น 2

สำหรับความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างต่อการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า รถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร และการตรงต่อเวลาในการเดินทาง ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ราคาค่าโดยสาร และความปลอดภัยในการเดินทาง

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ในการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยใช้วิธีการของแบบจำลองโลจิต พบว่า โอกาสที่นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจะใช้รถโดยสารประจำทางมากกว่ารถไฟ เพราะรถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วในการเดินทาง มีจำนวนเที่ยวเดินรถ มีความสะอาดของยานพาหนะ และมีความตรงต่อเวลาในการเดินทางมากกว่ารถไฟ ส่วนโอกาสที่นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจะใช้รถไฟมากกว่ารถโดยสารประจำทาง เพราะรถไฟมีราคาค่าโดยสารต่ำกว่า และมีความปลอดภัยในการเดินทางมากกว่ารถโดยสารประจำทาง

ปัญหาที่เกิดขึ้นในการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง 3 อันดับแรกคือ รถโดยสารประจำทางมีสภาพเก่า รongลงมาคือ รถโดยสารประจำทางออกเดินทางไม่ตรงเวลา และรถโดยสารประจำทางมีที่นั่งค่อนข้างเก่าและถึงปลายทางไม่ตรงเวลา ตามลำดับ ส่วนปัญหาที่เกิดขึ้นในการเดินทางโดยรถไฟ 3 อันดับแรกคือ ห้องน้ำบนรถไฟไม่สะอาด รongลงมาคือ รถไฟมีที่นั่งค่อนข้างเก่า รถไฟถึงปลายทางไม่ตรงเวลา ตามลำดับ

Independent Study Title The Behavior of Thai Tourists in Selecting Transportation Modes Between Bus and Train for Travelling to Chiang Mai Province

Author Miss Phuangphit Visessuvanpoom

Degree Master of Economics

Independent Study Advisory Committee

Assoc. Prof. Porntip Tianteerawit Chairperson

Asst. Prof. Dr. Sasipen Phuangsaichai Member

Lect. Komsan Suriya Member

ABSTRACT

This study was undertaken to understand the behavior of Thai tourists in selecting bus or train as transportation mode to visit Chiang Mai, to analyze factors determining these tourists' choice of transportation mode, and to solicit their opinions concerning problems in using bus and train services. Data and information were obtained from questionnaire interview of 200 sampled Thai tourists each who traveled by bus and by train to visit Chiang Mai. Analyzes were based on the results of descriptive statistics and application of Logit Model.

The majority of Thai tourists covered in this study were characterized as female, aged between 21-30 years old, single, living in Northern region, and having bachelor's degree education. However, those who traveled by bus were typically wage earners with average monthly income of 5,001-10,000 baht while those who used trains were generally school pupils or degree students with average monthly income less than 5,000 bath

The Thai tourists under study in general share similar behavior in that they traveled to Chiang Mai 1-2 times per year, with the purpose to vacation, spent 1-3 days to Chiang Mai,

travel alone, chose transportation mode upon advice from other people, and spent about 401-600 bath/trip for transportation fare. Those who traveled by bus tended to choose first class air-conditioned buses served by Domestic Bus Company Ltd, while the train travellers mostly selected second class seats in air-conditioned express trains (sprinters).

Both bus and train passengers agreed that bus had greater advantage than train in terms of speed of traveling, available trips, seating, cleanliness in general and in rest-room, service at ticket counter, and punctuality. Train has been regarded as having greater advantage in the aspects of fare and safety .

The application of Logit Model yielded the result that Thai tourists were more likely to choose bus over train as transportation mode due to the former's advantage of speed, number of trips, cleanliness, and punctuality. There were chances that train would be selected as transportation mode for the advantage of lower fare and greater safety compared to bus.

The three major problems in traveling by bus in order were the run down condition of the vehicles, the failure of bus to take off on scheduled, the run down condition of seats, and the unpunctual arrival at final destination. Those main complaints about traveling by train were filthy toilets, rater old seats, and the unpunctual arrival at final station, respectively.

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ค
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ฉ
สารบัญตาราง	ญ
สารบัญภาพ	ฎ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	4
1.3 ขอบเขตการศึกษา	4
1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา	5
1.5 นิยามศัพท์	5
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	6
2.1 กรอบแนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษา	6
2.2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	22
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	25
3.1 ประชากรที่ใช้ในการศึกษา	25
3.2 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา	25
3.3 วิธีการและสถิติที่ใช้ในการศึกษา	25
3.4 สมมุติฐานในการศึกษา	29
บทที่ 4 ผลการศึกษา	32
4.1 ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทย	32
4.2 พฤติกรรมในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟ	38

4.3 ปัจจัยที่มีผลในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟ	49
4.4 ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟ	78
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	81
5.1 สรุปผลการศึกษา	81
5.2 ข้อเสนอแนะ	84
เอกสารอ้างอิง	86
ภาคผนวก	88
ภาคผนวก ก ผลการวิเคราะห์โดยใช้แบบจำลอง Logit	89
ภาคผนวก ข ผลการวิเคราะห์ Correlation	91
ประวัติผู้เขียน	93

สารบัญตาราง

ตาราง		หน้า
1.1	จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศและนักท่องเที่ยวชาวไทยของจังหวัดเชียงใหม่	2
1.1	จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวนตามยานพาหนะในการเดินทาง	3
4.1	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ	33
4.2	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ	33
4.3	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพการสมรส	34
4.4	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิลำเนา	35
4.5	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา	36
4.6	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ	37
4.7	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้เฉลี่ย	38
4.8	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่	39
4.9	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้	40
4.10	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาในการมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้	41
4.11	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้	42
4.12	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกยานพาหนะในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้	43
4.13	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามบริษัทรถโดยสารประจำทางที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้	44
4.14	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทของรถโดยสารประจำทางที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้	45

4.15	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามขบวนรถไฟที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้	46
4.16	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทของขบวนรถไฟที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้	47
4.17	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานที่ซื้อตั๋วโดยสารครั้งนี้	47
4.18	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามค่าโดยสารครั้งนี้	48
4.19	จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามยานพาหนะที่จะใช้เดินทางครั้งต่อไป	49
4.20	ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยต่อการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่	54
4.21	ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางเมื่อจำแนกตามเพศ	59
4.22	ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถไฟในการเดินทางเมื่อจำแนกตามเพศ	60
4.23	ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางเมื่อจำแนกตามอายุ	65
4.24	ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถไฟในการเดินทางเมื่อจำแนกตามอายุ	66
4.25	ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางเมื่อจำแนกตามอาชีพ	71
4.26	ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถไฟในการเดินทางเมื่อจำแนกตามอาชีพ	72
4.27	ผลการวิเคราะห์โดยใช้วิธีการของแบบจำลองโลจิท (Logit Model) โดยวิธี Marginal Effects	77
4.28	ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่	80

สารบัญภาพ

รูป

หน้า

2.1 อุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพฯไปเชียงใหม่

9



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การท่องเที่ยวถือเป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งของมนุษย์ ซึ่งแต่เดิมนั้นมิได้เกี่ยวข้องกับระบบธุรกิจโดยตรง ต่อมาเมื่อจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้น ทำให้การดำรงชีวิตเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เศรษฐกิจเจริญก้าวหน้ามากขึ้น ความต้องการที่จะพักผ่อนจึงมีเพิ่มขึ้นตาม การพัฒนาและขยายแหล่งท่องเที่ยวจึงไม่ได้เป็นเพียงเพื่อตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นเท่านั้น แต่ยังเป็นการประกอบการที่เป็นไปในระบบธุรกิจโดยตรง (วรรณ วลัยวานิช, 2546: 19)

ปัจจุบันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทยกลายเป็นอุตสาหกรรมที่มีบทบาทและมีความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาและเสริมสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ นำมาซึ่งรายได้มหาศาลเข้าสู่ประเทศและมีแนวโน้มว่าจะมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ สืบเนื่องจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้รับการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่อง มีการกำหนดนโยบาย แผนงาน และการดำเนินโครงการที่ช่วยสนับสนุนการดำเนินกิจการของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศในตลอดระยะเวลาหลายสิบปีที่ผ่านมา

นอกจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะถือเป็นแหล่งที่มาของเงินตราต่างประเทศแล้ว ยังจะก่อให้เกิดการหมุนเวียนและการกระจายการผลิตภายในประเทศ ทำให้เกิดการกระจายรายได้ไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ เกิดการสร้างงานและสร้างอาชีพของประชาชนขึ้นอย่างกว้างขวางทั้งทางตรงและทางอ้อม อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวยังมีบทบาทในการกระตุ้นให้เกิดการผลิตและการนำเอาทรัพยากรของประเทศ โดยเฉพาะของท้องถิ่นมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ในรูปของการผลิตสินค้าพื้นเมือง สินค้าของที่ระลึก การบริการด้านอาหาร ที่พัก และการคมนาคมขนส่ง

จังหวัดเชียงใหม่ เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอันดับสี่ของประเทศไทย รองจาก กรุงเทพฯ ชลบุรี และภูเก็ต แต่เป็นศูนย์กลางทางการท่องเที่ยวของภาคเหนือและเคยเป็นศูนย์กลางของอาณาจักรล้านนามาก่อนจึงทำให้ธุรกิจการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่มีบทบาทสำคัญมากต่อเศรษฐกิจของจังหวัด (พรทิพย์ เขียวศิริวิทย์, 2542) โดยรายได้จากการท่องเที่ยวในปี 2546 มีมูลค่า 38,290.92 ล้านบาท นอกจากนั้นจังหวัดเชียงใหม่ยังมีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวต่าง ๆ มากมาย เช่น วัดพระธาตุดอยสุเทพ อุทยานแห่งชาติดอยอินทนนท์ ดอยอ่างขาง บ้านบ่อสร้าง ศูนย์ศิลปหัตถกรรมบ้านถวาย สวนสัตว์เชียงใหม่ เป็นต้น และยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน

และสิ่งบริการทางการท่องเที่ยวที่ดี ด้วยศักยภาพในด้านการท่องเที่ยวดังกล่าว จึงส่งผลให้จังหวัดเชียงใหม่มีความพร้อมที่จะเป็นศูนย์กลางทางการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง อันประกอบไปด้วยพม่า จีนตอนใต้ สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนามและไทย ซึ่งในปี 2542-2546 มีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ ที่เดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่เฉลี่ยเท่ากับ 15,671,346 คน ในจำนวนนี้เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยจำนวน 8,613,800 คน คิดเป็นร้อยละ 54.97 ดังตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศและนักท่องเที่ยวชาวไทยของจังหวัดเชียงใหม่

ปี	นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ (คน)	นักท่องเที่ยวชาวไทย (คน)	รวม (คน)
2542	1,263,761 (41.22)	1,802,264 (58.78)	3,066,025 (100)
2543	1,311,856 (42.52)	1,773,621 (57.48)	3,085,477 (100)
2544	1,492,261 (46.99)	1,683,599 (53.01)	3,175,860 (100)
2545	1,558,317 (48.73)	1,639,473 (51.27)	3,197,790 (100)
2546	1,431,351 (45.49)	1,714,843 (54.51)	3,146,194 (100)
เฉลี่ย 2542-2546	7,057,546 (45.03)	8,613,800 (54.97)	15,671,346 (100)

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. กองสถิติและวิจัย (2542, 2543, 2544, 2545, 2546)

ในการเดินทางมาท่องเที่ยวที่จังหวัดเชียงใหม่ของนักท่องเที่ยวนั้น มีการใช้การขนส่งทั้งทางบกและทางอากาศ ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารทางบกนั้น ประกอบด้วย การขนส่งผู้โดยสารทางถนน อันได้แก่ทางรถยนต์ รถโดยสารประจำทาง โดยมีทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด และเส้นทางมาตรฐานหลายสายในการเชื่อมต่อกับจังหวัดต่างๆ ส่วนการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟนั้นมีสถานีรถไฟเป็นชุมทางของภาคเหนือ สำหรับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศมีท่าอากาศยานนานาชาติภายในจังหวัดเชียงใหม่เอง การขนส่งผู้โดยสารทางต่างๆ เหล่านี้ ทำให้การเดินทางติดต่อภายในจังหวัด อีกทั้งการเดินทางสู่จังหวัดใกล้เคียงและกรุงเทพมหานครเป็นไปโดยสะดวก

ซึ่งในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวไทยมีการเลือกใช้ยานพาหนะต่างๆ ในการเดินทาง ดังตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.2 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยในจังหวัดเชียงใหม่ จำแนกตามยานพาหนะในการเดินทาง

ปี	นักท่องเที่ยวชาวไทย (คน)					รวม
	เครื่องบิน	รถไฟ	รถโดยสารประจำทาง	รถส่วนตัว	อื่นๆ	
2542	277,807 (15.41)	416,756 (23.12)	465,961 (25.85)	637,861 (35.39)	3,879 (0.23)	1,802,264 (100)
2543	213,288 (12.03)	518,284 (29.22)	419,299 (23.64)	617,616 (34.82)	5,134 (0.29)	1,773,621 (100)
2544	257,731 (15.31)	444,943 (26.43)	378,947 (22.51)	596,955 (35.46)	5,023 (0.29)	1,683,599 (100)
2545	205,226 (12.52)	446,761 (27.25)	367,021 (22.39)	615,448 (37.54)	5,017 (0.30)	1,639,473 (100)
2546	203,265 (11.85)	469,917 (27.40)	399,492 (23.30)	636,722 (37.13)	5,447 (0.32)	1,714,843 (100)
เฉลี่ย 2542-2546	1,157,317 (13.44)	2,296,661 (26.66)	2,030,720 (23.58)	3,104,602 (36.04)	24,500 (0.28)	8,613,800 (100)

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. กองสถิติและวิจัย (2542, 2543, 2544, 2545, 2546)

จากตารางที่ 1.2 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่เมื่อจำแนกตามยานพาหนะในการเดินทาง ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2542 – 2546 พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่เลือกใช้รถส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.04 รองลงมาคือ รถไฟ (ร้อยละ 26.66) รถโดยสารประจำทาง (ร้อยละ 23.58) เครื่องบิน (ร้อยละ 13.44) และอื่นๆ (ร้อยละ 0.28) ตามลำดับ หนึ่งเป็นที่น่าสนใจว่า การเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน อันเนื่องมาจากการให้บริการของยานพาหนะทั้ง 2 ประเภทนั้น มีลักษณะที่คล้ายคลึงกัน และสามารถทดแทนกันได้ในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวไทย แต่อย่างไรก็ตามก็ยังมีปัจจัยอื่นๆ อีกหลายประการในการพิจารณาของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและ

รถไฟในการเดินทางมาที่จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวนี้มีความสำคัญโดยตรงกับธุรกิจ การขนส่งทางบกของเส้นทางท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจทำการศึกษาเรื่องพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการ เลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาที่จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อทำการเปรียบเทียบพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถ โดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาที่จังหวัดเชียงใหม่ และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อ นักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการ เดินทางมาที่จังหวัดเชียงใหม่ ตลอดจนสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เกิดขึ้นจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการ เดินทางมาที่จังหวัดเชียงใหม่ แล้วนำข้อมูลที่ได้ไปใช้เป็นแนวทางในการวางแผน พัฒนาการ ให้บริการของรถโดยสารประจำทางและรถไฟ ตลอดจนยกระดับการให้บริการที่มีคุณภาพและมี มาตรฐานระดับสูงต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อทำการเปรียบเทียบพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้การเดินทาง ระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาที่จังหวัดเชียงใหม่
- 2) เพื่อวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีผลต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถ โดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาที่จังหวัดเชียงใหม่
- 3) เพื่อสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เกิดขึ้นจาก การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาที่จังหวัดเชียงใหม่

1.3 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้ ทำการศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้การ เดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาที่จังหวัดเชียงใหม่ โดยกลุ่ม ตัวอย่างคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ใช้ยานพาหนะในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางและ รถไฟในการเดินทางมาที่จังหวัดเชียงใหม่

1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

- 1) ทราบถึงข้อมูลพื้นฐานและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่
- 2) เพื่อนำข้อมูลไปใช้เป็นแนวทางในการวางแผนและพัฒนาการให้บริการของรถโดยสารประจำทางและรถไฟ รวมถึงการยกระดับการให้บริการที่มีคุณภาพและมีมาตรฐานระดับสูง

1.5 นิยามศัพท์

นักท่องเที่ยวชาวไทย หมายถึงชาวไทยที่เดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงใหม่โดยมีวัตถุประสงค์ต่างๆ ซึ่งจะต้องมีการค้างคืนในจังหวัดเชียงใหม่อย่างน้อย 1 คืน

รถโดยสารประจำทาง หมายถึงรถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารตามเส้นทางที่กำหนดค่าบริการเป็นรายบุคคลและมีที่นั่งเกินกว่า 7 คนขึ้นไป ทั้งที่มีเครื่องปรับอากาศและไม่มีเครื่องปรับอากาศ

รถไฟ หมายถึงรถไฟที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารตามเส้นทางที่กำหนดค่าบริการเป็นรายบุคคล

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 กรอบแนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มุ่งศึกษา พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้าในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีแนวคิดและทฤษฎี ดังต่อไปนี้

2.1.1 ทฤษฎีอุปสงค์ (Demand Theory)

อุปสงค์ต่อสินค้าหรือบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง (demand) หมายถึงปริมาณสินค้าหรือบริการชนิดใดชนิดหนึ่งที่ผู้บริโภคต้องการซื้อ ณ ระดับราคาต่างๆ กันของสินค้าหรือบริการชนิดนั้นๆ ในระยะเวลาที่กำหนด โดยความต้องการซื้อนั้นผู้บริโภคจะต้องมีอำนาจซื้อด้วย (purchasing power) กล่าวคือผู้บริโภคจะต้องมีเงินเพียงพอและมีความเต็มใจที่จะซื้อ (ability and willingness) สินค้าหรือบริการนั้น เช่น นาย ก. ต้องการเดินทางจาก กรุงเทพฯ ไป ภูเก็ต โดยรถไฟ และ นาย ก. มีเงินเพียงพอที่จะซื้อตั๋วรถไฟดังกล่าว ในกรณีนี้จะเป็นอุปสงค์ที่สัมฤทธิ์ผล (effective demand) แต่ถ้านาย ก. มีความต้องการเดินทางแต่มีเงินไม่เพียงพอที่จะจ่ายค่าตั๋วรถไฟ ในกรณีนี้ไม่ถือว่าเป็นอุปสงค์

ปัจจัยที่กำหนดปริมาณความต้องการซื้อหรืออุปสงค์ มีดังนี้คือ

- 1) ราคาสินค้าชนิดนั้น เมื่อราคาสินค้าเพิ่มสูงขึ้น ปริมาณซื้อจะลดลง แต่ถ้าราคาสินค้าลดลง ปริมาณซื้อจะมีมากขึ้น
- 2) ราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง ความสัมพันธ์ของปริมาณซื้อนอกจากจะขึ้นอยู่กับราคาสินค้าชนิดนั้นแล้ว ยังขึ้นกับราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งแบ่งความสัมพันธ์ของสินค้าได้เป็น 2 ชนิด คือ

2.1) สินค้าที่ใช้ทดแทนกัน (Substitution goods) เช่น รถไฟกับรถโดยสารประจำทาง รถไฟกับเครื่องบิน รถโดยสารประจำทางกับเครื่องบิน เป็นต้น การที่ผู้บริโภคจะซื้อสินค้าชนิดใดมากน้อยเพียงใดจะต้องพิจารณาถึงราคาสินค้าที่เกี่ยวข้องด้วย เช่น ถ้าราคา รถโดยสารประจำทางสูงขึ้นในขณะที่ราคา รถไฟคงเดิม ผู้บริโภคจะใช้บริการรถโดยสารประจำทางลดลง แล้วหันไปใช้บริการรถไฟเพิ่มขึ้น จึงกล่าวได้ว่าเมื่อราคาสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งเพิ่มขึ้นจะ

ทำให้ปริมาณซื้อสินค้าอีกชนิดหนึ่งที่ใช้ทดแทนกันได้เพิ่มขึ้นด้วย แต่ราคาสินค้าชนิดหนึ่งลดลงจะทำให้ปริมาณซื้อสินค้าอีกชนิดหนึ่งที่ใช้ทดแทนกันได้ลดลงด้วย ดังนั้นความสัมพันธ์ของราคาและปริมาณซื้อของสินค้าต่างชนิดกันที่ใช้ทดแทนกันจะเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

2.2) สินค้าที่ใช้ประกอบกันหรือใช้ร่วมกัน (Complementary goods) เช่น ปีนกับลูกปีน ถุงเท้ากับรองเท้า ยาสีฟันกับแปรงสีฟัน กาแฟกับครีมเทียม รถยนต์กับน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น เมื่อราคาเครื่องยนต์แพงขึ้น นอกจากปริมาณซื้อรถยนต์จะลดลงแล้วปริมาณความต้องการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงก็จะลดลงด้วย ทั้งนี้ ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เปลี่ยนแปลง ดังนั้นความสัมพันธ์ของราคาและปริมาณซื้อของสินค้าต่างชนิดที่ใช้ประกอบกันจะเป็นไปในทิศทางตรงกันข้าม

3) รายได้ของผู้บริโภค รายได้ของผู้บริโภคเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งในการกำหนดอุปสงค์ การพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของผู้บริโภคกับปริมาณความต้องการซื้อสินค้าสามารถแบ่งสินค้าออกเป็น 2 ชนิด คือ

3.1) สินค้าปกติ (Normal goods) ปริมาณซื้อสินค้าปกติทั่วไปจะมีความสัมพันธ์โดยตรงกับระดับรายได้ของผู้บริโภค กล่าวคือถ้าผู้บริโภคมีรายได้มาก ความต้องการซื้อสินค้าปกติจะเพิ่มขึ้น แต่ถ้าผู้บริโภคมีรายได้ลดลง ความต้องการซื้อสินค้าปกติจะลดลงด้วย

3.2) สินค้าด้อยคุณภาพ (Inferior goods) สินค้าบางชนิดเป็นสินค้าด้อยคุณภาพในสายตาของผู้บริโภค ปริมาณซื้อสินค้าประเภทนี้จะมีความสัมพันธ์ตรงข้ามกับระดับรายได้ของผู้บริโภค กล่าวคือ เมื่อผู้บริโภคมีรายได้เพิ่มขึ้น อุปสงค์ในสินค้าประเภทนี้จะลดลง แต่ถ้าผู้บริโภคมีรายได้ลดลงอุปสงค์ในสินค้าประเภทนี้จะเพิ่มขึ้น สินค้าเหล่านี้ ได้แก่ เครื่องสำอาง ราคาถูก ข้าวสารคุณภาพต่ำ เสื้อผ้าโหล เป็นต้น

4) รสนิยมของผู้บริโภค รสนิยมเป็นปัจจัยหนึ่งที่กำหนดอุปสงค์ รสนิยมของบุคคลโดยทั่วไปจะมีลักษณะแตกต่างกันตามอายุ อาชีพ ขนบธรรมเนียมประเพณี เป็นต้น โดยปกติรสนิยมในสินค้าชนิดต่างๆ จะเปลี่ยนแปลงตามยุคสมัยตามกาลเวลา รสนิยมของสินค้าบางชนิดเปลี่ยนแปลงได้ง่าย เช่น เครื่องแต่งกาย เครื่องประดับ เป็นต้น ดังนั้น ถ้าสินค้าชนิดใดอยู่ในสมัยนิยมอุปสงค์ในสินค้านั้นจะเพิ่มขึ้น แต่ถ้าสินค้าชนิดใดล้าสมัยอุปสงค์ในสินค้าชนิดนั้นจะลดลงด้วย

5) จำนวนประชากร โดยปกติทั่วไปเมื่อประชากรของสังคมหรือของประเทศมีจำนวนมากขึ้นความต้องการในสินค้าและบริการจะเพิ่มขึ้นด้วย แต่ประชากรที่เพิ่มขึ้นนี้จะต้องมีอำนาจซื้อเพิ่มขึ้นด้วยจึงก่อให้เกิดอุปสงค์ในสินค้าเพิ่มขึ้น

6) การคาดคะเนสินค้าและปริมาณสินค้าในอนาคต เป็นปัจจัยอย่างหนึ่งที่ทำให้อุปสงค์ในสินค้าเปลี่ยนแปลงไป เช่น ผู้บริโภคคาดคะเนว่าราคาข้าวสารในอนาคตจะสูงขึ้นผู้บริโภค

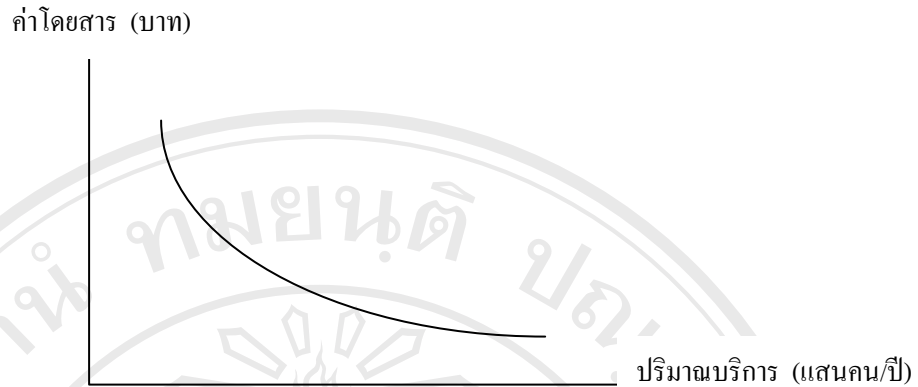
จะรีบซื้อข้าวสารในปริมาณที่เพิ่มขึ้น อุปสงค์ของข้าวสารในปัจจุบันจึงเพิ่มขึ้น ในทางตรงข้ามถ้าผู้บริโภคคาดว่าราคาข้าวในอนาคตจะลดลงผู้บริโภคจะชะลอการซื้อข้าวสารไว้ก่อน อุปสงค์ของข้าวสารในปัจจุบันจึงลดลง

7) ฤดูกาล ความต้องการซื้อสินค้าต่างๆ ในแต่ละช่วงเวลาจะแตกต่างกันตามฤดูกาล เช่น ในฤดูร้อนอุปสงค์ของพัดลมจะเพิ่มสูงขึ้น ฤดูกาลฝนปริมาณความต้องการร่มจะมีมากขึ้น แต่ฤดูหนาวอุปสงค์ของเสื้อกันหนาวจะมีมากขึ้น

8) สภาพการกระจายรายได้ในระบบเศรษฐกิจ แม้ว่ารายได้เฉลี่ยต่อหัวของแต่ละประเทศจะเท่ากัน แต่โครงสร้างการกระจายรายได้ของประเทศแตกต่างกัน ปริมาณความต้องการในสินค้าก็จะแตกต่างกันด้วย กล่าวคือ ประชากรส่วนใหญ่ของซาอุดีอาระเบียยังยากจน มีคนกลุ่มน้อยเท่านั้นที่ร่ำรวยจากการเป็นเจ้าของบ่อน้ำมัน ขณะที่ประชากรของสหรัฐอเมริกาส่วนใหญ่เป็นคนชั้นกลางรายได้ไม่แตกต่างกันมากนัก ดังนั้นปริมาณความต้องการซื้อสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งของทั้ง 2 ประเทศ ย่อมแตกต่างกัน

2.1.2 ทฤษฎีอุปสงค์การขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Transport Demand)

อุปสงค์การขนส่งผู้โดยสาร อาจเรียกได้อีกชื่อหนึ่งว่าอุปสงค์การเดินทาง (travel transport demand) หมายถึงปริมาณของบริการทางการขนส่งบุคคลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยผู้ใช้บริการเต็มใจและสามารถทำการซื้อได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ ณ ระดับอัตราค่าโดยสารต่างๆ กัน ซึ่งอุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารจะมีลักษณะและกฎเกณฑ์เหมือนอุปสงค์ของสินค้าตามหลักเศรษฐศาสตร์ กล่าวคือ ปริมาณของบริการขนส่งผู้โดยสารที่ผู้ใช้บริการต้องการซื้อ ย่อมแปรผันเป็นปฏิภาคส่วนกลับอัตราค่าโดยสารเสมอ หมายความว่าถ้าอัตราค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางลดลง ปริมาณผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทางจะเพิ่มขึ้น แต่ถ้าอัตราค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางเพิ่มขึ้น ปริมาณผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทางก็จะลดลง เช่น ค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่คนละ 400 บาท จะมีผู้โดยสารที่ใช้บริการเส้นทางนี้ 400,000 คนต่อปี ถ้าหากอัตราค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ลดลงเหลือคนละ 300 บาท จะมีผู้โดยสารที่ใช้บริการเส้นทางนี้เพิ่มเป็น 500,000 คนต่อปี แต่ถ้าอัตราค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่เพิ่มขึ้นเป็นคนละ 500 บาท จะมีผู้โดยสารที่ใช้บริการเส้นทางนี้ลดลงเหลือ 300,000 คนต่อปี ฉะนั้นเส้นอุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารจึงมีลักษณะทอดต่ำลงมาจากซ้ายไปขวา และมีค่าเป็นลบเหมือนเส้นอุปสงค์ของสินค้าทั่วไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อสมมติที่ว่าปัจจัยอื่นๆ คงที่ ดังรูปที่ 2.1 (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2536)



รูปที่ 2.1 อุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพฯไปเชียงใหม่

จากรูปที่ 2.1 จะเห็นได้ว่าเมื่ออัตราค่าโดยสารเปลี่ยนแปลงไป ก็จะทำให้ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการเปลี่ยนแปลงไปในทางตรงข้ามด้วย

อุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารจะเป็นอุปสงค์สืบเนื่อง (derived demand) หมายความว่า จะต้องมียุโรปสงค์ในสถานที่นั้นก่อน จึงจะมีอุปสงค์การขนส่งบุคคลไปยังสถานที่นั้นสืบเนื่องต่อกันไป ฉะนั้นอุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารจึงขึ้นอยู่กับอัตราประโยชน์เกี่ยวกับสถานที่ของแต่ละบุคคล (personal place utility) ซึ่งอัตราประโยชน์นี้หาความแน่นอนได้ยาก ทั้งนี้เนื่องจากสถานที่แห่งเดียวกัน แต่ละบุคคลเห็นอัตราประโยชน์ของสถานที่นั้นไม่เท่ากัน เช่น คนที่เกิดและเติบโตในจังหวัดเชียงใหม่ ก็เห็นจังหวัดเชียงใหม่เป็นสถานที่ที่แทบจะไม่มีอัตราประโยชน์ต่อเขา เพราะเขาคุ่นเคยกับทุกอย่างในจังหวัดเชียงใหม่ ส่วนบุคคลอีกคนหนึ่งเกิดมาอย่างไม่เคยไปจังหวัดเชียงใหม่ เขาก็มีความต้องการที่จะไปจังหวัดเชียงใหม่ เพื่ออยากเห็นสิ่งแปลกๆ ที่จังหวัดเชียงใหม่ เขาก็เห็นจังหวัดเชียงใหม่เป็นสถานที่ที่มีอัตราประโยชน์ต่อเขาอย่างมากมาย เป็นต้น อุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามปัจจัยหรือตัวกำหนด ซึ่งปัจจัยหรือตัวกำหนดแต่ละตัวจะมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของผู้ใช้บริการและกาลเวลา ปัจจัยหรือตัวกำหนดที่สำคัญ ได้แก่

1) ความเจริญทางเศรษฐกิจ อุปสงค์การเดินทางจะมีมากขึ้นอยู่กับความเจริญทางเศรษฐกิจ ถ้าระยะเศรษฐกิจรุ่งเรือง นักธุรกิจก็จะเดินทางเพื่อขยายธุรกิจของตน ทำให้มีการใช้บริการขนส่งผู้โดยสารมากขึ้น แต่ถ้าเศรษฐกิจตกต่ำ การค้าทรุดตัวนักธุรกิจจะระงับธุรกิจของตนให้อยู่รอดไม่มีการเดินทางเพื่อขยายธุรกิจ ทำให้มีการใช้บริการขนส่งผู้โดยสารลดลง

2) รายได้ เมื่อบุคคลมีรายได้เพิ่มขึ้น ก็จะมีเงินใช้จ่ายในการท่องเที่ยวมากขึ้น และสามารถเที่ยวได้ไกลขึ้น ทำให้อุปสงค์การเดินทางเพิ่มขึ้น

3) รสนิยมของประชาชน รสนิยมของคนส่วนใหญ่ในสังคมจะมีอิทธิพลต่ออุปสงค์การเดินทางทั้งด้านเพิ่มปริมาณและการเลือกประเภทของการขนส่งผู้โดยสาร เช่น คนส่วนใหญ่ชอบการเดินทางท่องเที่ยว ก็จะทำให้อุปสงค์การเดินทางเพิ่มขึ้น เป็นต้น นอกจากนี้รสนิยมของคนส่วนใหญ่ยังมีอิทธิพลในการเลือกประเภทของการขนส่ง เป็นต้นว่า คนส่วนใหญ่ชอบการเดินทางโดยรถไฟ จะทำให้อุปสงค์ของการเดินทางทางรถไฟเพิ่มขึ้น

4) การกระจายตัวของประชากรทางภูมิศาสตร์ การกระจายตัวของประชากรทางภูมิศาสตร์เป็นปัจจัยสำคัญตัวหนึ่งที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์การเดินทาง ยิ่งมีการกระจายของประชากรทางภูมิศาสตร์มาก ก็ยิ่งมีอุปสงค์การเดินทางมาก เนื่องจากต้องมีการเดินทางไปมาหาสู่กัน

5) เวลาว่าง เมื่อประชาชนมีเวลาว่างก็จะเดินทางท่องเที่ยว ยิ่งมีเวลาว่างมากก็ยิ่งคิดหาทางท่องเที่ยวให้ไกลขึ้นก็จะมีผลทำให้อุปสงค์การเดินทางเพิ่มขึ้น ถ้าประชาชนไม่มีเวลาว่างคงไม่มีโอกาสเดินทางท่องเที่ยวหรือไปเยี่ยมญาติมิตรได้ อุปสงค์การเดินทางก็จะไม่เกิดขึ้น

6) ตารางกำหนดการเดินทาง การเดินทางของผู้โดยสารขึ้นอยู่กับเวลาที่ผู้โดยสารต้องการเดินทาง จึงควรกำหนดตารางการเดินทางที่ประชาชนส่วนใหญ่สามารถใช้บริการได้ หรือกำหนดตารางการเดินทางถึงที่หมายในเวลาที่เหมาะสมกับส่วนใหญ่ ก็จะเพิ่มอุปสงค์การเดินทาง

7) อุปกรณ์การขนส่งผู้โดยสาร อุปกรณ์การขนส่งมีอิทธิพลต่ออุปสงค์การเดินทางอยู่ 2 ประการ คือความเร็วของอุปกรณ์การขนส่งผู้โดยสารทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางท่องเที่ยวได้มากขึ้นในระยะเวลาที่กำหนดให้ และแบบของอุปกรณ์การขนส่งผู้โดยสารที่ให้บริการก็เป็นสิ่งจูงใจให้มีการเพิ่มอุปสงค์การเดินทาง เพราะคนอยากทดลองใช้บริการด้วยอุปกรณ์การขนส่งแบบใหม่ ๆ

2.1.3 ทฤษฎีการประมาณค่าแบบจำลองถดถอยที่มีตัวแปรตามเป็นตัวแปรหุ่น

(Estimation of Regression Models with Dummy Dependent Variables)

ในการทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรโดยใช้สมการถดถอยนั้นในบางลักษณะจะพบว่าตัวแปรตาม (dependent variable) จะมีลักษณะเป็นทางเลือกเชิงคุณภาพ (qualitative choice) ซึ่งประกอบด้วย 2 ทางเลือก หรือมากกว่า เช่น การเลือกตั้ง การยอมรับเทคโนโลยีของเกษตรกร การเข้าเป็นสมาชิกสหกรณ์การเกษตรของเกษตรกร การเข้าเป็นสมาชิกกลุ่มแม่บ้านของแม่บ้านเกษตรกร การเลือกวิธีเดินทางไปทำงานว่าเป็นทางรถเมล์ รถไฟ รถยนต์ หรือจักรยาน เป็นต้น แบบจำลองที่มีตัวแปรตามเป็นลักษณะเช่นนี้ สามารถจะใช้วิธีการประมาณค่าได้ 3 วิธี คือ (1) แบบจำลองความน่าจะเป็นเชิงเส้น (linear probability model) (2) แบบจำลองโพรบิต (probit model) และ (3) แบบจำลองโลจิต (logit model)

แบบจำลองความน่าจะเป็นเชิงเส้น (linear probability model) เป็นแบบจำลองที่ตัวแปรตามเป็นข้อมูลเชิงคุณภาพและมีค่าได้เพียง 2 ค่า หรือ 2 ทางเลือก เช่น “ใช่” หรือ “ไม่ใช่” ไม่ได้ออกมาเป็นตัวเลขอย่างแบบจำลองสมการถดถอยซึ่งตัวแปรตามเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ

สมมติว่าเรามีแบบจำลองอย่างง่ายดังนี้

$$y_i = \alpha + \beta x_i + u_i \quad (1)$$

โดยที่ $y_i = 1$ ถ้าครัวเรือนที่ i ซื้อรถยนต์ (ซึ่งอาจเป็นตัวแปรตามในลักษณะอื่นๆ อีกก็ได้ เช่น ถ้าครัวเรือนที่ซื้อบ้าน หรือ ครัวเรือนเกษตรกร ครัวเรือนที่ i ได้รับเอาเทคโนโลยีชนิด ก. มาใช้ในการผลิต เป็นต้น)

$y_i = 0$ ถ้าครัวเรือนที่ i ไม่ซื้อรถยนต์ (หรือครัวเรือนที่ i ไม่ซื้อบ้าน หรือเกษตรกรครัวเรือนที่ i ไม่รับเอาเทคโนโลยีชนิด ก. มาใช้ในการผลิต ตามตัวอย่างข้างต้น)

$u_i =$ ตัวแปรสุ่ม (random variable) หรือพจน์ค่าความคลาดเคลื่อน (error terms) หรือตัวรบกวน (disturbances) ที่มีการแจกแจงเป็นอิสระและมีค่าเฉลี่ยเท่ากับศูนย์

แบบจำลองตามสมการ (1) นี้เรียกว่า “แบบจำลองความน่าจะเป็นเชิงเส้น (linear probability model)” จากสมการเราสามารถหาค่าคาดหมายแบบมีเงื่อนไข (conditional expected value) ของค่าสังเกตของตัวแปรตาม แต่ละตัว y_i โดยกำหนดค่าตัวแปรอธิบาย (explanatory variable) หรือตัวแปรอิสระ (independent variable) ในกรณีนี้ ซึ่งคือ x_i มาให้ได้ดังนี้

$$E(y_i | x_i) = \alpha + \beta x_i \quad (2)$$

และเนื่องจาก y_i มีค่าเพียง 2 ค่าเท่านั้นดังได้กล่าวไว้ข้างต้นคือ 1 และ 0 เพราะฉะนั้นเราสามารถที่จะหาการแจกแจงความน่าจะเป็นของ y_i ได้โดยการให้

$p_i =$ ความน่าจะเป็นที่ $y_i = 1$ ซึ่งเขียนแทนด้วยสัญลักษณ์ $p_i = \text{prob}(y_i = 1)$ และ

$1 - p_i =$ ความน่าจะเป็นที่ $y_i = 0$ ซึ่งเขียนแทนด้วยสัญลักษณ์ $p_i = \text{prob}(y_i = 0)$

ซึ่ง y_i ก็จะมีการแจกแจงความน่าจะเป็น (probability distribution) ดังนี้

y_i ความน่าจะเป็น (probability)

0 $1 - p_i$ (ความน่าจะเป็นของเหตุการณ์ที่ไม่ได้เลือก)

1 p_i (ความน่าจะเป็นของเหตุการณ์ที่เลือก)

จากการแจกแจงความน่าจะเป็นดังกล่าวเราสามารถหาค่าคาดหมาย (expected value) ของ y_i ได้ดังนี้

$$E(y_i) = 1(p_i) + 0(1 - p_i) = p_i \quad (3)$$

จะเห็นได้ว่าค่าคาดหมาย (expected value) ของ y_i จากสมการ (2) และ (3) คือค่าเดียวกัน เพราะฉะนั้นสมการ (2) และ (3) จึงเท่ากัน เพราะฉะนั้นเราจะได้

$$p_i = \alpha + \beta x_i = E(y_i | x_i) \quad (4)$$

นั่นคือความคาดหมายแบบมีเงื่อนไข (conditional expectation) ของ y_i จากแบบจำลอง (1) คือความน่าจะเป็นแบบมีเงื่อนไข (conditional probability) ของ y_i นั่นเอง (Gujarati, 1995: pp540-542; Pindyck and Rubinfeld, 1998: pp298-300) โดยสรุปแล้วเรามักจะเขียนแบบจำลองความน่าจะเป็นเชิงเส้น (linear probability model) โดยให้ตัวแปรตามเป็นความน่าจะเป็น (probability) ได้ดังนี้

$$p_i = \begin{cases} \alpha + \beta x_i & 0 < \alpha + \beta x_i < 1 \\ 1 & \alpha + \beta x_i > 1 \\ 0 & \alpha + \beta x_i < 0 \end{cases}$$

ปัญหาในการประมาณค่าแบบจำลองความน่าจะเป็น (linear probability model)

1. ปัญหาการแจกแจงแบบไม่ปกติ (nonnormality) ของค่าความคลาดเคลื่อน (u_i) โดยทฤษฎีแล้วเราทราบว่าตัวประมาณค่า OLS (OLS estimator) นั้นหามาได้โดยไม่ต้องใช้ข้อสมมุติเกี่ยวกับการแจกแจงแบบปกติของ u_i แต่ข้อสมมุติเกี่ยวกับการแจกแจงปกติของ u_i นี้ไม่เป็นจริงในกรณีของแบบจำลองความน่าจะเป็นเชิงเส้น (linear probability model) เพราะว่า u_i (ซึ่งเหมือนกับ y_i) จะมี 2 ค่าเท่านั้น โดยพิจารณาจาก

$$u_i = y_i - \alpha - \beta x_i \quad (5)$$

ซึ่งจะเห็นได้ว่าเมื่อ $y_i = 1$ จะได้

$$u_i = 1 - \alpha - \beta x_i \quad (6)$$

และ เมื่อ $y_i = 0$ จะได้

$$u_i = -\alpha - \beta x_i \quad (7)$$

ซึ่งจะเห็นได้ว่า u_i จะไม่มีการแจกแจงแบบปกติ ซึ่งแท้ที่จริงแล้ว u_i มีการแจกแจงแบบทวินาม (binomial distribution) (Gujarati, 1995: pp542-543) อย่างไรก็ตามการที่ข้อสมมุติเกี่ยวกับการแจกแจงปกติของ u_i ไม่เป็นจริงดังที่ปรากฏนั้นอาจจะไม่ใช่สิ่งที่สำคัญนัก เพราะว่าเราทราบว่าค่าประมาณแบบจุดด้วยวิธี OLS (OLS point estimates) ยังคง “ไม่เอนเอียง (unbiased)” ประกอบกับเมื่อขนาดของตัวอย่างเพิ่มขึ้นอย่างไม่จำกัด เราสามารถจะพิสูจน์ได้ว่า ตัวประมาณค่า OLS มีแนวโน้มที่จะมี

การแจกแจงแบบปกติ เพราะฉะนั้นในกรณีที่ตัวอย่างมีขนาดใหญ่การลงความเห็นในเชิงสถิติ (statistical inference) เกี่ยวกับแบบจำลองความน่าจะเป็นเชิงเส้น (linear probability model) ก็จะเป็นไปตามกระบวนการของ OLS ภายใต้ข้อสมมุติเกี่ยวกับการแจกแจงปกติของ u_i

2. ความแปรปรวนของพจน์ค่าความคลาดเคลื่อน (error terms) มีลักษณะแตกต่างกัน (heteroscedastic)

$$1 = \alpha + \beta x_i + u_i \quad \text{ซึ่งก็คือ} \quad u_i = 1 - \alpha - \beta x_i \quad (8)$$

$$0 = \alpha + \beta x_i + u_i \quad \text{ซึ่งก็คือ} \quad u_i = -\alpha - \beta x_i \quad (9)$$

สามารถจะแสดงการแจกแจงความน่าจะเป็นของ u_i สามารถเขียนได้ดังนี้

$$\begin{array}{ccc} y_i & u_i & \text{ความน่าจะเป็น} \\ 1 & 1 - \alpha - \beta x_i & p_i \\ 0 & -\alpha - \beta x_i & 1 - p_i \end{array}$$

และจากข้อสมมุติที่ว่าพจน์ค่าความคลาดเคลื่อน (error terms) มีค่าเฉลี่ยเป็นศูนย์เราจะได้ว่า

$$E(u_i) = (1 - \alpha - \beta x_i) p_i + (-\alpha - \beta x_i)(1 - p_i) = 0 \quad (10)$$

และหาค่าของ p_i และ $1 - p_i$ จะได้

$$p_i = \alpha + \beta x_i \quad (11)$$

$$1 - p_i = 1 - \alpha - \beta x_i \quad (12)$$

และจากคำนิยามของความแปรปรวนที่ใช้กับพจน์ค่าความคลาดเคลื่อนที่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับศูนย์จะได้ว่า

$$\begin{aligned} E u_i^2 &= (1 - \alpha - \beta x_i)^2 p_i + (-\alpha - \beta x_i)^2 (1 - p_i) \\ &= (1 - \alpha - \beta x_i)^2 (\alpha + \beta x_i) + (\alpha + \beta x_i)^2 (1 - \alpha - \beta x_i) \\ &= (1 - \alpha - \beta x_i)(\alpha + \beta x_i) = p_i(1 - p_i) \end{aligned} \quad (13)$$

$$\text{ซึ่งก็คือ} \quad E u_i^2 = \sigma_i^2 = \text{var}(u_i) = E(y_i | x_i) [1 - E(y_i | x_i)] = p_i(1 - p_i) \quad (14)$$

(Gujarati, 1995: p543; Pindyck and Rubinfeld, 1998: p300)

สมการ (14) แสดงให้เห็นว่าพจน์ค่าความคลาดเคลื่อน (error term) มีลักษณะที่ว่าความแปรปรวนของพจน์ค่าความคลาดเคลื่อน (error term) แตกต่างกัน (heteroscedastic) ค่าสังเกตที่มีค่า p_i เข้า

ใกล้ 0 หรือ 1 จะมีความแปรปรวนโดยเปรียบเทียบต่ำ ในขณะที่ค่าสังเกตที่มี p_i ใกล้ 0.5 จะมีความแปรปรวนสูงกว่า (Pindyck and Rubinfeld, 1998: p300)

3. ปัญหา \hat{y}_i ออกนอกช่วง 0 และ 1 ซึ่งไม่สอดคล้อง $0 \leq E(y_i|x_i) \leq 1$ Johnston and Dinardo (1997: p417) และ Pindyck and Rubinfeld (1998: p301) กล่าวว่า จุดอ่อนที่สำคัญมากของแบบจำลองความน่าจะเป็นเชิงเส้น (linear probability model) ก็คือว่า แบบจำลองนี้ไม่ได้มีข้อจำกัด (constrain) ให้ค่าทำนาย (ซึ่งคือ \hat{y}_i) ตกอยู่ในช่วง 0 และ 1 ใดๆ ที่โดยทฤษฎีแล้ว $E(y_i|x_i)$ ในแบบจำลองความน่าจะเป็นเชิงเส้นซึ่งวัดความน่าจะเป็นแบบมีเงื่อนไขของเหตุการณ์ (event) y ที่เกิดขึ้นเมื่อ x ถูกกำหนดมาให้จะต้องตกอยู่ระหว่าง 0 และ 1 แต่ก็ไม่มีความรับประกันได้ว่า \hat{y}_i [ซึ่งก็คือตัวประมาณค่า (estimators) ของ $E(y_i|x_i)$] จะอยู่ในช่วง 0 และ 1 ดังกล่าว

4. ปัญหาการประมาณค่าความชัน (slope) ที่สูงเกินจริง (overestimated slope) หรือต่ำเกินจริง (underestimated slope) ปัญหาที่สำคัญมากอีกปัญหาหนึ่งของการประมาณค่า (estimation) แบบจำลองความน่าจะเป็นเชิงเส้น (linear probability model) ด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุดสามัญ (ordinary least squares) ก็คือ ค่าของความชันที่ประมาณค่าได้ อาจจะมีค่าสูงเกินความเป็นจริง (overestimated slope) หรือต่ำกว่าความเป็นจริง (underestimated slope) ได้ ถ้าหากว่าค่าสังเกต (observations) ที่เลือกมาหรือได้มานั้นมีคุณลักษณะประจำตัว (คือค่า x) ที่มีค่าสุดโต่งหรือปลายสุด (extreme values) เป็นจำนวนมากเกินไปทำให้ได้ค่าประมาณของความชัน (slope estimate) จากวิธีกำลังสองน้อยที่สุดสามัญ (ordinary least squares) มีค่าต่ำกว่าความเป็นจริงได้ Pindyck and Rubinfeld (1998: p302) กล่าวถึงกรณีนี้ว่าค่าประมาณของความชันจากวิธีกำลังสองน้อยที่สุดสามัญ (ordinary least squares slope estimate) ที่ได้รับในกรณีนี้ จะมีลักษณะ “เอนเอียง (biased)” เนื่องจากการประมาณค่าความชันของการถดถอยที่แท้จริง (true regression slope) ต่ำกว่าความเป็นจริง และในทางตรงกันข้ามกันถ้าเรามีค่าสังเกต (observations) ซึ่งมีค่า x ที่มีลักษณะเกาะกลุ่มกันตรงกลาง (ซึ่งตรงกันข้ามกับกรณีแรกซึ่งเป็นกรณีปลายสุดหรือสุดโต่งเป็นจำนวนมากเกินไป) มากเกินไป ค่าของความชัน (slope) ที่ประมาณค่าได้ก็จะมีลักษณะสูงเกินกว่า ความเป็นจริง (overestimated)

จะเห็นได้ว่าแบบจำลองเชิงเส้นมีจุดอ่อนหลายประการด้วยกันดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น เพราะฉะนั้นต่อไปนี้จะมาพิจารณาทางเลือกอื่น เช่น แบบจำลองโพรบิต (probit model) ซึ่ง Glodberger (1964) เรียกว่าแบบจำลองวิเคราะห์แบบโพรบิต (probit analysis model) และแบบจำลองโลจิท (logit model)

แบบจำลองโพรบิต (probit model) จากแบบจำลองความน่าจะเป็นเชิงเส้นที่กล่าวมาแล้ว ซึ่งมีข้อบกพร่องค่อนข้างมาก โดยเฉพาะการที่จะทำให้ค่าประมาณความน่าจะเป็นอยู่ในช่วง 0 ถึง 1 เท่านั้น ดังนั้นเราจึงใช้แบบจำลองโพรบิต ในการประมาณค่าความน่าจะเป็นแทน

จากแบบจำลองอย่างง่าย (1) เราสามารถเขียนให้อยู่ในรูปทั่วไปได้ดังนี้

$$y_i = x_i'\beta + u_i \quad (15)$$

โดยที่ y_i = ตัวแปรตามแบบหุ่น (dummy dependent variable) ของค่าสังเกต i

x_i = $k \times 1$ เวกเตอร์ของคุณลักษณะของค่าสังเกต i

β = $k \times 1$ เวกเตอร์ของพารามิเตอร์

u_i = ค่าความคลาดเคลื่อนของค่าสังเกต i

แบบจำลอง (15) นี้เป็นแบบจำลองที่เราสังเกตค่า y_i ได้ ซึ่งแบบจำลอง (15) นี้ได้พัฒนามาจากการที่เราสมมุติว่า y^* มีความสัมพันธ์แบบถดถอย (regression relationship) ดังนี้

$$y^* = x_i'\beta + u_i \quad (16)$$

ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วค่า y^* จะเป็นตัวแปรที่เราไม่สามารถที่จะสังเกตได้ (unobservable) (Maddala, 1983: p22; Johnston and Dinardo, 1997: p419) ซึ่ง Johnston and Dinardo (1997: p419) เรียก y^* ว่า “ตัวแปรแฝง (latent variable)” สิ่งที่เราสังเกตเห็นก็คือค่า y ซึ่งจะมีค่า 0 หรือ 1 ตามคำนิยาม (Maddala, 1983: p22) หรือกฎ (rule) (Johnston and Dinardo, 1997: p419) ดังต่อไปนี้

$$\begin{aligned} y_i &= 1 \quad \text{ถ้า } y^* > 0 \\ &= 0 \quad \text{ในกรณีอื่นๆ ที่ไม่ใช่ } y^* > 0 \end{aligned} \quad (17)$$

โดยที่ $u_i \sim N(0, \sigma^2)$

และเนื่องจากแบบจำลองที่เรากำลังพิจารณาในบทนี้เป็นแบบจำลองความน่าจะเป็น (probability model) เพราะฉะนั้น แนวคิดของเราก็คือ การแปลง (transform) $x_i'\beta$ ไปสู่ความน่าจะเป็น (probability) เพราะฉะนั้นสิ่งที่เราต้องการก็คือ ฟังก์ชัน F ที่จะทำให้

$$\text{prob}(y_i = 1) = F(x_i'\beta)$$

ฟังก์ชัน F ที่จะแปลง $x_i'\beta$ ให้อยู่ในระหว่าง 0 และ 1 ได้อย่างดีก็คือ ฟังก์ชันการแจกแจง (distribution function) หรือความหนาแน่นสะสม (cumulative density) (Johnston and Dinardo, 1997: p418) ซึ่งฟังก์ชันการแจกแจง (distribution function) นี้บางทีก็เรียกว่าฟังก์ชันการแจกแจงสะสม (cumulative distribution function) (Mendenhall and Scheaffer, 1973: p115) ตามสมการ

(16) และ (17) $x_i'\beta$ จะไม่ใช่ $E(y_i | x_i)$ เหมือนอย่างที่เห็นในแบบจำลองความน่าจะเป็นเชิงเส้น (linear probability model) แต่ $x_i'\beta$ ในกรณีนี้จะเท่ากับ $E(y_i^* | x_i)$ (Maddala, 1983: p22)

จากสมการ (16) y_i^* (ภายใต้เงื่อนไขของ x) จะมีการแจกแจงแบบปกติ (normal distribution) แม้ว่า y_i (ซึ่งคือค่าที่ปรากฏของ y_i^* ตามค่านิยมหรือกฎ (17)) จะไม่เป็นการแจกแจงแบบปกติก็ตามและจากค่านิยมหรือกฎ (17) เราสามารถที่จะเขียนได้ว่า

$$\begin{aligned} \text{prob}(y_i = 1) &= \text{prob}(y_i^* > 0) \\ &= \text{prob}(x_i'\beta + u_i > 0) \\ &= \text{prob}(u_i > -x_i'\beta) \\ &= \text{prob}\left(\frac{u_i}{\sigma} > -\frac{x_i'\beta}{\sigma}\right) \end{aligned} \quad (18)$$

โดยที่ σ^2 คือ ความแปรปรวนของ u_i ดังได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น การหารที่เกิดขึ้นในสมการ (18) จะทำให้พจน์ u_i กลายเป็น u_i / σ ซึ่ง u_i / σ นี้ มีการแจกแจง (distribution) เป็นการแจกแจงแบบปกติมาตรฐาน (standard normal distribution) (Johnston and Dinardo, 1997: p419) และจากสมการ (18) เราจะได้ว่า

$$\begin{aligned} \text{prob}(y_i = 1) &= \text{prob}\left(\frac{u_i}{\sigma} > -\frac{x_i'\beta}{\sigma}\right) \\ &= \text{prob}\left(\frac{u_i}{\sigma} < \frac{x_i'\beta}{\sigma}\right) \\ &= \Phi\left(\frac{x_i'\beta}{\sigma}\right) \end{aligned} \quad (\text{Johnston and Dinardo, 1997: p420})$$

(19)

โดยที่ $\Phi(\cdot)$ คือ การแจกแจงปกติมาตรฐาน (standard normal distribution) (Greene, 1997: p874) ซึ่งสามารถเขียนสมการ (19) โดยเต็มรูปแบบได้ดังนี้

$$\text{prob}(y_i = 1) = \Phi\left(\frac{x_i'\beta}{\sigma}\right) = \int_{-\infty}^{\frac{x_i'\beta}{\sigma}} \frac{1}{\sqrt{2\pi}} \exp\left(-\frac{z^2}{2}\right) dz \quad (20)$$

ซึ่งคือแบบจำลองโพรบิต (probit) การแปลงแบบการแจกแจงปกติมาตรฐาน (standard normal distribution) $\Phi(\cdot)$ เป็นการบังคับให้ความน่าจะเป็น (probability) อยู่ในช่วง 0 และ 1 นั่นคือ

$$\lim_{z \rightarrow +\infty} \Phi(z) = 1$$

และ

$$\lim_{z \rightarrow -\infty} \Phi(z) = 0 \quad (\text{Johnston and Dinardo, 1997: p418})$$

(21)

จากสมการ (19)

$$\text{prob}(y_i = 1) = \Phi\left(\frac{x'_i \beta}{\sigma}\right)$$

สิ่งที่ตามมาก็คือ

$$\begin{aligned} \text{prob}(y_i = 0) &= 1 - \text{prob}(y_i = 1) \\ &= 1 - \Phi\left(\frac{x'_i \beta}{\sigma}\right) \end{aligned}$$

(22)

และถ้าตัวอย่างที่เราเลือกมีการแจกแจงที่เหมือนกันและเป็นอิสระต่อกัน (independently identical distribution, iid) และในกรณีนี้ค่า y ที่ได้มาหรือสังเกตได้ (observed values ของ y) ก็คือค่าที่เกิดขึ้นจริงของกรรมวิธีทวินาม (binomial process) ด้วยความน่าจะเป็นตามสมการ (19) เราจะได้ความน่าจะเป็นร่วม (joint probability) หรือฟังก์ชันความควรจะเป็น (likelihood function) ดังนี้

$$L = \text{prob}(y_1 = 0) \cdot \text{prob}(y_2 = 0) \dots \text{prob}(y_m = 0) \cdot \text{prob}(y_{m+1} = 1) \dots \text{prob}(y_n = 1)$$

(23)

$$= \prod_{i=1}^m \left[1 - \Phi\left(\frac{x'_i \beta}{\sigma}\right) \right] \Phi \prod_{i=m+1}^n \left(\frac{x'_i \beta}{\sigma} \right)$$

(24)

$$= \prod_{i=1}^n \Phi\left(\frac{x'_i \beta}{\sigma}\right)^{y_i} \left[1 - \Phi\left(\frac{x'_i \beta}{\sigma}\right) \right]^{1-y_i}$$

(25)

เราสามารถเขียนสมการ (25) ให้อยู่ในรูปของลอการิทึม (logarithm) หรือความควรจะเป็นลอการิทึม (log-likelihood) ได้ดังนี้

$$\ln L = \sum_{i=1}^n \left\{ y_i \cdot \ln \left[\Phi\left(\frac{x'_i \beta}{\sigma}\right) \right] + (1 - y_i) \cdot \ln \left[1 - \Phi\left(\frac{x'_i \beta}{\sigma}\right) \right] \right\}$$

(26)

$$= \sum_{y_i=0} \ln \left[1 - \Phi\left(\frac{x'_i \beta}{\sigma}\right) \right] + \sum_{y_i=1} \ln \Phi\left(\frac{x'_i \beta}{\sigma}\right)$$

(27)

(Johnston and Dinardo, 1997: p420; Greene, 1997: p882; Maddala, 1983: p22) โปรดสังเกตว่าค่าความควรจะเป็นลอการิทึม (log-likelihood) จะมีค่าสูงสุดไม่เกิน 0 เพราะว่า $0 \leq \Phi(\cdot) \leq 1$ มีนัยว่า $\ln[1 - \Phi(\cdot)] \leq 0$ และ $\ln[-\Phi(\cdot)] \leq 0$ (Johnston and Dinardo, 1997: p420) ลักษณะที่สำคัญอีกประการหนึ่งของฟังก์ชันความควรจะเป็น (likelihood function) ก็คือ พารามิเตอร์ β และ σ จะปรากฏด้วยกันเสมอ เพราะฉะนั้นจะไม่สามารถหาค่าแยกออกมาต่างหากจากกันได้ สิ่งที่ได้ก็คืออัตราส่วน β/σ เท่านั้น เพราะฉะนั้นจะเป็นการสะดวกที่จะทำให้เป็นบรรทัดฐาน (normalize) โดยทำให้ σ มีค่าเท่ากับ 1 เพื่อที่ว่าเราจะสามารถกล่าวถึง β เพียงอย่างเดียวได้

เงื่อนไขอันดับแรก (first - order) สำหรับการให้สมการ (26) มีค่าสูงสุด (maximization) ก็คือ

$$\begin{aligned} \frac{\partial \ln L}{\partial \beta} &= \sum_{i=1}^n \left\{ \frac{y_i \phi(\cdot)}{\Phi(\cdot)} + (1 - y_i) \left[\frac{-\phi(\cdot)}{1 - \Phi(\cdot)} \right] \right\} x_i = 0 \quad (28) \\ &= \sum_{y_i=0} \left[\frac{-\phi\left(\frac{x'_i \beta}{\sigma}\right)}{1 - \Phi\left(\frac{x'_i \beta}{\sigma}\right)} \right] x_i + \sum_{y_i=1} \left[\frac{\phi\left(\frac{x'_i \beta}{\sigma}\right)}{\Phi\left(\frac{x'_i \beta}{\sigma}\right)} \right] x_i \\ &= \sum_{i=1}^n \lambda_i x_i = 0 \quad (\text{Greene, 1997: p882}) \end{aligned}$$

โดยที่ $q_i = 2y_i - 1$

$\phi_i =$ ฟังก์ชันความหนาแน่นของการแจกปกติมาตรฐาน (standard normal density function)

สมการ (30) เป็นสมการที่ไม่เชิงเส้น (nonlinear) เพราะฉะนั้นการหาคำตอบก็จะต้องใช้วิธีการทำซ้ำๆ กัน (iterative method) สำหรับอนุพันธ์ที่สอง (second derivatives) นั้นหามาได้โดยการใช้

$$\frac{d\phi(z)}{dz} = -z\phi(z)$$

ซึ่งจะได้

$$H = \frac{\partial^2 \ln L}{\partial \beta \partial \beta'} = \sum_{i=1}^n -\lambda_i (\lambda_i + x'_i \beta) x_i x'_i \quad (29)$$

ซึ่งมีค่าเป็น (negative definite) สำหรับทุกค่าของ β

สำหรับเมทริกซ์ความแปรปรวนร่วมเกี่ยวเชิงเส้นกำกับ (asymtotic covariance matrix) สำหรับตัวประมาณค่า (estimator) แบบความควรจะเป็นสูงสุด (maximum likelihood) นั้นหาได้

จากการใช้ตัวผกผัน (inverse) ของ Hessian ที่คำนวณ ณ ค่าประมาณแบบความควรจะเป็นสูงสุด (maximum likelihood) นอกจากนี้ยังมีตัวประมาณค่า (estimators) อื่นๆ อีก 2 ตัว สำหรับตัวประมาณค่าตัวแรกคือ ตัวประมาณค่า Berndt, Hall, Hall และ Hausman (1974) สามารถเขียนได้ดังนี้

$$B = \sum_i \lambda_i^2 x_i x_i'$$

สำหรับตัวประมาณค่า (estimator) อีกตัวหนึ่งซึ่งอาศัยค่าคาดหมายของ Hessian ซึ่ง Greene (1997: p884) กล่าวว่าจาก Amemiya (1981) สำหรับแบบจำลองโพรบิต (probit) จะได้

$$E \left[\frac{\partial^2 \ln L}{\partial \beta \partial \beta'} \right]_{\text{probit}} = \sum_{i=1}^n \lambda_{0i} \lambda_{1i} x_i x_i' \quad (30)$$

Greene (1997: p884) กล่าวว่าในส่วนที่เป็นสเกลาร์ (scalar) ของสมการนี้จะมีค่าเป็นลบ (negative) เสมอ ดังนั้นค่าประมาณของเมทริกซ์ความแปรปรวนร่วมเกี่ยวเชิงเส้นกำกับ (asymptotic covariance matrix) สำหรับค่าประมาณความควรจะเป็นสูงสุด (maximum likelihood) จึงคือการผกผันที่เป็นลบ (negative inverse) ของเมทริกซ์ใดก็ตามที่ใช้ในการประมาณค่า Hessian ที่คาดหมาย และเนื่องจาก Hessian ที่แท้จริง (actual Hessian) โดยทั่วไปจะถูกใช้สำหรับการทำซ้ำๆ กัน (iterations) สมการนี้จึงเป็นทางเลือกที่ใช้กันเป็นปกติ แต่สำหรับการทดสอบสมมติฐานบางประการตัวประมาณค่า Berndt, Hall, Hall และ Hausman จะเป็นทางเลือกที่สะดวกกว่า (Greene, 1997: p884)

ค่าทำนายความน่าจะเป็น (predicted probabilities) $F(\hat{\beta}'x) = \hat{F}$ และค่าประมาณผลกระทบส่วนเพิ่ม (estimated marginal effects) $F(\hat{\beta}'x) \times \beta = \hat{F}\hat{\beta}$ มีลักษณะเป็นฟังก์ชันไม่เชิงเส้น (nonlinear functions) ของค่าประมาณพารามิเตอร์สำหรับค่าทำนายความน่าจะเป็น (predicted probabilities) Greene (1997: pp884-885) กล่าวว่า

$$\text{Asy. var}(\hat{F}) = \left[\frac{\partial \hat{F}}{\partial \hat{\beta}} \right]' \mathbf{V} \left[\frac{\partial \hat{F}}{\partial \hat{\beta}} \right]$$

โดยที่

$$\mathbf{V} = \text{Asy. var} \left[\hat{\beta} \right]$$

ให้ $z = x'\hat{\beta}$ ดังนั้นจะได้เวกเตอร์อนุพันธ์ (derivative vector) ดังนี้

$$\left[\frac{\partial \hat{F}}{\partial \hat{\beta}} \right] = \left[\frac{d\hat{F}}{dz} \right] \left[\frac{\partial z}{\partial \hat{\beta}} \right] = \hat{F}x$$

รวมพจน์ (terms) จะได้

$$\text{Asy. Var} [\hat{f}] = \hat{f}' \mathbf{V}_x$$

สำหรับผลกระทบส่วนเพิ่ม (marginal effects) ให้ $\hat{\gamma} = \hat{f}\beta$ ดังนั้นจะได้

$$\text{Asy. Var} [\hat{\gamma}] = \left[\frac{\partial \hat{\gamma}}{\partial \beta'} \right] \mathbf{V} \left[\frac{\partial \hat{\gamma}}{\partial \beta'} \right]'$$

$\left[\frac{\partial \hat{\gamma}}{\partial \beta'} \right]$ จะมีค่าเท่ากับ

$$\hat{f} \left(\frac{\partial \beta}{\partial \hat{\beta}'} \right) + \beta \left(\frac{df}{dz} \right) \left(\frac{\partial z}{\partial \hat{\beta}'} \right) = \hat{f} \mathbf{I} + \left(\frac{df}{dz} \right) \beta x'$$

สำหรับแบบจำลองโพรบิต (probit model) $df / dz = -z\phi$ เพราะฉะนั้น

$$\text{Asy. var} [\hat{\gamma}] = \phi^2 [\mathbf{I} - (\beta' x) \beta x'] \mathbf{V} [\mathbf{I} - (\beta' x) \beta x']' \quad (31)$$

(Greene, 1997: p885)

แบบจำลองโลจิท (logit model) แบบจำลองซึ่งให้ค่าประมาณของตัวแปรตามอยู่ในช่วง 0-1 นั้นมิใช่เพียงแบบจำลองโพรบิตเท่านั้น แบบจำลองโลจิท (logit model) ก็เป็นอีกแบบจำลองหนึ่งซึ่งมีคุณสมบัติคล้ายกับแบบจำลองโพรบิต ต่างกันแต่เพียงข้อสมมติเกี่ยวกับลักษณะการแจกแจงของตัวคลาดเคลื่อน u_i เท่านั้น

จากการแจกแจงแบบโลจิททิก (logistic distribution)

$$\begin{aligned} \text{Prob}(Y = 1) &= \frac{e^{\beta' x}}{1 + e^{\beta' x}} \\ &= \Lambda(\beta' x) \end{aligned} \quad (32)$$

โดยที่ $\Lambda(\cdot)$ คือ ฟังก์ชันการแจกแจงสะสม (cumulative distribution function)

จากแบบจำลองความน่าจะเป็น (probability model)

$$E[y|x] = 0 [1 - F(\beta' x)] + 1 [F(\beta' x)] \quad (33)$$

เราจะได้ว่า

$$\begin{aligned}\frac{\partial E[y|x]}{\partial x} &= \left\{ \frac{dF(\beta'x)}{d(\beta'x)} \right\} \beta \\ &= f(\beta'x)\beta\end{aligned}\quad (34)$$

โดยที่ $f(\cdot)$ คือ ฟังก์ชันความหนาแน่น (density function) ซึ่งคล้อยกับฟังก์ชันการแจกแจงสะสม (cumulative distribution) $F(\cdot)$ สำหรับการแจกแจงปกติ (normal distribution) เราจะได้ว่า

$$\frac{\partial E[y|x]}{\partial x} = \phi(\beta'x)\beta$$

โดยที่ $\phi(\cdot)$ คือ ฟังก์ชันความหนาแน่นปกติมาตรฐาน (standard normal density function) สำหรับการแจกแจงแบบโลจิสติก (logistic distribution)

$$\begin{aligned}\frac{d\Lambda[\beta'x]}{d(\beta'x)} &= \frac{e^{\beta'x}}{(1+e^{\beta'x})^2} \\ &= \Lambda(\beta'x)[1-\Lambda(\beta'x)]\end{aligned}\quad (35)$$

เพราะฉะนั้นในแบบจำลองโลจิสติก (logit model) จะได้ว่า

$$\frac{\partial E[y|x]}{\partial x} = \Lambda(\beta'x)[1-\Lambda(\beta'x)]\beta\quad (36)$$

(Greene, 1997: pp874-876)

สำหรับตัวประมาณค่า Berndt, Hall, Hall และ Huasman (1974) นั้น ในกรณีของแบบจำลองโลจิสติก (logit model) (ซึ่งแตกต่างจากกรณีของแบบจำลองโพรบิต (probit model))

$$B = \sum_i (y_i - \Lambda_i)^2 x_i x_i' \quad (37)$$

ซึ่งเป็นการคำนวณเมทริกซ์ความแปรปรวนร่วมเกี่ยวเชิงเส้นกำกับ (asymptotic covariance matrix) วิธีหนึ่งจาก

$$\hat{f} = \hat{\Lambda}(1-\hat{\Lambda})$$

จะได้

$$\frac{d\hat{f}}{dz} = (1-2\hat{\Lambda})\left(\frac{d\hat{\Lambda}}{dz}\right) = (1-2\hat{\Lambda})\hat{\Lambda}(1-\hat{\Lambda})$$

เมื่อจัดพจน์ (terms) ต่างๆ เข้าด้วยกันจะได้

$$\text{Asy. Var } [\hat{\gamma}] = [\Lambda(1-\Lambda)]^2 [I + (1-2\Lambda)\beta x'] v [I + (1-2\Lambda)x\beta']$$

(Greene, 1997: pp884-885)

2.2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ศัญชัย ศรีมาจันทร์ (2536) ศึกษาเรื่องการวิเคราะห์อุปสงค์ต่อการเดินทางทางอากาศภายในประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยต่างๆ ที่มีส่วนในการกำหนดปริมาณการเดินทางและต้องการทราบถึงรสนิยมในการเดินทางและพฤติกรรมของผู้โดยสารที่นิยมเดินทางภายในประเทศโดยทางอากาศ ตัวแปรอิสระประกอบด้วย ปัจจัยรายได้ต่อหัวของประชากรในจังหวัด ปัจจัยราคาค่าโดยสารเครื่องบินต่อราคาค่าโดยสารโดยวิธีอื่น ปัจจัยปริมาณเวลาที่สามารถประหยัดได้เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยวิธีอื่น ปัจจัยจำนวนผู้มาเยือนยังจังหวัดต่างๆ ที่เป็นชาวไทยและที่เป็นชาวต่างชาติ และปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุของการเดินทางโดยทางอากาศ ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายปริมาณการเดินทางได้เป็นอย่างดีพอสมควร ค่าความยืดหยุ่นของปริมาณการเดินทางโดยทางอากาศต่อค่าผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อคนมีค่าสูงสุดคือเท่ากับ 1.89 รองลงมาคือค่าความยืดหยุ่นต่อจำนวนผู้มาเยือนจังหวัดต่างๆ ที่เป็นชาวไทย มีค่าเท่ากับ 1.08 ส่วนจำนวนผู้มาเยือนชาวต่างชาติและเวลาที่สามารถประหยัดได้จากการเดินทางโดยทางอากาศเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยวิธีอื่นนั้นมีผลต่อปริมาณการเดินทางไม่มากนัก ในขณะที่การเกิดอุบัติเหตุ มีผลทำให้ปริมาณการเดินทางโดยทางอากาศลดลงได้มากพอสมควร ในการศึกษาข้อมูลจากแบบสอบถามได้แยก การศึกษาออกเป็น 2 หัวข้อ คือ ศึกษาถึงลักษณะผู้โดยสารที่นิยมเดินทางภายในประเทศโดยทางอากาศและในหัวข้อที่สองจะศึกษาถึงพฤติกรรมของผู้โดยสาร พบว่าผู้โดยสารที่นิยมเดินทางโดยทางอากาศทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติส่วนมากมีอายุอยู่ในช่วง 21 ถึง 40 ปี เป็นเพศชาย ส่วนใหญ่สมรสแล้ว ผู้โดยสารชาวต่างชาติส่วนใหญ่มาจากแถบยุโรปตะวันตก ขณะที่ผู้โดยสารชาวไทยส่วนมากมีที่อยู่ในกรุงเทพฯ ระดับความรู้ของผู้โดยสาร คือ ระดับปริญญาตรี ผู้โดยสารมักมีอาชีพเป็นลูกจ้าง และรองลงมาคือเป็นนักธุรกิจ ผู้โดยสารชาวไทยและผู้โดยสารชาวต่างชาติ จะมีความแตกต่างกันค่อนข้างมากก็ตรงที่ระดับรายได้ คือ ผู้โดยสารชาวต่างชาติโดยเฉลี่ยแล้วจะมีรายได้สูงกว่ามากประมาณ 1 ถึง 2 เท่า ผลการศึกษาในหัวข้อที่สอง พบว่าผู้โดยสารชาวต่างชาติส่วนมากจะมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางคือเพื่อการท่องเที่ยวหรือพักผ่อน ในขณะที่ผู้โดยสารชาวไทยจะเดินทางเพื่อไปเยี่ยมญาติหรือเพื่อนฝูง เพื่อปฏิบัติงาน เพื่อการท่องเที่ยวหรือพักผ่อน โดยเฉลี่ยใกล้เคียงกัน สำหรับเหตุผลที่เลือกเดินทางโดยทางอากาศ คือ เพื่อความสะดวกสบายและประหยัดเวลา

เบญจวรรณ นพบรรจบสุข (2543) ศึกษาเรื่องความคิดเห็นของผู้ใช้บริการต่อการให้บริการโดยสารของรถไฟแห่งประเทศไทยเส้นทางสายเหนือ : กรณีศึกษารถด่วนพิเศษนครพิงค์ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้บริการต่อการให้บริการโดยสารของรถไฟแห่งประเทศไทยเส้นทางสายเหนือและปัญหาการใช้บริการของผู้โดยสารของรถไฟแห่งประเทศไทยเส้นทางสายเหนือ จากการศึกษาพบว่าผู้ให้บริการส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ประกอบอาชีพรับราชการหรือรัฐวิสาหกิจ มีการศึกษาระดับปริญญาตรีและมีรายได้ในช่วง 10,001-20,000 บาท ในด้านความคิดเห็นมีความพึงพอใจในการให้บริการของพนักงานที่สถานี ความสะอาดบริเวณสถานี และความทันสมัยของสถานี ส่วนสิ่งที่การรถไฟแห่งประเทศไทยควรปรับปรุงคือความสะอาดของห้องสุขาในบริเวณสถานี นอกจากนี้ผู้ให้บริการส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าภาพลักษณ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยคือ ความปลอดภัย และสะดวกสบาย แต่มักล่าช้า

ฉันทัช วรรณถนอม (2544) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจให้นักท่องเที่ยวชาวไทยเลือกเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจให้นักท่องเที่ยวชาวไทยเลือกเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ และศึกษาแนวโน้มของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่จะเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศครั้งต่อไป จากการศึกษาพบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยเดินทางท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อนเป็นเหตุผลสำคัญที่สุด และเห็นว่าประเทศไทยมีจุดเด่นตรงที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย โดยมีปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ นั่นคือ งบประมาณ ค่าครองชีพ ระยะเวลา การเตรียมความพร้อม ระยะเวลา สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และความพร้อมในการรองรับด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของแหล่งท่องเที่ยวภายในประเทศ ส่วนแนวโน้มของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่จะเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ ร้อยละ 97 ยังต้องการท่องเที่ยวในประเทศเนื่องจากประเทศไทยมีความหลากหลายของสถานที่ท่องเที่ยว

ชวัลนุช วรรณชิน (2545) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการใช้บริการสถานีขนส่งของนักท่องเที่ยว : กรณีศึกษาสถานีขนส่งจังหวัดเชียงราย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการสถานีขนส่งของนักท่องเที่ยวท้องถิ่น และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการสถานีขนส่งของนักท่องเที่ยวท้องถิ่น ในสถานีขนส่งจังหวัดเชียงราย ผลการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวท้องถิ่นส่วนใหญ่เลือกใช้บริการสถานีขนส่งเพราะความจำเป็น เนื่องจากการเดินทางโดยสารประจำทางเป็นเพียงทางเลือกเดียวในการขนส่งทางบกที่เข้าสู่จังหวัดเชียงราย ใช้เวลาพักในสถานีขนส่งโดยเฉลี่ยแต่ละครั้งนาน 1-2 ชั่วโมง โดยบริการส่วนใหญ่ที่นักท่องเที่ยวท้องถิ่นเลือกใช้ คือ การใช้พื้นที่ของสถานีเพื่อรอคอยรถโดยสาร แล้วปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการในสถานีขนส่งจังหวัดเชียงรายได้แก่ ปัจจัยด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ปัจจัยด้านราคา ปัจจัยด้านสถานที่

ทำเลที่ตั้งของตัวสถานี ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ปัจจัยด้านบุคลากร ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านการมีเครือข่ายการขนส่งไปยังจังหวัดต่าง ๆ



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

ในการศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ มีระเบียบวิธีวิจัยดังต่อไปนี้

3.1 ประชากรที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้ ได้ทำการศึกษาถึงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง จากนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทาง จำนวน 200 คน และนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟ จำนวน 200 คน

3.2 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

การเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ

3.2.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) ทำการสอบถามนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ณ สถานีขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 200 คน และนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ใช้รถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ณ สถานีรถไฟจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 200 คน รวมทั้งสิ้น 400 คน

3.2.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) เป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมจากเอกสารทางวิชาการ บทความ รายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้องโดยเก็บข้อมูลจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคเหนือ สารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

3.3 วิธีการและสถิติที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้ ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งแบ่งการศึกษาออกเป็น

3.3.1 ทำการเปรียบเทียบพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

1) ข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลปฐมภูมิ ได้จากการสอบถามนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ในประเด็นการศึกษาดังนี้

1.1) ข้อมูลทั่วไป เช่น เพศ อายุ การศึกษา สถานภาพการสมรส อาชีพ รายได้ต่อเดือน ภูมิลำเนา ระดับการศึกษา เป็นต้น

1.2) ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทย เช่น ความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ลักษณะการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ แหล่งข้อมูลที่เลือกใช้ยานพาหนะ เป็นต้น

2) การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้สถิติพรรณนา (Descriptive statistic) ในการบรรยายลักษณะของข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้ โดยการนำเสนอในรูปแบบของตารางแสดงความถี่ ค่าร้อยละ

3.3.2 วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีผลต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

1) ข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลปฐมภูมิ ได้จากการสอบถามนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งสามารถเขียนเป็นแบบจำลองได้ดังนี้ คือ

$$Y = \beta_0 + \beta_1 \text{Gender}_i + \beta_2 \text{Age}_i + \beta_3 \text{Income}_i + \dots + \beta_{17} \text{Etc}_i + u_i$$

โดยที่

Y คือ การเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ

Y = 1 เมื่อนักท่องเที่ยวชาวไทยเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

Y = 0 เมื่อนักท่องเที่ยวชาวไทยเลือกใช้รถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

Gender คือ เพศของนักท่องเที่ยวชาวไทย ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable)

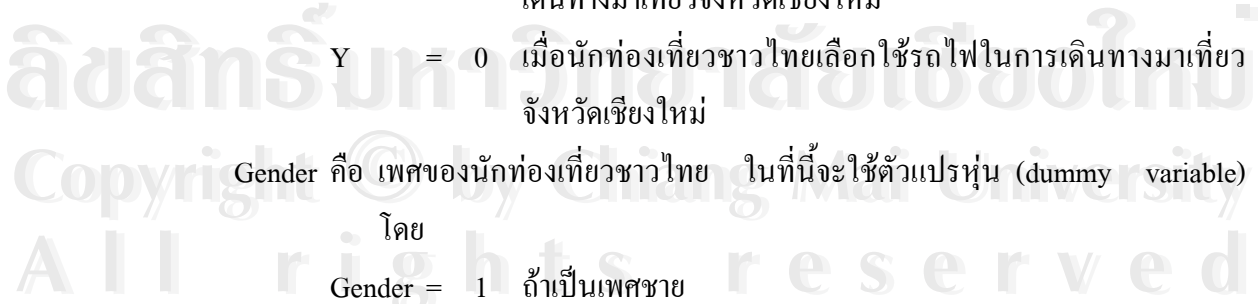
โดย

Gender = 1 ถ้าเป็นเพศชาย

Gender = 0 ถ้าเป็นเพศหญิง

Age คือ อายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย (ปี)

Income คือ รายได้เฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทย (บาทต่อเดือน)



Status คือ สถานภาพการสมรสของนักท่องเที่ยวชาวไทย ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable) โดย

Status = 1 ถ้ามีสถานภาพโสด

Status = 0 ถ้าสถานภาพสมรส, สถานภาพหย่า, สถานภาพแยกกันอยู่

Local₁ คือ ภูมิภาคของนักท่องเที่ยวชาวไทย ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable) โดย

Local₁ = 1 ภูมิภาคเหนือ

Local₁ = 0 ภูมิภาคอื่นๆ

Local₂ คือ ภูมิภาคของนักท่องเที่ยวชาวไทย ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable) โดย

Local₂ = 1 ภูมิภาคกลางและตะวันตก

Local₂ = 0 ภูมิภาคอื่นๆ

Local₃ คือ ภูมิภาคของนักท่องเที่ยวชาวไทย ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable) โดย

Local₃ = 1 ภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือและตะวันออก

Local₃ = 0 ภูมิภาคอื่นๆ

Edu คือ ระดับการศึกษาของนักท่องเที่ยวชาวไทย ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable) โดย

Edu = 1 ถ้าระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป

Edu = 0 ถ้าระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี

Occ คือ อาชีพของนักท่องเที่ยวชาวไทย ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable) โดย

Occ = 1 อาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอน (นักเรียน, นักศึกษา / ธุรกิจส่วนตัว / รับจ้าง, อื่นๆ)

Occ = 0 อาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอน (ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ, พนักงานบริษัท)

Fast คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความเร็วในการเดินทาง ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable) โดย

Fast = 1 ปัจจัยด้านความเร็วมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Fast = 0 ปัจจัยด้านความเร็วไม่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Price คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาโดยสาร ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable) โดย

Price = 1 ปัจจัยด้านราคาโดยสารมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Price = 0 ปัจจัยด้านราคาโดยสารไม่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Number คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านจำนวนเที่ยวเดินรถ ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable) โดย

Number = 1 ปัจจัยด้านจำนวนเที่ยวเดินรถมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Number = 0 ปัจจัยด้านจำนวนเที่ยวเดินรถไม่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Safe คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable) โดย

Safe = 1 ปัจจัยด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Safe = 0 ปัจจัยด้านความปลอดภัยไม่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Clean คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความสะอาดของยานพาหนะ ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable) โดย

Clean = 1 ปัจจัยด้านความสะอาดมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Clean = 0 ปัจจัยด้านความสะอาดไม่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Ser คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการให้บริการของพนักงาน ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable) โดย

Ser = 1 ปัจจัยด้านการให้บริการของพนักงานมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Ser = 0 ปัจจัยด้านการให้บริการของพนักงานไม่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Time คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการตรงต่อเวลาในการเดินทาง ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable) โดย

Time = 1 ปัจจัยด้านการตรงต่อเวลาไม่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Time = 0 ปัจจัยด้านการตรงต่อเวลาไม่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Etc คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ในที่นี้จะใช้ตัวแปรหุ่น (dummy variable) โดย

Etc = 1 ปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

Etc = 0 ปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ไม่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้

$\beta_0, \beta_1, \dots, \beta_{17}$ คือ ค่าคงที่และค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย (ค่าพารามิเตอร์)

u_i คือ ค่าความคลาดเคลื่อน

2) การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้วิธีการของแบบจำลองโลจิท (Logit model) ในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

3.3.3 สํารวจความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เกิดจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

1) ข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลปฐมภูมิ ได้จากการสอบถามนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ในประเด็นการศึกษาดังนี้

- 1.1) ปัญหาเกี่ยวกับตัวยานพาหนะ
- 1.2) ปัญหาเกี่ยวกับสถานีขนส่งและสถานีรถไฟ
- 1.3) ปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการของพนักงาน
- 1.4) ปัญหาอื่นๆ

2) การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้สถิติพรรณนา (Descriptive statistic) ในการบรรยายลักษณะของข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้ โดยการนำเสนอในรูปแบบของตารางแสดงความถี่ ค่าร้อยละ

3.4 สมมุติฐานในการศึกษา

ในการศึกษาครั้งนี้มีสมมุติฐานการศึกษา ดังต่อไปนี้

1) เพศ มีผลต่อการเลือกใช้บริการโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เป็นเพศชายจะเลือกใช้บริการโดยสารประจำทางมากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้เพราะเพศชายนั้นต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง โดยต้องการไปถึงจุดหมายปลายทางภายในระยะเวลาอันสั้น

2) อายุ มีผลต่อการเลือกใช้บริการโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีอายุน้อยจะเลือกใช้บริการโดยสารประจำทางมากกว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีอายุมาก ทั้งนี้เพราะนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีอายุมากจะมีความรอบคอบในการตัดสินใจเลือกสิ่งใดสิ่งหนึ่ง แล้วจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลักสำคัญ

3) รายได้เฉลี่ย มีผลต่อการเลือกใช้บริการโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีรายได้เฉลี่ยน้อยจะเลือกใช้บริการโดยสารประจำทางมากกว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีรายได้เฉลี่ยมาก ทั้งนี้เพราะโดยปกติแล้วค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางจะมีอัตราที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งแตกต่างกับค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางโดยรถไฟ เนื่องจากมีที่นั่งให้เลือกหลายประเภท

4) สถานภาพ มีผลต่อการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีสถานภาพโสดจะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางมากกว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีสถานภาพสมรส สถานภาพหย่า และสถานภาพแยกกันอยู่ ทั้งนี้เพราะนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีสถานภาพโสดชอบความเป็นส่วนตัว ซึ่งถ้านั่งประจำที่แล้วก็ไม่ต้องลุกไปไหนอีก แล้วไม่ต้องการให้บุคคลอื่นเดินไปมาที่ที่นั่งของตนเอง

5) ภูมิฐานะ มีผลต่อการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีภูมิฐานะทางภาคเหนือจะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางมากกว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีภูมิฐานะทางภาคอื่นๆ ทั้งนี้เพราะการเดินทางทางถนนถือว่าเป็นการเดินทางที่สะดวกที่สุด เนื่องจากทุกจังหวัดมีถนนหนทางเชื่อมติดต่อกัน

6) ระดับการศึกษา มีผลต่อการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไปจะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางมากกว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีการศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี ทั้งนี้เพราะว่ารถโดยสารประจำทางมีอัตราค่าโดยสารที่ใกล้เคียงกันซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไปจะมีรายได้ที่แน่นอนทำให้ไม่มีข้อจำกัดเรื่องค่าใช้จ่ายมากนัก

7) อาชีพ มีผลต่อการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอน เช่น นักเรียนหรือนักศึกษา รับจ้าง จะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางมากกว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีรายได้ที่แน่นอน เช่น ข้าราชการ พนักงานบริษัท ทั้งนี้เพราะนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอน เช่น นักเรียนหรือนักศึกษา รับจ้าง ต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง

8) ความรวดเร็วในการเดินทาง มีผลต่อการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านความรวดเร็วในการเดินทางจะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางมากกว่ารถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

9) ราคาค่าโดยสาร มีผลต่อการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านราคาค่าโดยสารจะเลือกใช้รถไฟมากกว่ารถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

10) จำนวนเที่ยวเดินรถ มีผลต่อการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านจำนวนเที่ยวเดินรถจะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางมากกว่ารถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

11) ความปลอดภัยในการเดินทาง มีผลต่อการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยในการเดินทางจะเลือกใช้รถไฟมากกว่ารถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

12) ความสะอาดของยานพาหนะ มีผลต่อการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านความสะอาดของยานพาหนะจะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางมากกว่ารถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

13) การให้บริการของพนักงาน มีผลต่อการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านการให้บริการของพนักงานจะเลือกใช้รถไฟมากกว่ารถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

14) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง มีผลต่อการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านการตรงต่อเวลาในการเดินทางจะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางมากกว่ารถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

15) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ เช่น ค่าอาหาร ค่าธรรมเนียมต่างๆ มีผลต่อการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ จะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางมากกว่ารถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการเปรียบเทียบพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ รวมถึงวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ และสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เกิดขึ้นจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยการศึกษาครั้งนี้ ได้จำแนกผลการศึกษาดังกล่าวออกเป็น 4 ส่วน คือ

4.1 ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทย

การเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน จากนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ สามารถจำแนกข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทย ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการสมรส ภูมิลำเนา ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ย มีรายละเอียดดังนี้

4.1.1 เพศ

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงจำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 57 และเป็นเพศชายจำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 43 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการรถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงจำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 51.5 และเป็นเพศชายจำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 48.5 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ดังตารางที่

ตารางที่ 4.1 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	86	43	97	48.5
หญิง	114	57	103	51.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.1.2 อายุ

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีอายุ 21-30 ปี จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 48.5 รองลงมาคืออายุ 31-40 ปี จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 มีอายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีอายุ 21-30 ปี จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 34 รองลงมาคืออายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 มีอายุ 31-40 ปี จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 18 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีอายุ 21-30 ปี ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	32	16	47	23.5
21-30 ปี	97	48.5	68	34
31-40 ปี	47	23.5	36	18
41-50 ปี	17	8.5	28	14
51-60 ปี	6	3	16	8
สูงกว่า 60 ปี ขึ้นไป	1	0.5	5	2.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.1.3 สถานภาพการสมรส

นักท่องเที่ยวยชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 63.5 รองลงมามีสถานภาพสมรส จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 27 มีสถานภาพหย่า จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวยชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 59 รองลงมา มีสถานภาพสมรส จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 34.5 มีสถานภาพแยกกันอยู่ จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 3.5 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวยชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 จำนวนนักท่องเที่ยวยกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพการสมรส

สถานภาพ	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	127	63.5	118	59
สมรส	54	27	69	34.5
หย่า	10	5	6	3
แยกกันอยู่	9	4.5	7	3.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.1.4 ภูมิลำเนา

นักท่องเที่ยวยชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาทางภาคเหนือ จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 54.5 รองลงมา มีภูมิลำเนาทางภาคกลาง จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 21 มีภูมิลำเนาทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 11 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวยชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาทางภาคเหนือ จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 44.5 รองลงมา มีภูมิลำเนาทางภาคกลาง จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 37 มีภูมิลำเนาทางภาคใต้ จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 7 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวยชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีสถานภาพทางภาคเหนือ ดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิภาค

ภูมิภาค	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ภาคเหนือ	109	54.5	89	44.5
ภาคกลาง	42	21	74	37
ภาคตะวันออก	8	4	6	3
ภาคตะวันตก	9	4.5	4	2
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	22	11	13	6.5
ภาคใต้	10	5	14	7
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.1.5 ระดับการศึกษา

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 รองลงมาเป็นการศึกษาระดับมัธยมจำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 30 มีการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 22 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5 รองลงมาเป็นการศึกษาระดับมัธยมจำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 22 มีการศึกษาระดับอาชีวศึกษาหรืออนุปริญญา จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 18 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี ดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	44	22	22	11
มัธยมศึกษา	60	30	44	22
อาชีวศึกษา/อนุปริญญา	25	12.5	36	18
ปริญญาตรี	67	33.5	73	36.5
ปริญญาโท/สูงกว่า	4	2	25	12.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.1.6 อาชีพ

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้าง จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าต้องการความรวดเร็วและการตรงต่อเวลาในการเดินทาง รองลงมามีอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจหรือพนักงานบริษัท จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 26 มีอาชีพนักเรียนหรือนักศึกษา จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 24 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีอาชีพนักเรียนหรือนักศึกษา จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 35 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าต้องการความปลอดภัยในการเดินทาง รองลงมามีอาชีพรับจ้าง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 17.5 มีอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจหรือพนักงานบริษัท จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 17 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1) มีรายได้ที่แน่นอน				
-ข้าราชการ	20	10	22	11
-พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ พนักงานบริษัท	52	26	34	17
2) มีรายได้ที่ไม่แน่นอน				
-นักเรียน/นักศึกษา	48	24	70	35
-ธุรกิจส่วนตัว	12	6	32	16
-รับจ้าง	63	31.5	35	17.5
-อื่นๆ	5	2.5	7	3.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.1.7 รายได้เฉลี่ย

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ย 5,001-10,000 บาทต่อเดือน จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 47 รองลงมามีรายได้เฉลี่ย ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 41.5 มีรายได้เฉลี่ย 10,001-15,000 บาทต่อเดือน จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 7.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ย ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 39 รองลงมามีรายได้เฉลี่ย 5,001-10,000 บาทต่อเดือน จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 มีรายได้เฉลี่ย 10,001-15,000 บาทต่อเดือน จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้เฉลี่ย

รายได้เฉลี่ย (บาทต่อเดือน)	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000	83	41.5	78	39
5,001-10,000	94	47	61	30.5
10,001-15,000	15	7.5	25	12.5
15,001-20,000	8	4	17	8.5
20,001-25,000	0	0	6	3
25,001-30,000	0	0	5	2.5
มากกว่า 30,001 ขึ้นไป	0	0	8	4
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2 พฤติกรรมในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟ

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาจากจังหวัดเชียงใหม่ จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน สามารถจำแนกหัวข้อออกเป็น ความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ วัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้ ระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้ ลักษณะการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้ แหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกยานพาหนะในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้ บริษัทและประเภทของรถโดยสารประจำทางที่ใช้ในการเดินทางครั้งนี้ ขบวนการและประเภทของรถไฟที่ใช้ในการเดินทางครั้งนี้ สถานที่ซื้อตั๋วโดยสารครั้งนี้ ค่าโดยสารในการเดินทางครั้งนี้ ยานพาหนะที่จะใช้เดินทางครั้งต่อไป ดังมีรายละเอียดดังนี้

4.2.1 ความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 1-2 ครั้งต่อปี จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 55 รองลงมาที่มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 3-4 ครั้งต่อปี จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 20 มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 7 ครั้งขึ้นไปต่อปี จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 1-2 ครั้งต่อปี จำนวน 111 คน คิดเป็น

ร้อยละ 55.5 รองลงมาที่มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 3-4 ครั้งต่อปี จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 23 มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 7 ครั้งขึ้นไปต่อปี จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 13 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 1-2 ครั้งต่อปี ดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

ความถี่ (ต่อปี)	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1-2 ครั้ง	110	55	111	55.5
3-4 ครั้ง	40	20	46	23
5-6 ครั้ง	18	9	17	8.5
7 ครั้ง ขึ้นไป	32	16	26	13
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.2 วัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อพักผ่อน จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 32.5 รองลงมามีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อเยี่ยมชมญาติ จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 28.5 มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อประชุมหรือสัมมนา จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อพักผ่อน จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 รองลงมามีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อเยี่ยมชมญาติ จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 32 มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อเหตุผลอื่นๆ จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 18 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อพักผ่อน ดังตารางที่

ตารางที่ 4.9 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

วัตถุประสงค์	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
พักผ่อน	65	32.5	67	33.5
เยี่ยมญาติ	57	28.5	64	32
ประชุม/สัมมนา	25	12.5	10	5
ประกอบธุรกิจ	19	9.5	16	8
ราชการ	10	5	7	3.5
อื่นๆ	24	12	36	18
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.3 ระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 1-3 วัน จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 56.5 รองลงมา มีระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 4-6 วัน จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 มีระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 10 วันขึ้นไป จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 10.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 1-3 วัน จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 41 รองลงมา มีระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 4-6 วัน จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 31 มีระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 10 วันขึ้นไป จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 14.5 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 1-3 วัน ดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาในการมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

ระยะเวลา	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1-3 วัน	113	56.5	82	41
4-6 วัน	47	23.5	62	31
7-9 วัน	19	9.5	27	13.5
10 วัน ขึ้นไป	21	10.5	29	14.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.4 ลักษณะการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เดินทางมาคนเดียว จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 48 รองลงมาเดินทางมากับเพื่อนฝูง จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 26.5 เดินทางมากับครอบครัว จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เดินทางมาคนเดียว จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 39 รองลงมาเดินทางมากับครอบครัว จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 36 เดินทางมากับเพื่อนฝูง จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 24 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่เดินทางมาคนเดียว ดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

ลักษณะการเดินทาง	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มาคนเดียว	96	48	78	39
มากับครอบครัว	47	23.5	72	36
มากับเพื่อนฝูง	53	26.5	48	24
มากับบริษัทนำเที่ยว	4	2	2	1
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.5 แหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกยานพาหนะในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกรถโดยสารประจำทาง คือ มีคนแนะนำ จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 48 รองลงมามีแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกรถโดยสารประจำทาง คือ บริษัทนำเที่ยว จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16 มีแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกรถโดยสารประจำทาง คือ โฆษณาทางสื่อต่างๆ จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 11 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกรถไฟ คือ มีคนแนะนำ จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5 รองลงมามีแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกรถไฟ คือ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยและโฆษณาทางสื่อต่างๆ จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 15 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกรถโดยสารประจำทาง คือ มีคนแนะนำ ดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกยานพาหนะในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้

แหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกพาหนะ	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โฆษณาทางสื่อต่างๆ	22	11	30	15
อินเทอร์เน็ต	8	4	23	11.5
บริษัทนำเที่ยว	32	16	2	1
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	12	6	30	15
มีคำแนะนำ	96	48	73	36.5
หนังสือท่องเที่ยวต่างๆ	11	5.5	12	6
มาด้วยตนเอง	15	7.5	17	8.5
อื่นๆ	4	2	13	6.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.6 บริษัทและประเภทของรถโดยสารประจำทางที่ใช้ในการเดินทางครั้งนี้

1) บริษัทรถโดยสารประจำทางที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เลือกใช้บริการขนส่ง จำกัด จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 38.5 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าบริษัทขนส่ง จำกัด เป็นบริษัทที่บริหารงานโดยภาครัฐจึงทำให้มีจำนวนรถโดยสารประจำทางและเที่ยวเดินรถให้บริการจำนวนมาก รองลงมาเลือกใช้บริการบริษัทนครชัยแอร์ จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 18.5 เลือกใช้บริการสมบัติทัวร์ จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามบริษัทโดยสารประจำทางที่เลือกใช้
ในการเดินทางครั้งนี้

บริษัท	รถโดยสารประจำทาง	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
บริษัทขนส่ง จำกัด	77	38.5
บริษัทนครชัยแอร์	37	18.5
บริษัทสมบัติทัวร์	31	15.5
บริษัทสหชาญทัวร์	7	3.5
บริษัทสยามเฟิสทัวร์	6	3
บริษัทนิววิริยะยานยนต์ทัวร์	6	3
บริษัทจิตต์ทัวร์	5	2.5
บริษัทเจดชัยทัวร์	4	2
บริษัทชยสิทธิ์	4	2
บริษัทพรพิริยะ	3	1.5
อื่นๆ	20	10
รวม	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

2) ประเภทของรถโดยสารประจำทางที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางประเภทปรับอากาศ ชั้น 1 จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 70.5 รองลงมาเลือกใช้รถโดยสารประจำทางประเภทปรับอากาศ ชั้น 2 จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16 เลือกใช้รถโดยสารประจำทางประเภทปรับอากาศ VIP (24 ที่นั่ง) จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 10 ตามลำดับ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่ารถโดยสารประจำทางประเภทปรับอากาศ VIP (24 ที่นั่ง) ประเภทปรับอากาศ ชั้น 2 และประเภทธรรมดาจะมีให้บริการเฉพาะบางบริษัทเท่านั้น อีกทั้งมีเที่ยวเดินรถน้อยกว่ารถโดยสารประจำทางประเภทปรับอากาศชั้น 1 ดังตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทของรถโดยสารประจำทางที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้

ประเภท	รถโดยสารประจำทาง	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ปรับอากาศ VIP (24 ที่นั่ง)	20	10
ปรับอากาศ ชั้น 1	141	70.5
ปรับอากาศ ชั้น 2	32	16
ธรรมดา	7	3.5
รวม	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ :ปรับอากาศ VIP (24 ที่นั่ง) หมายถึง รถโดยสารประจำทางชั้น 1 มีที่นั่งให้บริการ 24 ที่นั่ง
ปรับอากาศ ชั้น 1 หมายถึง รถโดยสารประจำทางชั้น 1 มีที่นั่งให้บริการ 32 หรือ 38 ที่นั่ง
ปรับอากาศ ชั้น 2 หมายถึง รถโดยสารประจำทางชั้น 2 ที่มีเฉพาะบริษัทขนส่ง จำกัด ซึ่งสามารถจอดรับส่ง ผู้โดยสารได้ตลอดเส้นทาง

4.2.7 ขบวนการและประเภทของรถไฟที่ใช้ในการเดินทางครั้งนี้

1) ขบวนการไฟที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เลือกใช้ขบวนการด่วนพิเศษ (สปรินเตอร์) จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 32.5 รองลงมาเลือกใช้ขบวนการเร็วจำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 29 เลือกใช้ขบวนการด่วน จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 26 ตามลำดับ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าขบวนการด่วนพิเศษ (สปรินเตอร์) และขบวนการเร็วมีเที่ยวเดินรถไฟให้บริการมากกว่าขบวนการอื่น ส่วนขบวนการด่วนมีที่นั่งให้เลือกหลายประเภท ดังตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามขบวนรถไฟที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้

ขบวนรถ	รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถด่วนพิเศษ (นครพิงค์)	25	12.5
รถด่วนพิเศษ (สปринเตอร์)	65	32.5
รถด่วน	52	26
รถเร็ว	58	29
รวม	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

2) ประเภทของขบวนรถไฟที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เลือกใช้รถไฟประเภทชั้น 2 ปรับอากาศ จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 30 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะมีความสะดวกสบายของที่นั่งและราคาไม่แพงมาก รองลงมาเลือกใช้รถไฟประเภทชั้น 3 ธรรมดา จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 21.5 เลือกใช้รถไฟประเภท ชั้น 2 ปรับอากาศ (นอน/บน-ล่าง) จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 18 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทของขบวนรถไฟที่เลือกใช้ในการเดินทางครั้งนี้

ประเภท	รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชั้น 1 ปรับอากาศ	11	5.5
ชั้น 2 ปรับอากาศ (นอน/บน-ล่าง)	36	18
ชั้น 2 พัดลม (นอน/บน-ล่าง)	22	11
ชั้น 2 ปรับอากาศ	60	30
ชั้น 2 ธรรมดา	25	12.5
ชั้น 3 ปรับอากาศ	3	1.5
ชั้น 3 ธรรมดา	43	21.5
รวม	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.8 สถานที่ซื้อตั๋วโดยสารครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่ซื้อตั๋วโดยสารที่สถานีขนส่งจำนวน 191 คน คิดเป็นร้อยละ 95.5 และซื้อตั๋วโดยสารที่ตัวแทนจำหน่าย จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 4.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่ซื้อตั๋วโดยสารที่สถานีรถไฟ จำนวน 192 คน คิดเป็นร้อยละ 96 และซื้อตั๋วโดยสารที่ตัวแทนจำหน่าย จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 4 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่ซื้อตั๋วโดยสารที่สถานี ดังตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานที่ซื้อตั๋วโดยสารครั้งนี้

สถานที่ซื้อตั๋วโดยสาร	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
สถานีขนส่ง/สถานีรถไฟ	191	95.5	192	96
ตัวแทนจำหน่าย	9	4.5	8	4
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.9 ค่าโดยสารในการเดินทางครั้งนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าโดยสาร 401-600 บาทต่อคน จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 40 รองลงมามีค่าโดยสาร 201-400 บาทต่อคน จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 25 มีค่าโดยสารต่ำกว่า 200 บาทต่อคน จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 22.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าโดยสาร 401-600 บาทต่อคน จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 รองลงมามีค่าโดยสารต่ำกว่า 200 บาทต่อคน จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 28.5 มีค่าโดยสาร 201-400 บาทต่อคน จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 17.5 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มีค่าโดยสาร 201-400 บาทต่อคน ดังตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามค่าโดยสารครั้งนี้

ค่าโดยสาร (บาทต่อคน)	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 200	45	22.5	57	28.5
201-400	50	25	35	17.5
401-600	80	40	63	31.5
601-800	16	8	28	14
มากกว่า 801 ขึ้นไป	9	4.5	17	8.5
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.2.10 ยานพาหนะที่จะใช้เดินทางครั้งต่อไป

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่จะเลือกรถโดยสารประจำทางในการเดินทางครั้งต่อไป จำนวน 195 คน คิดเป็นร้อยละ 97.5 และไม่เลือกรถโดยสารประจำทางในการเดินทางครั้งต่อไป จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่จะเลือกรถไฟในการเดินทางครั้งต่อไป จำนวน 184 คน คิดเป็นร้อยละ 92 และไม่เลือกรถไฟในการเดินทางครั้งต่อไป 16 คน คิดเป็นร้อยละ 8 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่อีกเลือกเดินทางครั้งต่อไปกับยานพาหนะเดิม ดังตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 จำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามยานพาหนะที่จะใช้เดินทางครั้งต่อไป

การเดินทางครั้งต่อไป	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เลือก	195	97.5	184	92
ไม่เลือก	5	2.5	16	8
รวม	200	100	200	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม

4.3 ปัจจัยที่มีผลในการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟ

4.3.1 ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยต่อการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ประกอบด้วยนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน และนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน โดยให้เปรียบเทียบความคิดเห็นในการเลือกรถโดยสารประจำทางและรถไฟ ในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง ราคาค่าโดยสาร จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความปลอดภัยในการเดินทาง ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ผลการศึกษามีดังนี้

1) **ความรวดเร็วในการเดินทาง** จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟจำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 91.5 และเห็นว่ารถโดยสารประจำทางช้ากว่ารถไฟ จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 8.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟช้ากว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 85 และเห็นว่ารถไฟมีความรวดเร็วกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 15 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มองเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

2) **ราคาค่าโดยสาร** ในที่นี้หมายถึงค่าโดยสารที่ใช้ในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าราคาค่า

โดยสารของรถโดยสารประจำทางถูกกว่ารถไฟ จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 54.5 และเห็นว่าราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางแพงกว่ารถไฟ จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าราคาค่าโดยสารของรถไฟถูกกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 58.5 และเห็นว่าราคาค่าโดยสารของรถไฟแพงกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 41.5 จะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่าราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางแพงกว่ารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

3) ยานพาหนะในการเดินทาง ซึ่งประกอบด้วย จำนวนเที่ยวเดินรถและที่นั่งของยานพาหนะ มีรายละเอียดดังนี้

3.1) จำนวนเที่ยวเดินรถ ในที่นี้หมายถึงจำนวนเที่ยวรถที่ให้บริการในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ จำนวน 184 คน คิดเป็นร้อยละ 92 และเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินไว้ให้บริการน้อยกว่ารถไฟ จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 8 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 65.5 และเห็นว่ารถไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 34.5 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

3.2) ที่นั่งของยานพาหนะ ในที่นี้หมายถึงความกว้างขวาง สะดวกสบายของพื้นที่ในการรับรองผู้โดยสารขณะเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าที่นั่งของรถโดยสารประจำทางกว้างขวาง สะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถไฟ จำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 90 และเห็นว่าที่นั่งของรถโดยสารประจำทางคับแคบไม่สะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถไฟ จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 10 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าที่นั่งของรถไฟกว้างขวาง สะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถโดยสารประจำทาง จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 69.5 และเห็นว่าที่นั่งของรถไฟคับแคบไม่สะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถโดยสารประจำทาง จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่าที่นั่งของรถโดยสารประจำทางกว้างขวางสะดวกสบายกว่ารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

4) ความปลอดภัยในการเดินทาง ในที่นี้หมายถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200

คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางปลอดภัยมากกว่ารถไฟ จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 60 และเห็นว่ารถโดยสารประจำทางปลอดภัยน้อยกว่ารถไฟ จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 40 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟปลอดภัยมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 94 และเห็นว่ารถไฟปลอดภัยน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 6 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟปลอดภัยมากกว่ารถโดยสารประจำทาง ดังตารางที่ 4.20

5) ความสะอาด ซึ่งประกอบไปด้วย ความสะอาดของยานพาหนะและความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1) ความสะอาดของยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทาง จำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ จำนวน 177 คน คิดเป็นร้อยละ 88.5 และเห็นว่ารถโดยสารประจำทางสะอาดน้อยกว่ารถไฟ จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟสะอาดน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 53.5 และเห็นว่ารถไฟสะอาดมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 46.5 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่มองเห็นว่ารถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

5.2) ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าห้องน้ำบนรถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 81 และเห็นว่าห้องน้ำบนรถโดยสารประจำทางสะอาดน้อยกว่ารถไฟ จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 19 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าห้องน้ำบนรถไฟสะอาดมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 51 และเห็นว่าห้องน้ำบนรถไฟสะอาดน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 49 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่าห้องน้ำบนรถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

6) การให้บริการ ซึ่งประกอบไปด้วย การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะและการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

6.1) การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ ในที่นี้หมายถึงความสุภาพ อ่อนโยนและการบริการอย่างทั่วถึงของพนักงานบนยานพาหนะที่มีต่อผู้โดยสาร จากการศึกษา

พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถโดยสารประจำทางดีกวารถไฟ จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 62 และเห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถโดยสารประจำทางดีกวารถไฟ จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 38 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถไฟดีกวารถโดยสารประจำทาง จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 53.5 และเห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถไฟดีกวารถโดยสารประจำทาง จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 46.5 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถโดยสารประจำทางดีกวารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

6.2) การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร ในที่นี้หมายถึงความสุภาพ อหิยาตย์ของพนักงานขายตั๋วโดยสารที่มีต่อผู้โดยสาร จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถโดยสารประจำทางดีกวารถไฟ จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 60 และเห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถโดยสารประจำทางดีกวารถไฟ จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 40 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถไฟดีกวารถโดยสารประจำทาง จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 58.5 และเห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถไฟดีกวารถโดยสารประจำทาง จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 41.5 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถโดยสารประจำทางดีกวารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง ในที่นี้หมายถึง 2 ช่วงเวลาคือ ช่วงเวลาออกเดินทางตามเวลาที่กำหนดไว้ และช่วงเวลาที่ถึงจุดหมายปลายทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารรถโดยสารประจำทางตรงเวลามากกวารถไฟ จำนวน 172 คน คิดเป็นร้อยละ 86 และเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางตรงเวลาน้อยกวารถไฟ จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 14 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารรถไฟตรงเวลาน้อยกวารถโดยสารประจำทาง จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 55 และเห็นว่ารรถไฟตรงเวลามากกวารถโดยสารประจำทาง จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 45 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟส่วนใหญ่เห็นว่ารรถโดยสารประจำทางตรงเวลามากกวารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ในที่นี้หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่นอกเหนือจากค่าโดยสารที่ต้องใช้ในการเดินทาง เช่น ค่าอาหาร ค่าธรรมเนียมต่างๆ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่

เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ารถไฟ จำนวน 168 คน คิดเป็นร้อยละ 84 และเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมมากกว่ารถไฟ จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 64 และเห็นว่ารถไฟมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 36 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ารถไฟ ดังตารางที่ 4.20

จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ มีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ราคาค่าโดยสาร และความปลอดภัยในการเดินทาง

ตารางที่ 4.20 ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยต่อการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

หน่วย : คน

ความคิดเห็น	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	มากกว่า	น้อยกว่า	มากกว่า	น้อยกว่า
1) ความรวดเร็วในการเดินทาง	183 (91.5)	17 (8.5)	30 (15)	170 (85)
2) ราคาของค่าโดยสาร	91 (45.5)	109 (54.5)	83 (41.5)	117 (58.5)
3) ยานพาหนะในการเดินทาง				
-จำนวนเที่ยวเดินรถ	184 (92)	16 (8)	69 (34.5)	131 (65.5)
-ที่นั่ง	180 (90)	20 (10)	139 (69.5)	61 (30.5)
4) ความปลอดภัยในการเดินทาง	120 (60)	80 (40)	188 (94)	12 (6)
5) ความสะอาด				
-ยานพาหนะ	177 (88.5)	23 (11.5)	93 (46.5)	107 (53.5)
-ห้องน้ำบนยานพาหนะ	162 (81)	38 (19)	102 (51)	98 (49)
6) การให้บริการ				
-พนักงานบนยานพาหนะ	124 (62)	76 (38)	107 (53.5)	93 (46.5)
-พนักงานขายตั๋วโดยสาร	120 (60)	80 (40)	117 (58.5)	83 (41.5)
7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง	172 (86)	28 (14)	90 (45)	110 (55)
8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ	32 (16)	168 (84)	72 (36)	128 (64)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บ คือ ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

4.3.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยต่อการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่กับข้อมูลทั่วไป

1) ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟเมื่อจำแนกตามเพศ

1.1) ความรวดเร็วในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟ จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 40 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟ จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 51.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารไฟช้ากว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 41 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารไฟช้ากว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 44

1.2) ราคาค่าโดยสาร จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางถูกกว่ารถไฟ จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 24 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางถูกกว่ารถไฟ จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถไฟถูกกว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถไฟถูกกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 28

1.3) จำนวนเที่ยวเดินรถ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 39.5 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 52.5 นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 32 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5

1.4) ที่นั่งของยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ที่นั่งของรถโดยสารประจำทางกว้างขวางสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถไฟ จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 39 และเพศหญิงมีความ

คิดเห็นว่าที่นั่งของรถโดยสารประจำทางกว้างขวางสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถไฟ จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 51 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่าที่นั่งของรถไฟกว้างขวางสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถโดยสารประจำทาง จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่าที่นั่งของรถไฟกว้างขวางสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถโดยสารประจำทาง จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5

1.5) ความปลอดภัยในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางปลอดภัยมากกว่ารถไฟ จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 29.5 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางปลอดภัยมากกว่ารถไฟ จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารถไฟปลอดภัยมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารถไฟปลอดภัยมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 48.5

1.6) ความสะอาดของยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทาง จำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 38 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 50.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่ารถไฟสะอาดน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 27 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่ารถไฟสะอาดน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 26.5

1.7) ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่าห้องน้ำบนรถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 35 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่าห้องน้ำบนรถโดยสารประจำทางสะอาดมากกว่ารถไฟ จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 46 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่าห้องน้ำบนรถไฟสะอาดน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 25 และเพศหญิงมีความคิดเห็นว่าห้องน้ำบนรถไฟสะอาดมากกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 27.5

1.8) การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน เพศชายมีความคิดเห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถโดยสารประจำทางดีกว่ารถไฟ จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 26.5 และเพศ

จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เพศชายมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ราคาค่าโดยสาร ความปลอดภัยในการเดินทาง และการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร ส่วนเพศหญิงมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง ราคาค่าโดยสาร จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ความปลอดภัยในการเดินทาง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 4.21 ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางเมื่อจำแนกตามเพศ

หน่วย : คน

ความคิดเห็น	รถโดยสารประจำทาง			
	เพศชาย		เพศหญิง	
	มากกว่า	น้อยกว่า	มากกว่า	น้อยกว่า
1) ความรวดเร็วในการเดินทาง	80 (40)	6 (3)	103 (51.5)	11 (5.5)
2) ราคาค่าโดยสาร	38 (19)	48 (24)	53 (26.5)	61 (30.5)
3) ยานพาหนะ				
-จำนวนเที่ยวเดินรถ	79 (39.5)	7 (3.5)	105 (52.5)	9 (4.5)
-ที่นั่ง	78 (39)	8 (4)	102 (51)	12 (6)
4) ความปลอดภัยในการเดินทาง	59 (29.5)	27 (13.5)	61 (30.5)	53 (26.5)
5) ความสะอาด				
-ตัวยานพาหนะ	76 (38)	10 (5)	101 (50.5)	13 (6.5)
-ห้องน้ำบนยานพาหนะ	70 (35)	16 (8)	92 (46)	22 (11)
6) การบริการ				
-พนักงานบนยานพาหนะ	53 (26.5)	33 (16.5)	71 (35.5)	43 (21.5)
-พนักงานขายตั๋วโดยสาร	49 (24.5)	37 (18.5)	71 (35.5)	43 (21.5)
7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง	76 (38)	10 (5)	96 (48)	18 (9)
8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ	10 (5)	76 (38)	22 (11)	92 (46)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บ คือ ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

ตารางที่ 4.22 ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถไฟในการเดินทางเมื่อจำแนกตามเพศ

หน่วย : คน

ความคิดเห็น	รถไฟ			
	เพศชาย		เพศหญิง	
	มากกว่า	น้อยกว่า	มากกว่า	น้อยกว่า
1) ความรวดเร็วในการเดินทาง	15 (7.5)	82 (41)	15 (7.5)	88 (44)
2) ราคาโดยสาร	36 (18)	61 (30.5)	47 (23.5)	56 (28)
3) ยานพาหนะ				
-จำนวนเที่ยวเดินรถ	33 (16.5)	64 (32)	36 (18)	67 (33.5)
-ที่นั่ง	66 (33)	31 (15.5)	73 (36.5)	30 (15)
4) ความปลอดภัยในการเดินทาง	91 (45.5)	6 (3)	97 (48.5)	6 (3)
5) ความสะอาด				
-ตัวยานพาหนะ	43 (21.5)	54 (27)	50 (25)	53 (26.5)
-ห้องน้ำบนยานพาหนะ	47 (23.5)	50 (25)	55 (27.5)	48 (24)
6) การบริการ				
-พนักงานบนยานพาหนะ	52 (26)	45 (22.5)	55 (27.5)	48 (24)
-พนักงานขายตั๋วโดยสาร	57 (28.5)	40 (20)	60 (30)	43 (21.5)
7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง	47 (23.5)	50 (25)	43 (21.5)	60 (30)
8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ	35 (17.5)	62 (31)	37 (16.5)	66 (33)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บ คือ ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

2) ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟเมื่อจำแนกตามอายุ

1.1) ความรวดเร็วในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟ จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 56 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟ จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 35.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ารถไฟเร็วกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 49 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ารถไฟเร็วกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 36

1.2) ราคาค่าโดยสาร จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่าราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางถูกกว่ารถไฟ จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่าราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางถูกกว่ารถไฟ จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 21 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่าราคาค่าโดยสารของรถไฟถูกกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 35.5 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่าราคาค่าโดยสารของรถไฟถูกกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 23

1.3) จำนวนเที่ยวเดินรถ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 58.5 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ารถไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 35.5 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ารถไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 30

1.4) ที่นั่งของยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ที่นั่งของรถโดยสารประจำทางกว้างขวางสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถไฟ จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 57 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ที่นั่งของรถโดยสารประจำทางกว้างขวางสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถไฟ จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน อายุ

อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถไฟดีกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 29 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่าการให้บริการของพนักงานบนรถไฟดีกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 25

1.9) การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร จากการศึกษพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถโดยสารประจำทางดีกว่ำรถไฟ จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 38.5 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถโดยสารประจำทางดีกว่ำรถไฟ จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 21.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถไฟดีกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่าการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสารของรถไฟดีกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5

1.10) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง จากการศึกษพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ำรถโดยสารประจำทางตรงเวลามากกว่ำรถไฟ จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 54 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ำรถโดยสารประจำทางตรงเวลามากกว่ำรถไฟ จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 32 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ำรถไฟตรงเวลาน้อยกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ำรถไฟตรงเวลาน้อยกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5

1.11) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ จากการศึกษพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ำรถโดยสารประจำทางมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ำรถไฟ จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 53.5 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ำรถโดยสารประจำทางมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ำรถไฟ จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน อายุไม่เกิน 31 ปีมีความคิดเห็นว่ำรถไฟมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 37 และอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นว่ำรถไฟมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ำรถโดยสารประจำทาง จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 27

จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ อายุไม่เกิน 31 ปีมีความเห็นตรงกันว่ำรถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ำรถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของ

ยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่องราคาค่าโดยสาร และความปลอดภัยในการเดินทาง ส่วนอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ราคาค่าโดยสาร ความปลอดภัยในการเดินทาง การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ และการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 4.23 ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางเมื่อจำแนกตามอายุ

หน่วย : คน

ความคิดเห็น	รถโดยสารประจำทาง			
	อายุไม่เกิน 31 ปี		อายุ 31 ปีขึ้นไป	
	มากกว่า	น้อยกว่า	มากกว่า	น้อยกว่า
1) ความรวดเร็วในการเดินทาง	112 (56)	17 (8.5)	71 (35.5)	0 (0)
2) ราคาค่าโดยสาร	62 (31)	67 (33.5)	29 (14.5)	42 (21)
3) ยานพาหนะ				
-จำนวนเที่ยวเดินรถ	117 (58.5)	12 (6)	67 (33.5)	4 (2)
-ที่นั่ง	114 (57)	15 (7.5)	66 (33)	5 (2.5)
4) ความปลอดภัยในการเดินทาง	74 (37)	55 (27.5)	46 (23)	25 (12.5)
5) ความสะอาด				
-ตัวยานพาหนะ	112 (56)	17 (8.5)	65 (32.5)	6 (3)
-ห้องน้ำบนยานพาหนะ	105 (52.5)	24 (12)	57 (28.5)	14 (7)
6) การบริการ				
-พนักงานบนยานพาหนะ	84 (42)	45 (22.5)	40 (20)	31 (15.5)
-พนักงานขายตั๋วโดยสาร	77 (38.5)	52 (26)	43 (21.5)	28 (14)
7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง	108 (54)	21 (10.5)	64 (32)	7 (3.5)
8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ	22 (11)	107 (53.5)	10 (5)	61 (30.5)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บ คือ ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

ตารางที่ 4.24 ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถไฟในการเดินทางเมื่อจำแนกตามอายุ

หน่วย : คน

ความคิดเห็น	รถไฟ			
	อายุไม่เกิน 31 ปี		อายุ 31 ปีขึ้นไป	
	มากกว่า	น้อยกว่า	มากกว่า	น้อยกว่า
1) ความรวดเร็วในการเดินทาง	17 (8.5)	98 (49)	13 (6.5)	72 (36)
2) ราคาดีโดยสาร	44 (22)	71 (35.5)	39 (19.5)	46 (23)
3) ยานพาหนะ				
-จำนวนเที่ยวเดินทาง	44 (22)	71 (35.5)	25 (14.5)	60 (30)
-ที่นั่ง	76 (38)	39 (19.5)	63 (31.5)	22 (11)
4) ความปลอดภัยในการเดินทาง	108 (54)	7 (3.5)	80 (40)	5 (2.5)
5) ความสะอาด				
-ตัวยานพาหนะ	52 (16)	63 (31.5)	41 (20.5)	44 (22)
-ห้องน้ำบนยานพาหนะ	52 (16)	63 (31.5)	50 (25)	35 (17.5)
6) การบริการ				
-พนักงานบนยานพาหนะ	57 (28.5)	58 (29)	50 (25)	35 (17.5)
-พนักงานขายตั๋วโดยสาร	66 (33)	49 (24.5)	51 (25.5)	34 (17)
7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง	52 (26)	63 (31.5)	38 (19)	47 (23.5)
8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ	41 (20.5)	74 (37)	31 (15.5)	54 (27)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บ คือ ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

3) ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟเมื่อจำแนกตามอาชีพ

1.1) ความรวดเร็วในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟ จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีความรวดเร็วกว่ารถไฟ จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 58 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารไฟช้ากว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 24 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารไฟช้ากว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 122 คน คิดเป็นร้อยละ 61

1.2) ราคาค่าโดยสาร จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางถูกกว่ารถไฟ จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางแพงกว่ารถไฟจำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถไฟแพงกว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารราคาค่าโดยสารของรถไฟถูกกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 46.5

1.3) จำนวนเที่ยวเดินรถ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 35 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารรถโดยสารประจำทางมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการมากกว่ารถไฟ จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 57 นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 22 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารไฟมีเที่ยวเดินรถไว้ให้บริการน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 43.5

1.4) ที่นั่งของยานพาหนะ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ที่นั่งของรถโดยสารประจำทางกว้างขวางสะดวกสบายเมื่อเทียบกับรถไฟ จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33

1.11) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ารถไฟ จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ารถไฟจำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 51 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารไฟมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ารถโดยสารประจำทางจำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 14.5 และที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความคิดเห็นว่ารไฟมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมน้อยกว่ารถโดยสารประจำทาง จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 49.5

จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง ราคาค่าโดยสาร จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ความปลอดภัยในการเดินทาง ส่วนที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำยานพาหนะ การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ราคาค่าโดยสาร ความปลอดภัยในการเดินทาง การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ และการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร

ตารางที่ 4.25 ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางเมื่อจำแนกตามอาชีพ

หน่วย : คน

ความคิดเห็น	รถโดยสารประจำทาง			
	อาชีพที่มีรายได้แน่นอน		อาชีพที่มีรายได้ไม่แน่นอน	
	มากกว่า	น้อยกว่า	มากกว่า	น้อยกว่า
1) ความรวดเร็วในการเดินทาง	67 (33.5)	5 (2.5)	116 (58)	12 (6)
2) ราคาค่าโดยสาร	25 (12.5)	47 (23.5)	66 (33)	62 (31)
3) ยานพาหนะ				
-จำนวนเที่ยวเดินรถ	70 (35)	2 (1)	114 (57)	14 (7)
-ที่นั่ง	66 (33)	6 (3)	114 (57)	14 (7)
4) ความปลอดภัยในการเดินทาง	44 (22)	28 (14)	76 (38)	52 (26)
5) ความสะอาด				
-ตัวยานพาหนะ	65 (32.5)	7 (3.5)	112 (56)	16 (8)
-ห้องน้ำบนยานพาหนะ	62 (31)	10 (5)	100 (50)	28 (14)
6) การบริการ				
-พนักงานบนยานพาหนะ	48 (24)	24 (12)	76 (38)	52 (26)
-พนักงานขายตั๋วโดยสาร	49 (24.5)	23 (11.5)	71 (35.5)	57 (28.5)
7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง	64 (32)	8 (4)	108 (54)	20 (10)
8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ	6 (3)	66 (33)	26 (13)	102 (51)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บ คือ ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

อาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอน ได้แก่ ข้าราชการ, พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัท

อาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอน ได้แก่ นักเรียน/นักศึกษา, ธุรกิจส่วนตัว, รับจ้าง, อื่นๆ

ตารางที่ 4.26 ความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้รถไฟในการเดินทางเมื่อจำแนกตามอาชีพ

หน่วย : คน

ความคิดเห็น	รถไฟ			
	อาชีพที่มีรายได้แน่นอน		อาชีพที่มีรายได้ไม่แน่นอน	
	มากกว่า	น้อยกว่า	มากกว่า	น้อยกว่า
1) ความรวดเร็วในการเดินทาง	8 (4)	48 (24)	22 (11)	122 (61)
2) ราคาค่าโดยสาร	32 (16)	24 (12)	51 (25.5)	93 (46.5)
3) ยานพาหนะ				
-จำนวนเที่ยวเดินทาง	12 (6)	44 (22)	57 (26.5)	87 (43.5)
-ที่นั่ง	35 (17.5)	21 (10.5)	104 (52)	40 (20)
4) ความปลอดภัยในการเดินทาง	53 (26.5)	3 (1.5)	135 (67.5)	9 (4.5)
5) ความสะอาด				
-ตัวยานพาหนะ	24 (12)	32 (16)	69 (34.5)	75 (37.5)
-ห้องน้ำบนยานพาหนะ	27 (13.5)	29 (14.5)	75 (37.5)	69 (34.5)
6) การบริการ				
-พนักงานบนยานพาหนะ	26 (13)	30 (15)	81 (40.5)	63 (31.5)
-พนักงานขายตั๋วโดยสาร	29 (14.5)	27 (13.5)	88 (44)	56 (28)
7) การตรงต่อเวลาในการเดินทาง	17 (8.5)	39 (19.5)	73 (36.5)	71 (35.5)
8) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ	27 (13.5)	29 (14.5)	45 (22.5)	99 (49.5)

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บ คือ ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

อาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอน ได้แก่ ข้าราชการ, พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัท

อาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอน ได้แก่ นักเรียน/นักศึกษา, ธุรกิจส่วนตัว, รับจ้าง, อื่นๆ

4.3.3 ผลการวิเคราะห์ที่ใช้วิธีการของแบบจำลองโลจิท (Logit Model)

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยใช้วิธีการของแบบจำลองโลจิท (Logit Model) สามารถเขียนเป็นแบบจำลองได้ดังนี้

$$Y = \beta_0 + \beta_1 \text{Gender}_i + \beta_2 \text{Age}_i + \beta_3 \text{Income}_i + \dots + \beta_{17} \text{Etc}_i + u_i$$

โดยที่

- Y คือ การเลือกใช้บริการโดยสารประจำทางและรถไฟ
- Gender คือ เพศของนักท่องเที่ยวชาวไทย
- Age คือ อายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย (ปี)
- Income คือ รายได้เฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทย (บาทต่อเดือน)
- Status คือ สถานภาพการสมรสของนักท่องเที่ยวชาวไทย
- Local₁ คือ ภูมิลำเนาของนักท่องเที่ยวชาวไทย
- Local₂ คือ ภูมิลำเนาของนักท่องเที่ยวชาวไทย
- Local₃ คือ ภูมิลำเนาของนักท่องเที่ยวชาวไทย
- Edu คือ ระดับการศึกษาของนักท่องเที่ยวชาวไทย
- Occ คือ อาชีพของนักท่องเที่ยวชาวไทย
- Fast คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความรวดเร็วในการเดินทาง
- Price คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาค่าโดยสาร
- Number คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านจำนวนเที่ยวเดินทาง
- Safe คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความปลอดภัยในการเดินทาง
- Clean คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความสะอาดของยานพาหนะ
- Ser คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการให้บริการของพนักงาน
- Time คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการตรงต่อเวลาในการเดินทาง
- Etc คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ

$\beta_0, \beta_1, \dots, \beta_{17}$ คือ ค่าคงที่และค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย (ค่าพารามิเตอร์)

u_i คือ ค่าความคลาดเคลื่อน

การศึกษาด้วยแบบจำลองดังกล่าวข้างต้นจะแสดงให้เห็นถึงความมีนัยสำคัญทางสถิติและทิศทางที่ตัวแปรอิสระทั้ง 17 ตัวแปร ส่งผลต่อตัวแปรตาม ผลการศึกษาพบว่า มีตัวแปรอิสระ

จำนวน 9 ตัวแปร ที่ส่งผลต่อตัวแปรตามหรือโอกาสที่นักท่องเที่ยวชาวไทยเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ดังตารางที่ 4.27 ซึ่งอธิบายผลของตัวแปรอิสระต่อตัวแปรตามได้ดังนี้

ความรวดเร็วในการเดินทาง (Fast) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.9953 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นบวกหมายความว่า ความรวดเร็วในการเดินทางกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางเดียวกัน สามารถอธิบายได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านความรวดเร็วในการเดินทางมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

จำนวนเที่ยวเดินรถ (Number) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.4398 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นบวกหมายความว่า จำนวนเที่ยวเดินรถกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางเดียวกัน สามารถอธิบายได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านจำนวนเที่ยวเดินรถมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

ความปลอดภัยในการเดินทาง (Safe) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.9391 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นลบหมายความว่า ความปลอดภัยในการเดินทางกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางตรงข้ามกัน สามารถอธิบายได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยในการเดินทางมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

ความสะอาดของยานพาหนะ (Clean) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.5807 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นบวกหมายความว่า ความสะอาดของยานพาหนะกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางเดียวกัน สามารถอธิบายได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่

ความสำคัญด้านความสะดวกของยานพาหนะมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

การตรงต่อเวลาในการเดินทาง (Time) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.4150 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นบวก หมายความว่า การตรงต่อเวลาในการเดินทางกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางเดียวกัน สามารถอธิบายได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านการตรงต่อเวลาในการเดินทางมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

รายได้เฉลี่ย (Income) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.2983×10^{-4} เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นลบ หมายความว่า การที่นักท่องเที่ยวชาวไทยมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนเพิ่มสูงขึ้นกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางตรงข้ามกัน สามารถอธิบายได้ว่าการที่นักท่องเที่ยวชาวไทยมีรายได้เฉลี่ยเพิ่มสูงขึ้นมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

อาชีพ (Occ) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.3343 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นลบ หมายความว่า การที่นักท่องเที่ยวชาวไทยมีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางตรงข้ามกัน สามารถอธิบายได้ว่า การที่นักท่องเที่ยวชาวไทยมีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

ราคาค่าโดยสาร (Price) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.1 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.1996 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นลบ หมายความว่า ราคาค่าโดยสารกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางตรงข้ามกัน สามารถอธิบายได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านราคาค่าโดยสารมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

การให้บริการของพนักงาน (Ser) มีผลต่อความน่าจะเป็นในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.1 โดยได้ค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.2322 เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มีเครื่องหมายเป็นลบ หมายความว่า การให้บริการของพนักงานกับการเลือกใช้รถโดยสารประจำทางในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีทิศทางไปในทางตรงข้ามกัน สามารถอธิบายได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ให้ความสำคัญด้านการให้บริการของพนักงานมีความน่าจะเป็นที่จะเลือกใช้รถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

จะเห็นได้ว่า การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยใช้วิธีการของแบบจำลองโลจิท (Logit Model) นั้น พบว่าตัวแปรที่สามารถอธิบายถึงปัจจัยที่มีผลต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ รายได้เฉลี่ย อาชีพ ความรวดเร็วในการเดินทาง ราคาค่าโดยสาร จำนวนเที่ยวเดินรถ ความปลอดภัยในการเดินทาง ความสะอาดของยานพาหนะ การให้บริการของพนักงาน และการตรงต่อเวลาในการเดินทาง โดยโอกาสที่นักท่องเที่ยวชาวไทยจะใช้รถโดยสารประจำทางมากกว่ารถไฟ เพราะรถโดยสารประจำทางมีการความรวดเร็วในการเดินทาง มีจำนวนเที่ยวเดินรถ มีความสะอาดของยานพาหนะ และมีการตรงต่อเวลาในการเดินทางมากกว่ารถไฟ ส่วนโอกาสที่นักท่องเที่ยวชาวไทยจะใช้รถไฟมากกว่ารถโดยสารประจำทาง เพราะรถไฟมีราคาค่าโดยสารต่ำกว่า มีความปลอดภัยในการเดินทางและมีการให้บริการของพนักงานที่ดีกว่ารถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ 4.27 ผลการวิเคราะห์โดยใช้วิธีการของแบบจำลองโลจิท (Logit Model) โดยวิธี

Marginal Effects

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์ (Coefficient)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐานค่าความ คลาดเคลื่อน (Std. Error)	ค่านัยสำคัญ (t-ratio)	ระดับนัยสำคัญ (Significance)
Constant	-0.2133428415	0.37328109	-0.572	0.5676
GENDER	0.1782281397E-02	0.10472628	0.017	0.9864
AGE	0.2208600150E-02	0.60478175E-02	0.365	0.7150
INCOME	-0.2983152156E-04**	0.12882332E-04	-2.316	0.0206
STATUS	0.1740181878	0.13666441	1.273	0.2029
LOCAL ₁	-0.6859690482E-02	0.19651662	-0.035	0.9722
LOCAL ₂	-0.9011725255E-01	0.21209181	-0.425	0.6709
LOCAL ₃	0.4017567965E-01	0.24340067	0.165	0.8689
EDU	0.6329873760E-01	0.13446152	0.471	0.6378
OCC	-0.3342581262**	0.14199826	-2.354	0.0186
FAST	0.9952677829***	0.13350473	7.455	0.0000
PRICE	-0.1995808552*	0.11651968	-1.713	0.0867
NUMBER	0.4398397172***	0.13545288	3.247	0.0012
SAFE	-0.9391118989***	0.18936113	-4.959	0.0000
CLEAN	0.5806502816***	0.15673471	3.705	0.0002
SER	-0.2322327664*	0.12521261	-1.855	0.0636
TIME	0.4150268148***	0.13411325	3.095	0.0020
ETC	-0.1335316297	0.13638284	-0.979	0.3275

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ $\alpha = 0.10$ ** มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ $\alpha = 0.05$ *** มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ $\alpha = 0.01$

4.4 ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟ

เป็นผลการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เกิดขึ้นจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ประกอบด้วยนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน และนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน โดยให้นักท่องเที่ยวชาวไทยแสดงความคิดเห็นถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟ ซึ่งมีปัญหาในเรื่องต่างๆ ดังนี้ ปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับยานพาหนะ เช่น จำนวนยานพาหนะน้อยเกินไป ด้วยยานพาหนะมีสภาพเก่า ที่นั่งค่อนข้างเก่า ที่นั่งคับแคบเกินไป ห้องน้ำบนยานพาหนะไม่สะอาด ยานพาหนะออกเดินทางไม่ตรงเวลา ยานพาหนะถึงปลายทางไม่ตรงเวลา เป็นต้น ปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับสถานี เช่น พื้นที่ใช้สอยในสถานีน้อยเกินไป ภายในตัวสถานีไม่สะอาด สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ตู้ ATM ร้านอาหาร ฯลฯ ในสถานีน้อยเกินไป เป็นต้น ปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับการให้บริการ เช่น พนักงานขายตั๋วโดยสารไม่มีความสุภาพ พนักงานขายตั๋วโดยสารให้บริการล่าช้า พนักงานบริการบนยานพาหนะไม่สุภาพ เป็นต้น ปัญหาอุปสรรคอื่นๆ เช่น สถานีซื้อตั๋วโดยสารไกลเกินไป เป็นต้น ผลการศึกษามีดังนี้

1) ยานพาหนะ พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องรถโดยสารประจำทางมีสภาพเก่ามากที่สุด จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 82.5 รองลงมาคือ รถโดยสารประจำทางออกเดินทางไม่ตรงเวลา จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 82 รถโดยสารประจำทางมีที่นั่งค่อนข้างเก่าและถึงปลายทางไม่ตรงเวลา จำนวน 163 คน คิดเป็นร้อยละ 81.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องห้องน้ำบนรถไฟไม่สะอาดมากที่สุด จำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 62.5 รองลงมาคือ รถไฟมีที่นั่งค่อนข้างเก่า จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 58 รถไฟถึงปลายทางไม่ตรงเวลา จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 56.5 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.30

2) สถานี พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องพื้นที่ใช้สอยในสถานขนส่งน้อยเกินไปมากที่สุด จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 57 รองลงมาคือ สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ตู้ ATM ร้านอาหาร ฯลฯ ในสถานีขนส่งน้อยเกินไป จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 50 ห้องน้ำในสถานีขนส่งไม่สะอาด จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 43 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องห้องน้ำในสถานีรถไฟไม่สะอาดมากที่สุด จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 49 รองลงมาคือ สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ตู้ ATM ร้านอาหาร ฯลฯ ในสถานีรถไฟน้อยเกินไป

จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 41.5 ภายในตัวสถานีรถไฟไม่สะอาด จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.30

3) การให้บริการ พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องพนักงานบริการบนรถโดยสารประจำทางไม่สุภาพมากที่สุด จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 76 รองลงมาคือ พนักงานขายตั๋วโดยสารให้บริการล่าช้า จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 71 พนักงานบริการบนรถโดยสารประจำทางบริการไม่ทั่วถึง จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 70.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องพนักงานบริการบนรถไฟบริการไม่ทั่วถึงมากที่สุด จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 41 รองลงมาคือ พนักงานบริการบนรถไฟไม่สุภาพ จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 32.5 พนักงานขายตั๋วโดยสารไม่มีความสุข จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.30

4) อื่นๆ พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องสถานที่ซื้อตั๋วโดยสารไกลเกินไป จำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 66.5 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟจำนวน 200 คน มีปัญหาอุปสรรคเรื่องสถานที่ซื้อตั๋วโดยสารไกลเกินไป จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 24.5 ดังตารางที่ 4.30

จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางมีปัญหาอุปสรรคเรื่องรถโดยสารประจำทางมีสภาพเก่ามากที่สุด จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 82.5 รองลงมาคือ รถโดยสารประจำทางออกเดินทางไม่ตรงเวลา จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 82 รถโดยสารประจำทางมีที่นั่งค่อนข้างเก่าและถึงปลายทางไม่ตรงเวลา จำนวน 163 คน คิดเป็นร้อยละ 81.5 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟมีปัญหาอุปสรรคเรื่องห้องน้ำบนรถไฟไม่สะอาดมากที่สุด จำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 62.5 รองลงมาคือ รถไฟมีที่นั่งค่อนข้างเก่า จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 58 รถไฟถึงปลายทางไม่ตรงเวลา จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 56.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.28 ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

ปัญหา	รถโดยสารประจำทาง		รถไฟ	
	จำนวน ตัวอย่างที่ ตอบว่ามี ปัญหา (คน)	ร้อยละ*	จำนวน ตัวอย่างที่ ตอบว่ามี ปัญหา (คน)	ร้อยละ*
1) ยานพาหนะ				
-จำนวนยานพาหนะน้อยเกินไป	139	69.5	74	37
-ตัวยานพาหนะมีสภาพเก่า	165	82.5	112	56
-ที่นั่งค่อนข้างเก่า	163	81.5	116	58
-ที่นั่งคับแคบเกินไป	157	78.5	93	46.5
-ห้องน้ำบนยานพาหนะไม่สะอาด	133	66.5	125	62.5
-ยานพาหนะออกเดินทางไม่ตรงเวลา	164	82	96	48
-ยานพาหนะถึงปลายทางไม่ตรงเวลา	163	81.5	113	56.5
-ยานพาหนะไม่มีอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย	149	74.5	99	49.5
2) สถานี				
-พื้นที่ใช้สอยภายในสถานีน้อยเกินไป	114	57	42	21
-ภายในตัวสถานีไม่สะอาด	65	32.5	67	33.5
-สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ตู้ ATM	100	50	83	41.5
ร้านอาหาร ฯลฯ ในสถานีน้อยเกินไป				
-ห้องน้ำในสถานีไม่สะอาด	86	43	98	49
3) การให้บริการ				
-พนักงานขายตั๋วโดยสารไม่มีความสุภาพ	137	68.5	63	31.5
-พนักงานขายตั๋วโดยสารให้บริการล่าช้า	142	71	59	29.5
-พนักงานบริการบนยานพาหนะไม่สุภาพ	152	76	65	32.5
-พนักงานบริการบนยานพาหนะบริการไม่ทั่วถึง	141	70.5	82	41
4) อื่นๆ				
-สถานที่ซื้อตั๋วโดยสารไกลเกินไป	133	66.5	49	24.5

ที่มา : จากแบบสอบถาม

* หมายถึง ร้อยละของจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยในแต่ละกลุ่ม

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการเปรียบเทียบพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ และสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เกิดขึ้นจากการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยเก็บแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการโดยสารประจำทาง ณ สถานีขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 200 คน และนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการ ณ สถานีรถไฟจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 200 คน และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนาและวิธีการของแบบจำลองโลจิส (Logit Model) ผลการศึกษามีดังนี้

5.1 สรุปผลการศึกษา

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุ 21-30 ปี มีสถานภาพโสด มีภูมิลำเนาทางภาคเหนือ มีการศึกษาระดับปริญญาตรี แต่ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการโดยสารประจำทางส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง และมีรายได้เฉลี่ย 5,001-10,000 บาทต่อเดือน ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นนักเรียนหรือนักศึกษา และต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน

ข้อมูลด้านพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ใช้บริการโดยสารประจำทางและรถไฟ ส่วนใหญ่มีความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 1-2 ครั้งต่อปี มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ครั้งนี้เพื่อพักผ่อน แล้วใช้ระยะเวลาในการพักที่จังหวัดเชียงใหม่ 1-3 วัน ซึ่งส่วนใหญ่เดินทางมาคนเดียว ส่วนแหล่งข้อมูลที่ใช้เลือกยานพาหนะคือมีผู้แนะนำ โดยส่วนใหญ่ซื้อตั๋วโดยสารที่สถานี มีค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคนประมาณ 401-600 บาทต่อครั้ง สำหรับการเดินทางครั้งต่อไปนักท่องเที่ยวชาวไทยจะเลือกเดินทางกับยานพาหนะเดิมอีก โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการโดยสารประจำทางส่วนใหญ่เลือกใช้บริการของบริษัทขนส่ง จำกัด ประเภทรถ

ปรับอากาศ ชั้น 1 และนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟส่วนใหญ่เลือกใช้บริการขบวนรถด่วนพิเศษ (สปรินเตอร์) ปรับอากาศ ชั้น 2

สำหรับความคิดเห็นที่มีผลในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ มีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ราคาค่าโดยสาร และความปลอดภัยในการเดินทาง

ความสัมพันธ์ระหว่างความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยต่อการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่กับข้อมูลทั่วไป พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เพศชายมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ราคาค่าโดยสาร ความปลอดภัยในการเดินทาง และการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร ส่วนเพศหญิงมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง ราคาค่าโดยสาร จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ความปลอดภัยในการเดินทาง

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ อายุไม่เกิน 31 ปีมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ราคาค่า

โดยสาร และความปลอดภัยในการเดินทาง ส่วนอายุ 31 ปีขึ้นไปมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ราคาค่าโดยสาร ความปลอดภัยในการเดินทาง การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ และการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร

นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่แน่นอนมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง ราคาค่าโดยสาร จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ การให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ความปลอดภัยในการเดินทาง ส่วนที่มีอาชีพที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนมีความเห็นตรงกันว่ารถโดยสารประจำทางมีความได้เปรียบกว่ารถไฟในเรื่อง ความรวดเร็วในการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินรถ ที่นั่งของยานพาหนะ ความสะอาดของยานพาหนะ ความสะอาดของห้องน้ำบนยานพาหนะ การตรงต่อเวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ส่วนรถไฟมีความได้เปรียบกว่ารถโดยสารประจำทางในเรื่อง ราคาค่าโดยสาร ความปลอดภัยในการเดินทาง การให้บริการของพนักงานบนยานพาหนะ และการให้บริการของพนักงานขายตั๋วโดยสาร

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้การเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ นั้น วิเคราะห์ผลโดยใช้วิธีการของแบบจำลองโลจิสติก (Logit Model) โดยกำหนดตัวแปรอิสระรวม 17 ตัวแปร ผลปรากฏว่าตัวแปรที่สามารถอธิบายถึงปัจจัยที่มีผลต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ รายได้เฉลี่ย อาชีพ ความรวดเร็วในการเดินทาง ราคาค่าโดยสาร จำนวนเที่ยวเดินรถ ความปลอดภัยในการเดินทาง ความสะอาดของยานพาหนะ การให้บริการของพนักงาน และการตรงต่อเวลาในการเดินทาง โดยโอกาสที่นักท่องเที่ยวไทยจะใช้รถโดยสารประจำทางมากกว่ารถไฟ เพราะรถโดยสารประจำทางมีการความรวดเร็วในการเดินทาง มีจำนวนเที่ยวเดินรถ มีความสะอาดของยานพาหนะ และมีการตรงต่อเวลาในการเดินทางมากกว่ารถไฟ ส่วนโอกาสที่นักท่องเที่ยวไทยจะใช้รถไฟมากกว่ารถโดยสารประจำทาง เพราะรถไฟมีราคาค่าโดยสารต่ำกว่า มีความปลอดภัยในการเดินทางและมีการให้บริการของพนักงานที่ดีกว่ารถโดยสารประจำทาง

ด้านปัญหาและอุปสรรคนั้น นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทางมีปัญหา อุปสรรคเรื่องรถโดยสารประจำทางมีสภาพเก่ามากที่สุด รองลงมาคือ รถโดยสารประจำทางออกเดินทางไม่ตรงเวลา รถโดยสารประจำทางมีที่นั่งค่อนข้างเก่าและถึงปลายทางไม่ตรงเวลา ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟมีปัญหาอุปสรรคเรื่องห้องน้ำบนรถไฟไม่ สะอาดมากที่สุด รองลงมาคือ รถไฟมีที่นั่งค่อนข้างเก่า รถไฟถึงปลายทางไม่ตรงเวลา ตามลำดับ

6.2 ข้อเสนอแนะ

การศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษาทำให้ทราบถึง ข้อมูลพื้นฐานและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่และผลการศึกษาในครั้งนี้ยังเป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารกิจการรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการวางแผน พัฒนาการ ให้บริการของรถโดยสารประจำทางและรถไฟ รวมถึงยกระดับการให้บริการที่มีคุณภาพและมี มาตรฐานระดับสูงต่อไปในอนาคต ดังนั้นข้อเสนอแนะที่สรุปได้มีดังนี้ คือ

1. นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถโดยสารประจำทาง ส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้าง มีรายได้เฉลี่ย 5,001-10,000 บาทต่อเดือน ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้รถไฟ ส่วนใหญ่มีอาชีพ นักเรียนหรือนักศึกษา มีรายได้เฉลี่ย ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน ดังนั้นผู้บริหารกิจการรถโดยสาร ประจำทางและรถไฟควรให้ความสนใจและทำการเจาะกลุ่มลูกค้าเป้าหมายนี้เพิ่มมากขึ้น
2. ความรวดเร็วในการเดินทาง ถือเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้นักท่องเที่ยวชาวไทยเลือกใช้ รถโดยสารประจำทาง ดังนั้น ผู้บริหารกิจการรถโดยสารประจำทางต้องพยายามรักษามาตรฐาน ด้านนี้ไว้และต้องพัฒนาปรับปรุงให้ดียิ่งๆ ขึ้นไป ในส่วนของรถไฟนั้น ผู้บริหารกิจการรถไฟ จะต้องเร่งพัฒนาปรับปรุงด้านความเร็วในการเดินทางให้เป็นที่พึงพอใจของลูกค้ามากยิ่งขึ้น โดยต้องพยายามเร่งให้รถไฟแต่ละขบวนใช้ระยะเวลาสั้นลงในการเดินทางแต่ละครั้ง
3. จำนวนเที่ยวเดินรถ ถือเป็นปัจจัยที่ทำให้นักท่องเที่ยวชาวไทยเลือกใช้บริการรถ โดยสารประจำทาง ดังนั้น ผู้บริหารกิจการรถโดยสารประจำทางต้องพยายามรักษามาตรฐานด้านนี้ ไว้ให้ได้และต้องพัฒนาให้มีจำนวนรถเป็นที่พึงพอใจต่อลูกค้าโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือวันหยุด สำคัญต่างๆ ในส่วนของรถไฟนั้น ผู้บริหารกิจการรถไฟควรมีการเพิ่มขบวนรถไฟ หรือเพิ่มห้องโดยสารในแต่ละขบวนให้เพิ่มมากขึ้น
4. ความปลอดภัยในการเดินทาง รถโดยสารประจำทางควรให้ความสำคัญกับความ ปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้เพราะลูกค้าทุกคนล้วนแต่ต้องการความปลอดภัยในชีวิต

และทรัพย์สินทั้งสิ้น ซึ่งถ้าผู้บริหารกิจการรถโดยสารประจำทางสามารถสร้างหลักประกันด้านความปลอดภัยให้แก่ลูกค้าแล้ว โอกาสที่ลูกค้าจะเลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางก็จะเพิ่มมากขึ้น ในส่วนของรถไฟนั้น ความปลอดภัยในการเดินทางถือเป็นปัจจัยที่ทำให้ลูกค้าเลือกใช้บริการรถไฟ ดังนั้น ผู้บริหารกิจการรถไฟจะต้องพยายามรักษามาตรฐานด้านนี้ไว้และต้องพัฒนาปรับปรุงให้ดียิ่งๆ ขึ้นไป

5. ความสะอาดของยานพาหนะ ถือเป็นปัจจัยที่ทำให้นักท่องเที่ยวชาวไทยเลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ดังนั้น ผู้บริหารกิจการรถโดยสารประจำทางต้องพยายามรักษามาตรฐานด้านนี้ไว้และต้องพัฒนาปรับปรุงให้ดียิ่งๆ ขึ้นไป ในส่วนของรถไฟนั้น ผู้บริหารกิจการรถไฟจะต้องเร่งพัฒนาปรับปรุงด้านความสะอาดของรถไฟให้เป็นที่พึงพอใจของลูกค้ามากยิ่งขึ้น

6. การตรงต่อเวลาในการเดินทาง ถือเป็นปัจจัยที่ทำให้นักท่องเที่ยวชาวไทยเลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ดังนั้น ผู้บริหารกิจการรถโดยสารประจำทางต้องพยายามรักษามาตรฐานด้านนี้ไว้ให้ได้ ในส่วนของรถไฟนั้น ผู้บริหารกิจการรถไฟควรมีการปรับปรุงด้านการตรงต่อเวลาของรถไฟ ซึ่งถ้าผู้บริหารกิจการรถไฟสามารถปรับปรุงตรงจุดนี้ได้ จะทำให้มีจำนวนลูกค้าเข้ามาใช้บริการของรถไฟเพิ่มมากขึ้น

7. รถโดยสารประจำทางมีสภาพเก่าถือเป็นปัญหาอุปสรรคที่สำคัญของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทาง และห้องน้ำบนรถไฟไม่สะอาดของถือเป็นปัญหาอุปสรรคที่สำคัญของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เลือกใช้บริการรถไฟ ดังนั้นผู้บริหารกิจการรถโดยสารประจำทางและรถไฟจึงควรเร่งดำเนินการปรับปรุงเรื่องดังกล่าวโดยเร่งด่วน

เอกสารอ้างอิง

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กองสถิติและวิจัย. 2543. สถิติการท่องเที่ยวภายในประเทศ

ภาคเหนือ ปี 2542. กรุงเทพฯ : กองสถิติและวิจัย.

_____. 2544. สถิติการท่องเที่ยวภายในประเทศ ภาคเหนือ ปี 2543. กรุงเทพฯ: กองสถิติและวิจัย.

_____. 2545. สถิติการท่องเที่ยวภายในประเทศ ภาคเหนือ ปี 2544. กรุงเทพฯ: กองสถิติและวิจัย.

_____. 2546. สถิติการท่องเที่ยวภายในประเทศ ภาคเหนือ ปี 2545. กรุงเทพฯ: กองสถิติและวิจัย.

_____. 2547. สถิติการท่องเที่ยวภายในประเทศ ภาคเหนือ ปี 2546. กรุงเทพฯ: กองสถิติและวิจัย.

ฉันทิช วรรณถนอม. 2544. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจให้นักท่องเที่ยวชาวไทยเลือกเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ. การค้นคว้าแบบอิสระศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ชวัลนุช รคชิน. 2545. พฤติกรรมการใช้บริการสถานีขนส่งของนักท่องเที่ยวท้องถิ่น : กรณีศึกษาสถานีขนส่งจังหวัดเชียงราย. การค้นคว้าแบบอิสระศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. 2536. การขนส่งผู้โดยสาร. กรุงเทพฯ: คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

เบญจวรรณ นพบรรจบสุข. 2543. ความคิดเห็นของผู้ใช้บริการต่อการให้บริการโดยสารของรถไฟแห่งประเทศไทยเส้นทางสายเหนือ : กรณีศึกษารถด่วนพิเศษนครพิงค์. การค้นคว้าแบบอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ประชด ไกรเนตร และบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. 2528. การขนส่งเบื้องต้น. พิมพ์ครั้งที่ 2. ม.ป.ท.: ม.ป.พ.

พรทิพย์ เขียวธีรวิทย์. 2542. ศักยภาพของจังหวัดเชียงใหม่ในการเป็นศูนย์กลางทางการท่องเที่ยวในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

- วรรณางษ์วานิช. 2546. **ภูมิศาสตร์การท่องเที่ยว**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สฤชัย ศรีมาจันทร์. 2536. **การวิเคราะห์อุปสงค์ต่อการเดินทางทางอากาศภายในประเทศ**. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Amemiya, T. 1981. "Qualitative Response Models : A Survey." **Journal of Economic Literature** 19, 4: 481-536.
- Berndt, E., et al. 1974. "Estimation and Inference in Nonlinear structural Models." **Annals of Economic and Social Measurement** 3, 4: 653-665.
- Goldberger, A. 1964. **Econometric Theory**. New York: Wiley.
- Greene, W. 1997. **Econometric Analysis**. 3rd ed. Upper Saddle River, NJ: Prentice-Hall.
- Gujarati, D. 1995. **Basic Econometrics**. 3rd ed. Chicago: Chicago University Press.
- Johnston, J. and Dinardo, J. 1997. **Econometric Methods**. 4th ed. New York: McGraw-Hill.
- Maddala, G. 1983. **Limited Dependent and Qualitative Variables in Econometrics**. New York: Cambridge University Press.
- Mendenhall, W. and Scheaffer, R. 1973. **Mathematical Statistics with Applications**. Boston, MA: Duxbury Press.
- Pinndy, R. and Rubinfeld, D. 1998. **Econometric Models and Economic Forecasts**. 4th ed. New York: McGraw-Hill.



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

ภาคผนวก ก

ผลการวิเคราะห์โดยใช้วิธีการของแบบจำลอง Logit

```

-----+-----
| Multinomial logit model
| There are 2 outcomes for LH variable BUS
| These are the OLS start values based on the
| binary variables for each outcome Y(i) = j.
| Coefficients for LHS=0 outcome are set to 0.0
|-----+-----

```

Variable	Coefficient	Standard Error	b/St.Er.	P[Z >z]	Mean of X
Characteristics in numerator of Prob[Y = 1]					
Constant	.2507830157	.10492920	2.390	.0168	
GENDER	-.1159321516E-01	.28156116E-01	-.412	.6805	.45750000
AGE	-.5811885897E-03	.16294520E-02	-.357	.7213	30.152500
INCOME	-.2097655760E-05	.17032664E-05	-1.232	.2181	9026.7500
STATUS	.5728060193E-01	.37343998E-01	1.534	.1251	.61250000
LOCAL1	.1758022224E-01	.60426460E-01	.291	.7711	.49500000
LOCAL2	-.1190964176E-01	.62556654E-01	-.190	.8490	.32250000
LOCAL3	.5094228805E-01	.70606852E-01	.721	.4706	.12250000
EDU	.1033381814E-02	.31953779E-01	.032	.9742	.42250000
OCC	-.6327874476E-01	.31890447E-01	-1.984	.0472	.68000000
FAST	.5229292771	.35741611E-01	14.631	.0000	.53250000
PRICE	-.4543897979E-01	.29976012E-01	-1.516	.1296	.56500000
NUMBER	.1805464618	.38482450E-01	4.692	.0000	.63250000
SAFE	-.2473591313	.35986007E-01	-6.874	.0000	.77000000
CLEAN	.1394988754	.36923254E-01	3.778	.0002	.67500000
SER	-.5702714713E-01	.30594127E-01	-1.864	.0623	.57750000
TIME	.1305136006	.34740952E-01	3.757	.0002	.65500000
ETC	-.4843772688E-01	.35506546E-01	-1.364	.1725	.74000000

Normal exit from iterations. Exit status=0.

```

-----+-----
| Multinomial Logit Model
| Maximum Likelihood Estimates
| Dependent variable           BUS
| Weighting variable          ONE
| Number of observations      400
| Iterations completed        8
| Log likelihood function     -74.88354
| Restricted log likelihood   -277.2589
| Chi-squared                 404.7507
| Degrees of freedom          17
| Significance level           .0000000
|-----+-----

```

Variable	Coefficient	Standard Error	b/St.Er.	P[Z >z]	Mean of X
Characteristics in numerator of Prob[Y = 1]					
Constant	-.9273184165	1.6253651	-.571	.5683	
GENDER	.7746884551E-02	.45524146	.017	.9864	.45750000
AGE	.9599926482E-02	.26207817E-01	.366	.7141	30.152500
INCOME	-.1296660302E-03	.57906324E-04	-2.239	.0251	9026.7500
STATUS	.7563894305	.58921646	1.284	.1992	.61250000
LOCAL1	-.2981640851E-01	.85434748	-.035	.9722	.49500000
LOCAL2	-.3917046729	.92503918	-.423	.6720	.32250000
LOCAL3	.1746280652	1.0564560	.165	.8687	.12250000
EDU	.2751350113	.58243482	.472	.6367	.42250000
OCC	-1.452890166	.61081654	-2.379	.0174	.68000000
FAST	4.326042243	.59075081	7.323	.0000	.53250000
PRICE	-.8675004109	.50253618	-1.726	.0843	.56500000
NUMBER	1.911812307	.58967343	3.242	.0012	.63250000
SAFE	-4.081954440	.79367263	-5.143	.0000	.77000000

CLEAN	2.523861105	.71063676	3.552	.0004	.67500000
SER	-1.009425579	.54060430	-1.867	.0619	.57750000
TIME	1.803960264	.57366063	3.145	.0017	.65500000
ETC	-.5804100976	.59814143	-.970	.3319	.74000000

Partial derivatives of probabilities with respect to the vector of characteristics. They are computed at the means of the Xs. Observations used for means are All Obs.

Variable	Coefficient	Standard Error	b/St.Er.	P[Z >z]	Mean of X
Marginal effects on Prob[Y = 1]					
Constant	-.2133428415	.37328109	-.572	.5676	
GENDER	.1782281397E-02	.10472628	.017	.9864	.45750000
AGE	.2208600150E-02	.60478175E-02	.365	.7150	30.152500
INCOME	-.2983152156E-04	.12882332E-04	-2.316	.0206	9026.7500
STATUS	.1740181878	.13666441	1.273	.2029	.61250000
LOCAL1	-.6859690482E-02	.19651662	-.035	.9722	.49500000
LOCAL2	-.9011725255E-01	.21209181	-.425	.6709	.32250000
LOCAL3	.4017567965E-01	.24340067	.165	.8689	.12250000
EDU	.6329873760E-01	.13446152	.471	.6378	.42250000
OCC	-.3342581262	.14199826	-2.354	.0186	.68000000
FAST	.9952677829	.13350473	7.455	.0000	.53250000
PRICE	-.1995808552	.11651968	-1.713	.0867	.56500000
NUMBER	.4398397172	.13545288	3.247	.0012	.63250000
SAFE	-.9391118989	.18936113	-4.959	.0000	.77000000
CLEAN	.5806502816	.15673471	3.705	.0002	.67500000
SER	-.2322327664	.12521261	-1.855	.0636	.57750000
TIME	.4150268148	.13411325	3.095	.0020	.65500000
ETC	-.1335316297	.13638284	-.979	.3275	.74000000

Frequencies of actual & predicted outcomes
 Predicted outcome has maximum probability.

Actual	Predicted		Total
	0	1	
0	184	16	200
1	12	188	200
Total	196	204	400

ภาคผนวก ข

ผลการวิเคราะห์ Correlation

Descriptive Statistics
All results based on nonmissing observations.

Variable	Mean	Std.Dev.	Minimum	Maximum	Cases
GENDER	.457500000	.498814384	.000000000	1.000000000	400
AGE	30.1525000	11.2387730	14.0000000	69.0000000	400
INCOME	9026.75000	9300.24838	1500.00000	120000.000	400
STATUS	.612500000	.487789500	.000000000	1.000000000	400
LOCAL1	.495000000	.500601142	.000000000	1.000000000	400
LOCAL2	.322500000	.468018540	.000000000	1.000000000	400
LOCAL3	.122500000	.328272993	.000000000	1.000000000	400
EDU	.422500000	.494575842	.000000000	1.000000000	400
OCC	.680000000	.467060342	.000000000	1.000000000	400
FAST	.532500000	.499567482	.000000000	1.000000000	400
PRICE	.565000000	.496377858	.000000000	1.000000000	400
NUMBER	.632500000	.482727994	.000000000	1.000000000	400
SAFE	.770000000	.421359537	.000000000	1.000000000	400
CLEAN	.675000000	.468961418	.000000000	1.000000000	400
SER	.577500000	.494575842	.000000000	1.000000000	400
TIME	.655000000	.475963605	.000000000	1.000000000	400
ETC	.740000000	.439183567	.000000000	1.000000000	400
BUS	.500000000	.500626174	.000000000	1.000000000	400

Correlation Matrix for Listed Variables

	GENDER	AGE	INCOME	STATUS	LOCAL1	LOCAL2	LOCAL3	EDU
GENDER	1.00000	.02776	.02324	.06090	.01420	-.02166	-.03700	-.00323
AGE	.02776	1.00000	.36279	-.58900	-.13506	.13976	.02413	-.09368
INCOME	.02324	.36279	1.00000	-.23849	-.10208	.09797	.00576	.16529
STATUS	.06090	-.58900	-.23849	1.00000	.12034	-.03307	-.18802	.22323
LOCAL1	.01420	-.13506	-.10208	.12034	1.00000	-.68307	-.36991	-.07749
LOCAL2	-.02166	.13976	.09797	-.03307	-.68307	1.00000	-.25778	.10283
LOCAL3	-.03700	.02413	.00576	-.18802	-.36991	-.25778	1.00000	-.07259
EDU	-.00323	-.09368	.16529	.22323	-.07749	.10283	-.07259	1.00000
	GENDER	AGE	INCOME	STATUS	LOCAL1	LOCAL2	LOCAL3	EDU
OCC	-.04776	-.17307	-.19512	.18041	.13249	-.05412	-.15235	-.18358
FAST	-.02462	-.02120	-.17187	-.01504	.09586	-.12534	.05972	-.16222
PRICE	.05674	-.00874	-.18231	.00595	.03157	-.09585	.03561	-.21934
NUMBER	-.03901	-.13886	-.23065	.02169	.03905	-.15079	.12664	-.21932
SAFE	.10839	.09052	.07627	-.04451	-.11240	.07206	.04113	-.04967
CLEAN	-.04848	.00990	-.06862	-.05889	.03576	-.08079	.06390	-.21693
SER	-.00693	.06483	-.00499	.01571	.00663	-.02704	.01084	-.08809
TIME	.03309	-.02715	-.20537	-.06990	.00326	-.00557	.06264	-.22034
	OCC	FAST	PRICE	NUMBER	SAFE	CLEAN	SER	TIME
OCC	1.00000	-.07347	.01427	-.01156	.01987	-.02975	-.00087	.03202
FAST	-.07347	1.00000	.01673	.53291	-.25015	.43032	.13179	.39511
PRICE	.01427	.01673	1.00000	.09471	.15554	.02638	.15809	.11637
NUMBER	-.01156	.53291	.09471	1.00000	-.21945	.45640	.22982	.40671
SAFE	.01987	-.25015	.15554	-.21945	1.00000	.01395	.07372	-.03424
CLEAN	-.02975	.43032	.02638	.45640	.01395	1.00000	.34660	.36099
SER	-.00087	.13179	.15809	.22982	.07372	.34660	1.00000	.14581
TIME	.03202	.39511	.11637	.40671	-.03424	.36099	.14581	1.00000
	GENDER	AGE	INCOME	STATUS	LOCAL1	LOCAL2	LOCAL3	EDU
ETC	.02952	.00298	-.08966	-.01521	.01687	-.07877	.06502	-.05838
BUS	-.05520	-.11292	-.21615	.04618	.10001	-.14441	.08388	-.13665

	OCC	FAST	PRICE	NUMBER	SAFE	CLEAN	SER	TIME
ETC	-.00342	.30134	.13520	.32841	.06880	.29448	.19685	.34914
BUS	-.08575	.76662	-.04034	.59632	-.40396	.44836	.08604	.43124

	ETC	BUS
ETC	1.00000	.22798
BUS	.22798	1.00000



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
 Copyright © by Chiang Mai University
 All rights reserved

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ นางสาวพวงพิศ วิเศษสุวรรณภูมิ

วัน เดือน ปี เกิด 5 กุมภาพันธ์ 2525

ประวัติการศึกษา สำเร็จการศึกษาดอนปลาย โรงเรียนภูเก็ตวิทยาลัย จังหวัดภูเก็ต
ปีการศึกษา 2543
สำเร็จการศึกษาปริญญาบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการตลาด
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่ ปีการศึกษา
2547

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved