

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการศึกษา

3.1 แหล่งที่มาของข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

3.1.1 ข้อมูลปฐมภูมิ ทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถาม จากผู้ใช้บริการสายการบินหลัก จำนวน 100 ตัวอย่าง และจากผู้ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ สายการบินละ 100 ตัวอย่าง รวมเป็น 400 ตัวอย่าง ที่เดินทางในเส้นทางการบิน กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ผ่านท่าอากาศยานนานาชาติ จังหวัดเชียงใหม่ โดยการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง สามารถคำนวณได้จากสูตรคำนวณขนาดตัวอย่างกรณีทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนคือ

$$n = N / 1 + Ne^2$$

โดยที่

N = จำนวนประชากรทั้งหมด

n = ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

e = ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้

การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยเลือกตัวอย่างแบบไม่เจาะจง (Non – Purposive Sampling) จากผู้ใช้บริการสายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำ โดยแบบสอบถามประกอบด้วย 4 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสาร

ส่วนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมของผู้โดยสาร

ส่วนที่ 3 ข้อมูลความพึงพอใจของผู้โดยสาร

ส่วนที่ 4 ข้อมูลความคิดเห็นและทัศนคติของผู้โดยสาร

3.1.2 ข้อมูลทุติยภูมิ ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากท่าอากาศยานนานาชาติ จังหวัดเชียงใหม่ ตลอดจนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา จากวารสาร เอกสาร รายงานการวิจัย และวิทยานิพนธ์

3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.2.1 ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) ในการอธิบายถึงลักษณะทั่วไปของข้อมูล ในรูปของค่าความถี่ และค่าร้อยละ

3.2.2 ใช้ตารางไขว้ Cross –

tabulation ในการอธิบายความคิดเห็นและทัศนคติของผู้โดยสารสายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำ (ข้อมูลส่วนที่ 4)

3.2.3

คำถามทางด้านความคิดเห็นและทัศนคติของผู้โดยสารสายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำ (ส่วนที่ 4) เป็นคำถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ของไลเคอร์ท (Likert Scale) เพื่อให้ทัศนคติที่วัดออกมาอยู่ในรูปปริมาณ ซึ่งในแต่ละคำตอบมีคำตอบให้เลือก คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ปานกลาง ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ในส่วนการใช้ Likert Scale นั้น ได้วัดระดับความพอใจโดยมีการให้คะแนนในแต่ละระดับความคิดเห็น โดยใช้วิธีถ่วงน้ำหนัก แล้วหาค่าเฉลี่ยของแต่ละรายการดังนี้

ระดับความคิดเห็น	คะแนน
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5
เห็นด้วย	4
ปานกลาง	3
ไม่เห็นด้วย	2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1

โดยคะแนนเฉลี่ยที่ได้นำมาแปลความหมายตามเกณฑ์ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย	4.21 – 5.00	หมายถึงเห็นด้วยอย่างยิ่ง
คะแนนเฉลี่ย	3.41 – 4.20	หมายถึงเห็นด้วย
คะแนนเฉลี่ย	2.61 – 3.40	หมายถึงปานกลาง
คะแนนเฉลี่ย	1.81 – 2.60	หมายถึงไม่เห็นด้วย
คะแนนเฉลี่ย	1.00 – 1.80	หมายถึงไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

3.2.4 การวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านลักษณะและพฤติกรรมของผู้โดยสาร โดยการใช้แบบจำลอง

โลจิสต์ (Logit Model) ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์ ความน่าจะเป็นสูงสุด (Maximum Likelihood Estimates : MLE) และเทคนิคการวิเคราะห์ Marginal effect

การศึกษาถึงลักษณะและพฤติกรรมของผู้โดยสารที่เดินทางภายในประเทศโดยทางอากาศ ทำโดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างเป็น 2 กลุ่ม คือกลุ่มผู้ใช้บริการสายการบินหลัก (สายการบินไทย) และกลุ่มผู้ใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ จำนวน 3 สายการบิน (สายการบินนกแอร์ สายการบินไทย แอร์เอเชีย และสายการบิน โอเรียนท์ไทย แอร์ไลน์) รวมทั้งพฤติกรรมของผู้โดยสารเหล่านี้โดยใช้ข้อมูลปัจจุบัน

ซึ่งได้จากการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามที่ทำอากาศยานนานาชาติ จังหวัดเชียงใหม่
จากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้อมาแจกแจงความน่าจะเป็นและทำการแปลงข้อมูล เพื่อนำไปใช้ใน
แบบจำลอง โลจิสต์ (Logit Model) ซึ่งมีรูปแบบสมการดังนี้



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

$$\text{Log } P_i / 1-P = f(\text{SEX, AGE, INC, TTI, FAM, STA, EDU, JOB, POS, OBJ, REA, WIT, PER, SPE, FRE, RET, BOK, INF})$$

เมื่อ $P_i = 1$ เมื่อผู้โดยสารใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ

$P_i = 0$ เมื่อผู้โดยสารใช้บริการสายการบินไทย

SEX = เพศ

AGE = ช่วงอายุของผู้โดยสาร

INC = รัดับรายได้

TTI = รัดับรายได้รวมทั้งครอบครัว

FAM = จำนวนสมาชิกในครอบครัว

STA = สถานภาพทางครอบครัว

EDU = รัดับการศึกษา

JOB = กลุ่มอาชีพ

POS = ตำแหน่งหน้าที่

OBJ = วัตถุประสงค์ในการเดินทาง

REA = เหตุผลที่เลือกเดินทาง โดยทางอากาศ

WIT = การเดินทางครั้งนี้เดินทางพร้อมกับใคร

PER = ช่วงระยะเวลาที่พำนักอยู่ที่จุดหมายปลายทาง

SPE = การใช้จ่ายต่อคนต่อวัน

FRE = ความถี่ในการใช้บริการ

RET = การกลับมาใช้บริการสายการบินเดิมอีกครั้ง

BOK = ลักษณะการจองตั๋ว

INF = การหาข้อมูลของการให้บริการของแต่ละสายการบิน เช่น ราคาตั๋วโดยสาร, ตารางการบิน เป็นต้น

โดยตัวแปรที่แสดงถึงลักษณะของผู้ใช้บริการสายการบินต่างๆ ได้แก่ตัวแปร SEX, AGE, INC, TTI, FAM, STA, EDU, JOB, POS และตัวแปรที่แสดงถึงพฤติกรรมของผู้โดยสาร คือ OBJ, REA, WIT, PER, SPE, FRE, RET, BOK และ INF

จากแบบจำลอง โลจิต (Logit Model) ข้างต้น

ผลที่ได้รับจะสามารถนำมาวิเคราะห์ได้ว่ากลุ่มผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินหลัก

และสายการบินต้นทุนต่ำภายในประเทศ มีแนวโน้มที่จะเป็นบุคคลกลุ่มอาชีพใด
มีระดับรายได้เท่าไร เลือกเดินทางโดยทางอากาศเพราะเหตุใด



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ฯลฯ ผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินแต่ละสายการบินมีจุดเด่นหรือมีความแตกต่างกันอย่างไรบ้าง โดยตัวแปรจากแบบจำลองดังกล่าว สามารถจำแนกรายละเอียดได้ดังนี้

$P_i = 1$ เมื่อผู้โดยสารใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ

$P_i = 0$ เมื่อผู้โดยสารใช้บริการสายการบินไทย

SEX : เพศของผู้โดยสาร

SEX = 1 : เมื่อเป็นหญิง

= 0 : เมื่อเป็นชาย

AGE : ช่วงอายุของผู้โดยสาร

AGE = 1 : อายุต่ำกว่า 30 ปี

= 0 : อายุตั้งแต่ 30 ปีขึ้นไป

INC : ระดับรายได้ของผู้โดยสาร

INC = 1 : มีรายได้น้อยกว่า 30,000 บาทต่อเดือน

= 0 : มีรายได้ตั้งแต่ 30,000 บาทต่อเดือนขึ้นไป

TTI : ระดับรายได้รวมทั้งครอบครัว

TTI = 1 : มีรายได้รวมทั้งครอบครัวน้อยกว่า 50,000 บาทต่อเดือน

= 0 : มีรายได้รวมทั้งครอบครัวตั้งแต่ 50,000 บาทต่อเดือนขึ้นไป

FAM : จำนวนสมาชิกในครอบครัว

FAM = 1 : มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 1 คน

= 0 : มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวมากกว่า 1 คน

STA : สถานภาพทางครอบครัวของผู้โดยสาร

STA = 1 : เมื่อเป็นโสด

= 0 : เมื่อสมรสแล้ว

EDU : ระดับการศึกษาของผู้ใช้บริการ

EDU = 1 : เมื่อมีการศึกษาในระดับปริญญาตรีขึ้นไป

= 0 : เมื่อมีการศึกษาน้อยกว่าระดับปริญญาตรี

JOB : กลุ่มอาชีพของผู้โดยสาร

JOB = 1 : ข้าราชการ, รัฐวิสาหกิจ, พนักงานบริษัทเอกชน

= 0 : นักธุรกิจ, ประกอบธุรกิจส่วนตัว, นักศึกษา, อื่นๆ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

POS: ตำแหน่งหน้าที่ของผู้โดยสาร

POS = 1 : ระดับพนักงานทั่วไป, ข้าราชการระดับทั่วไป, ลูกจ้าง

= 0 : ระดับสูงกว่าพนักงานระดับทั่วไป, ข้าราชการระดับทั่วไป, ลูกจ้าง

OBJ: วัตถุประสงค์ในการเดินทาง

OBJ = 1 : เพื่อติดต่อธุรกิจ, เพื่อปฏิบัติงาน, ปฏิบัติราชการ

= 0 : เพื่อเยี่ยมญาติ, เพื่อน, เพื่อการศึกษา และอื่นๆ

REA: เหตุผลที่เลือกเดินทางโดยทางอากาศ

REA = 1 : เพราะมีความสะดวกสบาย รวดเร็ว ประหยัดเวลา

= 0 : เพราะมีความจำเป็นเร่งด่วน, มีความปลอดภัย

WIT: ผู้ร่วมเดินทาง

WIT = 1 : เดินทางมาคนเดียว

= 0 : เดินทางมาพร้อมครอบครัว, ญาติ, เพื่อนหรือเพื่อนร่วมงาน

PER: ช่วงระยะเวลาที่พำนักอยู่ที่จุดหมายปลายทาง

PRE = 1 : ไม่เกิน 1 วัน

= 0 : เกิน 1 วัน

SPE: ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวัน

PAY = 1 : ตั้งแต่ 1,000 บาทขึ้นไป

= 0 : น้อยกว่า 1,000 บาท

FRE: ความถี่ในการใช้บริการ

FRE = 1 : ไม่เกิน 12 ครั้งต่อปี

= 0 : มากกว่า 12 ครั้งต่อปี

RET: การกลับมาใช้บริการสายการบินเดิมอีกครั้ง

RET = 1 : จะกลับมาใช้บริการอีก

= 0 : เมื่อเป็นกรณีอื่น

BOK: ลักษณะการจองตั๋ว

BOK = 1 : จองตั๋วผ่านระบบอินเทอร์เน็ต

= 0 : จองตั๋วผ่านสถานที่จำหน่ายตั๋วของสายการบินโดยตรง, call center service หรือผ่านเอเจนซี่

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

INF : การหาข้อมูลของการให้บริการของแต่ละสายการบิน ก่อนใช้บริการ เช่น
ราคาตั๋วโดยสาร, ตารางการบิน เป็นต้น

INF = 1 : หาข้อมูลก่อนการเดินทาง

= 0 : ไม่หาข้อมูลก่อนการเดินทาง



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved