

บทที่ 5

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินภายในประเทศ

การศึกษาการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินภายในประเทศในครั้งนี้ มุ่งหาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินภายในประเทศของผู้โดยสารชาวไทยและชาวต่างชาติ ซึ่งในบทนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้โดยสารชาวไทย

ส่วนที่ 2 ข้อมูลทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้โดยสารชาวต่างชาติ

ส่วนที่ 3 ปัจจัยและคุณลักษณะที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารชาวไทย

ส่วนที่ 4 ปัจจัยและคุณลักษณะที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารชาวต่างชาติ

5.1 ข้อมูลทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้โดยสารชาวไทย

จากการศึกษาการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินภายในประเทศ ของผู้โดยสารชาวไทยจำนวน 547 ตัวอย่าง ซึ่งในการศึกษาได้แบ่งการสำรวจผู้โดยสารออกเป็น 4 สายการบินดังนี้ สายการบินไทยจำนวน 160 ตัวอย่าง (คิดเป็นร้อยละ 29.3) สายการบินนกแอร์จำนวน 129 ตัวอย่าง (คิดเป็นร้อยละ 23.6) สายการบินไทยแอร์เอเชีย 127 ตัวอย่าง (คิดเป็นร้อยละ 23.2) และสายการบินวัน ทู โก จำนวน 131 ตัวอย่าง (คิดเป็นร้อยละ 23.9) นอกจากนี้ข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวกับลักษณะต่าง ๆ ของผู้โดยสารประกอบด้วย เพศ อายุ อาชีพ รายได้ การศึกษา วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ลีโคนที่ได้รับข้อมูลของสายการบิน ลักษณะผู้ร่วมเดินทาง ลักษณะการรับผิดชอบค่าโดยสาร วิธีจองตั๋วโดยสาร และระยะเวลาในการจองตั๋วโดยสาร

จากลักษณะของผู้โดยสารชาวไทยที่เลือกใช้แต่ละสายการบิน พบว่ามีความคล้ายคลึงและแตกต่างกัน ดังนั้นผลการศึกษาลักษณะที่มีความคล้ายคลึงกันจะแสดงในรูปแบบตารางร้อยละ ในขณะที่เดียวกันลักษณะของผู้โดยสารชาวไทยที่มีความแตกต่างกันจะแสดงในรูปแบบตารางความสัมพันธ์ระหว่างสายการบินกับข้อมูลต่าง ๆ เพื่อจะอธิบายผลการศึกษาให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น

5.1.1 ข้อมูลทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้โดยสารชาวไทยที่มีความคล้ายคลึงกัน

จากการศึกษาพบว่า ข้อมูลทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้โดยสารชาวไทยที่เลือกใช้สายการบินไทย สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินวัน ทู โก ที่มีความคล้ายคลึงกัน ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา และลักษณะผู้ร่วมเดินทาง

ตาราง 5.1 อายุ ของกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารชาวไทย

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี	26	4.75
21 – 30 ปี	225	41.13
31 – 40 ปี	160	29.25
41 – 50 ปี	95	17.37
51 – 60 ปี	31	5.67
61 ปีขึ้นไป	10	1.83
รวม	547	100.00
อายุเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 34.12 ปี		

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตาราง 5.1 แสดงอายุของผู้โดยสารชาวไทย พบว่า ผู้โดยสารช่วงอายุ 21-30 ปี จำนวน 225 คน คิดเป็นร้อยละ 41.13 รองลงมาคือช่วงอายุ 31-40 ปี จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 29.25 ช่วงอายุ 41-50 ปี จำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 17.37 ช่วงอายุ 51-60 ปี จำนวน 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 5.67 ช่วงอายุ น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 4.75 และช่วงอายุ 61 ปีขึ้นไป จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 1.83 ตามลำดับ โดยอายุเฉลี่ยของผู้โดยสารเท่ากับ 34.12 ปี อายุต่ำสุดคือ 14 ปี และอายุสูงสุดคือ 70 ปี

ตาราง 5.2 การศึกษา ของกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารชาวไทย

การศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	81	14.80
ปริญญาตรี	337	61.60
ปริญญาโท	115	21.00
ปริญญาเอก	14	2.60
รวม	547	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตาราง 5.2 ผู้โดยสารจบการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด 337 คน คิดเป็นร้อยละ 61.61 รองลงมาได้แก่ การศึกษาระดับปริญญาโท ต่ำกว่าปริญญาตรี และปริญญาเอก ตามลำดับ

ตาราง 5.3 ลักษณะผู้ร่วมเดินทาง ของกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารชาวไทย

ผู้ร่วมเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ลำพัง	377	68.90
ครอบครัว	104	19.00
คณะทำงาน	37	6.80
เพื่อน	29	5.30
รวม	547	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตาราง 5.3 พบว่าผู้โดยสารเดินทางเพียงลำพังมากที่สุด จำนวน 377 คน คิดเป็นร้อยละ 68.90 รองลงมาคือ เดินทางมากับครอบครัว คณะทำงาน และเพื่อน ตามลำดับ

5.1.2 ข้อมูลทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้โดยสารชาวไทยที่แตกต่างกัน

จากการศึกษาพบว่า ข้อมูลทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้โดยสารชาวไทยที่เลือกใช้สายการบินไทย สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินวัน ทู โก ที่มีความแตกต่างกัน ได้แก่ เพศ อาชีพ รายได้ การได้รับข้อมูลของสายการบิน วัตถุประสงค์ในการเดินทาง การรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทาง วิธีจองตั๋วโดยสาร และระยะเวลาในการจองตั๋วโดยสาร

ตาราง 5.4 ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้สายการบินกับ เพศของกลุ่มผู้โดยสารชาวไทย (หน่วย : ร้อยละ)

เพศ	สายการบิน				รวม
	การบินไทย	นกแอร์	ไทยแอร์เอเชีย	วัน ทู โก	
หญิง (ร้อยละ 54.80)	29.00	24.30	22.70	24.00	100.00
ชาย (ร้อยละ 45.20)	29.60	22.70	23.90	23.90	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตาราง 5.4 พบว่าผู้โดยสารเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย ทั้งนี้เนื่องจากแบบสอบถามที่เก็บได้มีจำนวนผู้โดยสารเพศหญิงมากกว่าเพศชาย แต่เมื่อเปรียบเทียบการเลือกใช้สายการบินของแต่ละเพศแล้ว พบว่าผู้โดยสารที่เป็นเพศหญิงจะเลือกใช้สายการบินไทยมากที่สุด และเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียน้อยที่สุด ในขณะที่ผู้โดยสารเพศชายจะเลือกใช้สายการบินไทยมากที่สุด และสายการบินนกแอร์น้อยที่สุด

ตาราง 5.5 ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้สายการบินกับ อาชีพของกลุ่มผู้โดยสารชาวไทย

(หน่วย : ร้อยละ)

อาชีพ	สายการบิน				รวม
	การบินไทย	นกแอร์	ไทยแอร์เอเชีย	วัน ทู โก	
กลุ่ม 1 (ร้อยละ 23.60)	25.60	24.00	19.40	31.00	100.00
กลุ่ม 2 (ร้อยละ 33.30)	21.40	28.00	29.10	21.40	100.00
กลุ่ม 3 (ร้อยละ 24.10)	45.50	19.70	14.40	20.50	100.00
กลุ่ม 4 (ร้อยละ 11.70)	25.00	18.80	29.70	26.60	100.00
กลุ่ม 5 (ร้อยละ 7.30)	30.00	22.50	27.50	20.00	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ : กลุ่ม 1 คือ ผู้โดยสารในกลุ่มอาชีพ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว วิชาชีพเฉพาะทาง/อาชีพอิสระ
 กลุ่ม 2 คือ ผู้โดยสารในกลุ่มอาชีพพนักงานบริษัท
 กลุ่ม 3 คือ ผู้โดยสารในกลุ่มอาชีพ รับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานอื่น ๆ ของรัฐ
 กลุ่ม 4 คือ ผู้โดยสารในกลุ่มอาชีพ นักเรียน/นักศึกษา
 กลุ่ม 5 คือ ผู้โดยสารในกลุ่มอาชีพเกษียณอายุราชการ แม่บ้าน และอาชีพอื่น ๆ

จากตาราง 5.5 พบว่าผู้โดยสารอยู่ในกลุ่มอาชีพพนักงานบริษัทมากที่สุด โดยผู้โดยสารกลุ่มนี้คิดเป็นร้อยละ 33.30 ของผู้โดยสารที่ทำการสำรวจทั้งหมด รองลงมาคือผู้โดยสารที่กลุ่มอาชีพรับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานอื่น ๆ ของรัฐ กลุ่มอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว วิชาชีพเฉพาะทาง/อาชีพอิสระ กลุ่มอาชีพ นักเรียน/นักศึกษา และกลุ่มอาชีพเกษียณอายุราชการ แม่บ้าน และอาชีพอื่น ๆ ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบระหว่างการเลือกใช้สายการบินกับอาชีพ พบว่าผู้โดยสารกลุ่มอาชีพรับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานอื่น ๆ ของรัฐ จะเลือกใช้สายการบินไทยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.50 ของผู้โดยสารที่มีอาชีพในกลุ่มนี้ทั้งหมด แต่จะเลือกใช้สายการบินนกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และวัน ทู โก ในสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก ในขณะที่เดียวกันกลุ่มอาชีพอื่นจะเลือกใช้สายการบินต่าง ๆ ในสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก

ตาราง 5.6 ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้บริการบินกับ รายได้ของกลุ่มผู้โดยสารชาวไทย

(หน่วย : ร้อยละ)

รายได้	สายการบิน				รวม
	การบินไทย	นกแอร์	ไทยแอร์เอเชีย	วัน ทู โก	
น้อยกว่า 30,000 บาท (ร้อยละ 56.10)	23.10	26.70	26.10	24.10	100.00
30,001-50,000 บาท (ร้อยละ 21.60)	33.90	17.80	22.00	26.30	100.00
50,000 บาทขึ้นไป (ร้อยละ 22.30)	40.20	21.30	17.20	21.30	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตาราง 5.6 พบว่ากลุ่มผู้โดยสารมีรายได้น้อยกว่า 30,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 56.10 รองลงมาคือ รายได้ตั้งแต่ 50,000 บาทขึ้นไป และรายได้ในช่วง 30,001-50,000 บาท ตามลำดับ เมื่อทำการเปรียบเทียบการเลือกใช้บริการบินของผู้โดยสาร พบว่าผู้โดยสารที่มีรายได้น้อยกว่า 30,000 บาท จะเลือกสายการบินนกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และวัน ทู โก ในสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก แต่จะเลือกสายการบินไทยในสัดส่วนที่น้อยที่สุด อย่างไรก็ตามผู้โดยสารที่มีรายได้ในช่วง 30,001-50,000 บาท และรายได้ตั้งแต่ 50,000 บาทขึ้นไป จะเลือกสายการบินไทยมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากผู้โดยสารที่มีรายได้น้อยจะบริโภคมากขึ้นหรือจะเลือกใช้บริการบินที่มีราคาต่ำโดยสารสูงขึ้น ซึ่งราคาต่ำโดยสารที่สูงขึ้นนั้นจะไม่กระทบต่อการบริโภคสินค้าอื่น ๆ ของผู้โดยสารกลุ่มนี้ ในขณะที่ผู้โดยสารที่มีรายได้น้อยกว่า 30,000 บาทจะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำมากกว่าสายการบินไทย เนื่องจากราคาต่ำโดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำถูกกว่าราคาต่ำโดยสารของสายการบินไทย

ตาราง 5.7 ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้บริการบินกับ สื่อที่ให้ข้อมูลของสายการบินของกลุ่มผู้โดยสารชาวไทย (หน่วย : ร้อยละ)

สื่อ	สายการบิน				รวม
	การบินไทย	นกแอร์	ไทยแอร์เอเชีย	วัน ทู โก	
เพื่อนหรือญาติพี่น้อง (ร้อยละ 42.00)	26.50	25.20	25.20	23.00	100.00
ป้ายประกาศบนท้องถนน (ร้อยละ 17.00)	32.30	19.40	26.90	21.50	100.00
บริษัทนำเที่ยว (ร้อยละ 9.70)	45.30	24.50	11.30	18.90	100.00
โทรทัศน์ (ร้อยละ 39.70)	28.60	32.30	22.10	17.10	100.00
หนังสือแนะนำเที่ยว/สิ่งพิมพ์ต่างๆ (ร้อยละ 38.90)	30.00	23.00	23.90	23.00	100.00
อินเทอร์เน็ต (ร้อยละ 49.00)	23.50	25.70	28.70	22.00	100.00
เคาน์เตอร์ของสายการบิน (ร้อยละ 37.10)	35.00	17.70	17.70	29.60	100.00
อื่น ๆ (ร้อยละ 4.00)	72.70	13.60	4.50	9.10	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ : ในการตอบแบบสอบถามผู้โดยสารสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตาราง 5.7 พบว่าผู้โดยสารชาวไทยได้รับข้อมูลของสายการบินจากอินเทอร์เน็ตมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 49.00 ของผู้โดยสารที่ทำการสำรวจทั้งหมดรองลงมาได้แก่ เพื่อนหรือญาติพี่น้อง โทรทัศน์ หนังสือแนะนำเที่ยว/สิ่งพิมพ์ต่าง ๆ เคาน์เตอร์ของสายการบิน ป้ายประกาศบนท้องถนน บริษัทนำเที่ยว และสื่ออื่น ๆ (เช่น จดหมายข่าวของสายการบิน รู้จักเพราะเคยใช้บริการบินมานานแล้ว เป็นต้น) ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบการเลือกใช้บริการบินกับสื่อที่เผยแพร่ข้อมูลของสายการบิน พบว่าผู้โดยสารที่ได้รับข้อมูลจากป้ายประกาศบนท้องถนน บริษัทนำเที่ยว เคาน์เตอร์ของสายการบิน และสื่ออื่น ๆ จะเลือกใช้บริการบินไทยมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ

อย่างไรก็ตามผู้โดยสารที่ได้รับข้อมูลจากเพื่อนหรือญาติพี่น้อง โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ สื่งพิมพ์ ต่างๆ และอินเทอร์เน็ต จะเลือกใช้สายการบินไม่แตกต่างกันมากนัก และพบว่าผู้โดยสารที่ได้รับ ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต จะเลือกใช้สายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยแอร์เอเชียมากกว่า สายการบินไทยและสายการบินวัน ทู โก

ตาราง 5.8 ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้สายการบินกับ จุดประสงค์ในการเดินทางของ

กลุ่มผู้โดยสารชาวไทย

(หน่วย : ร้อยละ)

จุดประสงค์	สายการบิน				รวม
	การบินไทย	นกแอร์	ไทยแอร์เอเชีย	วัน ทู โก	
กลุ่ม 1 (ร้อยละ 33.30)	46.20	17.60	12.60	23.60	100.00
กลุ่ม 2 (ร้อยละ 37.30)	20.60	27.90	28.40	23.00	100.00
กลุ่ม 3 (ร้อยละ 29.40)	21.10	24.80	28.60	25.50	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ : กลุ่ม 1 คือ ผู้โดยสารที่มีจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อ ทำงาน ประชุม/สัมมนา

กลุ่ม 2 คือ ผู้โดยสารที่มีจุดประสงค์ในการท่องเที่ยวพักผ่อน เชื่อมญาติ/เพื่อน

กลุ่ม 3 คือ ผู้โดยสารที่มีจุดประสงค์ในการทัศนศึกษา/เรียนหนังสือ ต่อเที่ยวบิน กลับบ้าน อื่นๆ

จากตาราง 5.8 พบว่าผู้โดยสารมีจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวพักผ่อน และเชื่อม ญาติ/เพื่อนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 37.30 ของจำนวนผู้โดยสารที่ทำกรสำรวจทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ ผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อทำงาน ประชุม/สัมมนา และเพื่อทัศนศึกษา/เรียนหนังสือ ต่อเที่ยวบิน กลับบ้าน อื่นๆ (เช่น พบแพทย์ งานบุญ เป็นต้น) เมื่อเปรียบเทียบการเลือกใช้สายการบินกับ จุดประสงค์ในการเดินทาง พบว่าผู้โดยสารที่มีจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวพักผ่อน และ เชื่อมญาติ/เพื่อน และเพื่อทัศนศึกษา/เรียนหนังสือ ต่อเที่ยวบิน กลับบ้าน อื่นๆ จะเลือกใช้แต่ละ สายการบิน ไม่แตกต่างกัน แต่ผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อทำงาน ประชุม/สัมมนา จะเลือกสายการบิน ไทยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.20 ของผู้โดยสารที่จุดประสงค์ดังกล่าวทั้งหมด ทั้งนี้เนื่องจากการ เดินทางด้วยจุดประสงค์ดังกล่าวต้องมีความตรงต่อเวลา ดังนั้นผู้โดยสารจึงเลือกใช้สายการบินที่มี ความคลาดเคลื่อนของเวลาน้อยที่สุด

ตาราง 5.9 ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้สายการบินกับการรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
ของกลุ่มผู้โดยสารชาวไทย (หน่วย : ร้อยละ)

ลักษณะ การรับผิดชอบ	สายการบิน				รวม
	การบินไทย	นกแอร์	ไทยแอร์เอเชีย	วัน ทู โก	
จ่ายเอง (ร้อยละ 59.00)	21.10	26.30	27.20	25.40	100.00
ไม่ได้จ่ายเอง (ร้อยละ 41.00)	29.30	23.60	23.20	23.90	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตาราง 5.9 พบว่าผู้โดยสารที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางเองมีมากกว่าผู้โดยสารที่ไม่ได้รับรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 59.00 เมื่อเปรียบเทียบการเลือกใช้สายการบินกับลักษณะการรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางพบว่า ผู้โดยสารที่จ่ายเองจะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำมากกว่าสายการบินไทย อย่างไรก็ตามผู้โดยสารที่ไม่ได้จ่ายเองจะเลือกสายการบินไทยมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ ทั้งนี้เนื่องจากผู้โดยสารของสายการบินไทยบางส่วนสามารถเบิกค่าโดยสารเครื่องบินได้

ตาราง 5.10 ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้สายการบินกับ วิธีการจองตั๋วโดยสาร

ของกลุ่มผู้โดยสารชาวไทย

(หน่วย : ร้อยละ)

วิธีจองตั๋วโดยสาร	สายการบิน				รวม
	การบินไทย	นกแอร์	ไทยแอร์เอเชีย	วัน ทู โก	
อินเทอร์เน็ต (ร้อยละ 37.10)	12.30	29.10	38.90	19.70	100.00
ตัวแทนจำหน่าย (ร้อยละ 21.80)	58.80	10.90	11.80	18.50	100.00
เคาน์เตอร์ที่สนามบิน (ร้อยละ 17.40)	36.80	14.70	21.10	27.40	100.00
เคาน์เตอร์อื่นๆ ของสายการบิน (ร้อยละ 24.30)	13.50	37.60	20.30	28.60	100.00
โทรศัพท์ (ร้อยละ 17.00)	25.80	18.30	14.00	41.90	100.00
อื่น ๆ (ร้อยละ 1.10)	83.30	16.70	0.00	0.00	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ : ในการตอบแบบสอบถามผู้โดยสารสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตาราง 5.10 พบว่าผู้โดยสารจะจองตั๋วโดยสารเครื่องบินผ่านอินเทอร์เน็ตมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 37.10 ของจำนวนผู้โดยสารที่ทำการสำรวจทั้งหมด รองลงมาคือจองตั๋วโดยสารผ่านทางเคาน์เตอร์อื่นๆ ของสายการบิน ตัวแทนจำหน่าย เคาน์เตอร์ที่สนามบิน โทรศัพท์ และอื่น ๆ เช่น เลขา หรือเพื่อนจองให้ เป็นต้น) เมื่อเปรียบเทียบการเลือกใช้สายการบินกับวิธีการจองตั๋วโดยสาร พบว่า ผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารผ่านทางอินเทอร์เน็ตจะเลือกใช้สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินนกแอร์มากที่สุด อย่างไรก็ตามผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารผ่านตัวแทนจำหน่ายทั้งหมด นอกจากนี้ผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารผ่านเคาน์เตอร์ที่สนามบินจะเลือกใช้สายการบินไทย และสายการบินวัน ทู โก มากที่สุด ในขณะที่เดียวกันผู้โดยสารที่จองผ่านเคาน์เตอร์อื่นๆ ของสายการบินจะเลือกใช้สายการบินนกแอร์มากที่สุด และถ้าผู้โดยสารจองผ่านโทรศัพท์ (Call Center) จะเลือกใช้สายการบินวัน ทู โก มากที่สุด

ตาราง 5.11 ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้สายการบินกับ ระยะเวลาในการจองตั๋วโดยสาร
ของกลุ่มผู้โดยสารชาวไทย (หน่วย : ร้อยละ)

ระยะเวลา	สายการบิน				รวม
	การบินไทย	นกแอร์	ไทยแอร์เอเชีย	วัน ทู โก	
ในวันเดินทางหรือก่อน ล่วงหน้าไม่เกิน 3 วัน (ร้อยละ 42.80)	29.90	22.20	15.00	32.90	100.00
4-7 วัน (ร้อยละ 18.80)	39.80	21.40	20.40	18.40	100.00
1-2 สัปดาห์ (ร้อยละ 15.00)	26.80	28.00	18.30	26.80	100.00
2 สัปดาห์ขึ้นไป (ร้อยละ 23.40)	21.10	25.00	43.80	10.20	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตาราง 5.11 จะเห็นได้ว่าผู้โดยสารจองตั๋วโดยสารในระยะเวลา ในวันเดินทาง หรือก่อนล่วงหน้าไม่เกิน 3 วันมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 42.8 ของจำนวนผู้โดยสารชาวไทยที่ทำการสำรวจทั้งหมด รองลงมาคือจองตั๋วโดยสารล่วงหน้า 2 สัปดาห์ขึ้นไป 4-7 วัน และ 1-2 สัปดาห์ เมื่อเปรียบเทียบระหว่างการเลือกใช้สายการบินกับ ระยะเวลาในการจองตั๋วโดยสาร พบว่าผู้โดยสารของสายการบินวัน ทู โก จะจองตั๋วโดยสารในวันเดินทางหรือก่อนล่วงหน้าไม่เกิน 3 วันมากที่สุด เนื่องจากราคาตั๋วโดยสารของสายการบินนี้คงที่ไม่ว่าจะจองในระยะเวลาใด ในขณะที่ผู้โดยสารของสายการบินไทยแอร์เอเชียจะจองตั๋วโดยสารล่วงหน้า 2 สัปดาห์ขึ้นไป เนื่องจากสายการบินนี้ราคาตั๋วโดยสารไม่คงที่ โดยถ้าหากจองล่วงหน้านานจะได้ราคาตั๋วโดยสารที่ถูกกว่าการจองในระยะเวลาสั้น

5.2 ข้อมูลทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้โดยสารชาวต่างชาติ

จากการศึกษาผู้โดยสารชาวต่างชาติจำนวน 509 ตัวอย่าง โดยจำแนกผู้โดยสารออกเป็น 2 สายการบินคือ สายการบินไทยจำนวน 236 ตัวอย่าง (คิดเป็นร้อยละ 46.4) และสายการบินต้นทุนต่ำจำนวน 273 ตัวอย่าง (คิดเป็นร้อยละ 53.6) ได้แก่ นกแอร์จำนวน 64 ตัวอย่าง (คิดเป็นร้อยละ 12.6) สายการบินไทยแอร์เอเชีย 88 ตัวอย่าง (คิดเป็นร้อยละ 17.3) และสายการบินวัน ทู โก จำนวน 121 ตัวอย่าง (คิดเป็นร้อยละ 23.8) นอกจากนี้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับลักษณะต่าง ๆ ของผู้โดยสารประกอบด้วย เพศ อายุ ลักษณะผู้ร่วมเดินทาง สื่อกับที่ได้รับข้อมูลของสายการบิน วิธีจองตั๋วโดยสาร ระยะเวลาในการจองตั๋วโดยสาร และประสบการณ์ในการใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

จากลักษณะของผู้โดยสารชาวต่างชาติที่เลือกใช้แต่ละสายการบิน พบว่ามีความคล้ายคลึงและแตกต่างกัน ดังนั้นผลการศึกษาลักษณะที่มีความคล้ายคลึงกันจะแสดงในรูปแบบตารางร้อยละ ในขณะที่ลักษณะของผู้โดยสารชาวไทยที่มีความแตกต่างกันจะแสดงในรูปแบบตารางความสัมพันธ์ระหว่างสายการบินกับข้อมูลต่าง ๆ เพื่อจะอธิบายผลการศึกษาให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น

5.2.1 ข้อมูลทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้โดยสารชาวต่างชาติที่มีความคล้ายคลึงกัน

จากการศึกษาพบว่า ข้อมูลทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้โดยสารชาวต่างชาติที่เลือกใช้สายการบินไทย และสายการบินต้นทุนต่ำที่มีความคล้ายคลึงกัน ได้แก่ เพศ และประสบการณ์ในการใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

ตาราง 5.12 เพศ ของกลุ่มผู้โดยสารชาวต่างชาติ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
หญิง	269	52.80
ชาย	240	47.20
รวม	509	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตาราง 5.12 พบว่าผู้โดยสารชาวต่างชาติ เป็นเพศหญิงจำนวน 269 คน คิดเป็นร้อยละ 52.80 และเพศชายจำนวน 240 คน คิดเป็นร้อยละ 47.20

ตาราง 5.13 ประสบการณ์การใช้สายการบินต้นทุนต่ำ ของกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารชาวต่างชาติ

ระยะเวลา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาก่อน	365	71.70
ไม่เคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาก่อน	144	28.30
รวม	509	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตาราง 5.13 พบว่าผู้โดยสารชาวต่างชาติเคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำ (นอกประเทศไทย) มาก่อนจำนวน 365 คน คิดเป็น 71.70 ซึ่งมากกว่าผู้โดยสารที่ไม่เคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาก่อน

5.2.2 ข้อมูลทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้โดยสารชาวต่างชาติที่แตกต่างกัน

จากการศึกษาพบว่า ข้อมูลทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้โดยสารชาวไทยที่เลือกใช้สายการบินไทย และสายการบินต้นทุนต่ำที่มีความแตกต่างกัน ได้แก่ อายุ ลักษณะผู้ร่วมเดินทาง การได้รับข้อมูลของสายการบิน วิธีการจองตั๋วโดยสาร และระยะเวลาในการจองตั๋วโดยสาร

ตาราง 5.14 ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้บริการบินกับอายุของกลุ่มผู้โดยสารชาวต่างชาติ

(หน่วย : ร้อยละ)

อายุ	สายการบินไทย	สายการบินต้นทุนต่ำ	รวม
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี (ร้อยละ 4.50)	47.80	52.20	100.00
21 – 30 ปี (ร้อยละ 49.70)	35.20	64.80	100.00
31 – 40 ปี (ร้อยละ 25.90)	48.50	51.50	100.00
41 – 50 ปี (ร้อยละ 11.20)	66.70	33.30	100.00
51 – 60 ปี (ร้อยละ 7.30)	86.50	13.50	100.00
61 ปีขึ้นไป (ร้อยละ 1.40)	28.60	71.40	100.00
อายุเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 32.54 ปี			

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตาราง 5.14 จะเห็นได้ว่าอายุของผู้โดยสารชาวต่างชาติ อยู่ในช่วงอายุ 21-30 ปีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49.70 ของจำนวนผู้โดยสารชาวต่างชาติที่ทำการสำรวจทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ผู้โดยสารที่อยู่ในช่วงอายุ 31-40 ปี 41-50 ปี 51-60 ปี อายุ น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี และ อายุ 61 ปี ขึ้นไป ตามลำดับ โดยอายุเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารชาวต่างชาติเท่ากับ 32.54 ปี ซึ่งอายุต่ำสุดคือ 16 ปี และอายุสูงสุดคือ 76 ปี เมื่อเปรียบเทียบระหว่างการเลือกใช้บริการบินกับอายุของผู้โดยสาร พบว่าผู้โดยสารที่มีอายุอยู่ในช่วงน้อยกว่าหรือเท่ากับ 40 ปี จะเลือกใช้บริการบินต้นทุนต่ำมากกว่าสายการบินไทย ในขณะที่ผู้โดยสารที่มีอายุอยู่ในช่วง 41 ปีขึ้นไปจะเลือกสายการบินไทยมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ แสดงว่าผู้โดยสารที่มีอายุมากขึ้นจะมีโอกาสเลือกสายการบินไทยมากขึ้นด้วย

ตาราง 5.15 ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้สายการบินกับลักษณะผู้ร่วมเดินทางของกลุ่ม
ผู้โดยสารชาวต่างชาติ (หน่วย : ร้อยละ)

ลักษณะผู้ร่วมเดินทาง	สายการบินไทย	สายการบินต้นทุนต่ำ	รวม
ลำพัง (ร้อยละ 21.40)	27.50	72.50	100.00
เพื่อน (ร้อยละ 38.10)	36.60	63.40	100.00
ครอบครัว (ร้อยละ 38.70)	65.50	34.50	100.00
อื่นๆ (ร้อยละ 1.80)	55.60	44.60	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตาราง 5.15 พบว่าผู้โดยสารชาวต่างชาติที่เลือกใช้สายการบินในประเทศจะมากับครอบครัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.70 ของจำนวนผู้โดยสารชาวต่างชาติที่ทำการสำรวจทั้งหมด รองลงมาได้แก่ เดินทางมากับเพื่อน เดินทางลำพัง และเดินทางมากับบุคคลอื่น (เช่น คณะทำงาน กรุ๊ปทัวร์ เป็นต้น) ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบระหว่างการเลือกใช้สายการบินกับลักษณะผู้ร่วมเดินทาง พบว่าผู้โดยสารที่เดินทางเพียงลำพัง หรือมาพร้อมกับเพื่อน ส่วนใหญ่จะเลือกใช้สายการบินต้นทุนต่ำ แต่ผู้โดยสารที่เดินทางมาพร้อมกับครอบครัวและบุคคลอื่น ๆ จะเลือกใช้สายการบินไทยมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ

ตาราง 5.16 ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้สายการบินกับสื่อที่ผู้โดยสารได้รับข้อมูลของ
สายการบินของกลุ่มผู้โดยสารชาวต่างชาติ (หน่วย : ร้อยละ)

สื่อ	สายการบินไทย	สายการบินต้นทุนต่ำ	รวม
เพื่อนหรือญาติ (ร้อยละ 30.80)	38.90	61.10	100.00
อินเทอร์เน็ต (ร้อยละ 35.00)	37.10	62.90	100.00
บริษัททัวร์/บริษัทตัวแทน (ร้อยละ 39.90)	70.00	30.00	100.00
โรงแรม/เกสต์เฮาส์ (ร้อยละ 1.80)	22.20	77.80	100.00
สิ่งพิมพ์ (ร้อยละ 5.90)	63.30	36.70	100.00
โทรทัศน์ (ร้อยละ 2.60)	69.20	30.80	100.00
อื่น ๆ (ร้อยละ 9.00)	41.30	58.70	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ : ในการตอบแบบสอบถามผู้โดยสารอาจตอบมากกว่า 1 ข้อ

จากตาราง 5.16 พบว่าผู้โดยสารชาวต่างชาติได้รับข้อมูลของสายการบินในประเทศไทยจากบริษัททัวร์และบริษัทตัวแทนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.90 ของผู้โดยสารที่ทำการสำรวจทั้งหมด รองลงมาคือได้รับข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต เพื่อนหรือญาติ สื่ออื่น ๆ (เช่น เคา์นเตอร์ของสายการบินในสนามบิน สอบถามจากแท็กซี่ หนังสือนำเที่ยว เป็นต้น) โทรทัศน์ โรงแรมหรือเกสต์เฮาส์ ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบการเลือกใช้สายการบินกับสื่อที่ผู้โดยสารได้รับข้อมูลของสายการบินพบว่าผู้โดยสารที่ได้รับข้อมูลของสายการบินจากเพื่อนหรือญาติ อินเทอร์เน็ต โรงแรม/เกสต์เฮาส์ และสื่ออื่น ๆ ส่วนใหญ่จะเลือกใช้สายการบินต้นทุนต่ำมากกว่าสายการบินไทย แต่ผู้โดยสารที่ได้รับข้อมูลจากบริษัททัวร์/บริษัทตัวแทน สิ่งพิมพ์ และโทรทัศน์ ส่วนใหญ่จะเลือกใช้สายการบินไทยมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ

ตาราง 5.17 ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้สายการบินกับวิธีการจองตั๋วโดยสารของกลุ่ม
ผู้โดยสารชาวต่างชาติ (หน่วย : ร้อยละ)

วิธีการจองตั๋วโดยสาร	สายการบินไทย	สายการบินต้นทุนต่ำ	รวม
อินเทอร์เน็ต (ร้อยละ 36.50)	23.70	76.30	100.00
บริษัทตัวแทนจำหน่าย (ร้อยละ 45.20)	70.90	29.10	100.00
เคาน์เตอร์ในสนามบิน (ร้อยละ 9.80)	18.00	82.00	100.00
เคาน์เตอร์อื่น ๆ ของสายการบิน (ร้อยละ 1.80)	22.20	77.80	100.00
โทรศัพท์ (ร้อยละ 4.30)	36.40	63.60	100.00
อื่น ๆ (ร้อยละ 2.40)	83.30	16.70	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ : เคาน์เตอร์ในสนามบิน คือ เคาน์เตอร์จำหน่ายตั๋วโดยสารของแต่ละสายการบินในสนามบิน
เคาน์เตอร์อื่น ๆ ของสายการบิน คือ เคาน์เตอร์จำหน่ายตั๋วโดยสารของแต่ละสายการบินที่ไม่ได้อยู่ใน
สนามบิน

จากตาราง 5.17 พบว่าผู้โดยสารชาวต่างชาติจองตั๋วโดยสารจากตัวแทนจำหน่ายมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.20 ของผู้โดยสารชาวต่างชาติที่ทำการสำรวจทั้งหมด รองลงมาได้แก่การจองตั๋วจากอินเทอร์เน็ต เคาน์เตอร์ในสนามบิน เคาน์เตอร์อื่น ๆ ของสายการบิน โทรศัพท์ และจองตั๋วด้วยวิธีอื่น ๆ (เช่น ฝากเพื่อนจองให้ เป็นต้น) ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบระหว่างการเลือกใช้สายการบินกับวิธีการจองตั๋วโดยสารพบว่าผู้โดยสารที่จองตั๋วจากอินเทอร์เน็ต เคาน์เตอร์ในสนามบิน เคาน์เตอร์อื่น ๆ ของสายการบิน และโทรศัพท์ ส่วนใหญ่จะเลือกใช้สายการบินต้นทุนต่ำมากกว่าสายการบินไทย อย่างไรก็ตามผู้โดยสารที่จองตั๋วจากบริษัทตัวแทนจำหน่ายจะเลือกใช้สายการบินไทยมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ

ตาราง 5.18 ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้บริการบินกับระยะเวลาจองตั๋วโดยสาร ของกลุ่ม
ผู้โดยสารชาวต่างชาติ (หน่วย : ร้อยละ)

วิธีการจองตั๋วโดยสาร	สายการบินไทย	สายการบินต้นทุนต่ำ	รวม
ในวันเดินทาง (ร้อยละ 8.60)	11.40	88.60	100.00
1-3 วัน (ร้อยละ 20.60)	16.20	83.80	100.00
4-7 วัน (ร้อยละ 9.40)	33.30	66.70	100.00
1-2 สัปดาห์ (ร้อยละ 8.10)	31.70	68.30	100.00
3-4 สัปดาห์ (ร้อยละ 15.90)	46.90	53.10	100.00
1 เดือนขึ้นไป (ร้อยละ 37.30)	77.40	22.60	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตาราง 5.18 จะเห็นได้ว่าผู้โดยสารชาวต่างชาติจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าตั้งแต่ 1 เดือนขึ้นไปมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 37.30 ของผู้โดยสารชาวต่างชาติที่ทำการสำรวจทั้งหมด รองลงมาได้แก่จองตั๋วล่วงหน้าในระยะเวลา 1-3 วัน 3-4 สัปดาห์ 4-7 วัน ในวันเดินทาง และ 1-2 สัปดาห์ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบระหว่างการเลือกใช้บริการบินกับระยะเวลาในการจองตั๋วโดยสาร พบว่าผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารที่จองตั๋วล่วงหน้าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1 เดือน จะเลือกใช้บริการบินต้นทุนต่ำมากกว่าสายการบินไทย ในขณะที่ผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารล่วงหน้าตั้งแต่ 1 เดือนขึ้นไปจะเลือกใช้บริการบินไทยมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ

5.3 ปัจจัยและคุณลักษณะที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารชาวไทย

เนื่องจากแบบจำลอง Multinomial Logit มีลักษณะในรูปแบบของการเปรียบเทียบ เมื่อมีการลดหรือเพิ่มทางเลือกใหม่ โอกาสของทางเลือกที่มีอยู่เดิมจะต้องปรับตัวเพื่อรักษาความน่าจะเป็นเดิมระหว่างทางเลือกแต่ละคู่ ซึ่งสามารถทดสอบได้ด้วยสมมติฐาน IIA (independent from irrelevant alternative assumption)

อนึ่งแบบจำลองนี้ได้ทดสอบข้อสมมติฐานดังกล่าวแล้วปรากฏว่าไม่ละเมิดข้อสมมติฐาน IIA (χ^2 ของ Hausman's specification test และค่า Prob. เมื่อมีการลดหรือเพิ่มทางเลือก³ ได้แก่ การเปรียบเทียบทางเลือกที่ 1 กับทางเลือกที่ 2 ค่า χ^2 เท่ากับ 1.69 และค่า Prob. เท่ากับ 1.000 การเปรียบเทียบทางเลือกที่ 1 กับทางเลือกที่ 3 ค่า χ^2 เท่ากับ 1.12 และค่า Prob. เท่ากับ 1.000 และการเปรียบเทียบทางเลือกที่ 2 กับทางเลือกที่ 3 ค่า χ^2 เท่ากับ 10.41 และค่า Prob. เท่ากับ 1.000) แสดงว่าแบบจำลอง Multinomial Logit สามารถนำมาประมาณค่าสมการผู้โดยสารชาวไทยได้พอสมควร โดยไม่ต้องผ่อนคลายข้อสมมติฐาน IIA ด้วยการประมาณค่าสมการผู้โดยสารชาวไทยจากแบบจำลอง Nested Logit ดังนั้นแสดงว่าทางเลือกในการตัดสินใจเลือกแต่ละสายการบินมีความแตกต่างกันสูงและเป็นอิสระต่อกันในสายตาของผู้โดยสารชาวไทย นอกจากนี้ได้ทดสอบความเหมาะสมของตัวแปรอิสระต่าง ๆ ด้วยการตรวจสอบค่าสหสัมพันธ์ (correlation) แล้วพบว่าไม่มีปัญหา Multicollinearity ดังนั้นแบบจำลองนี้จึงมีความเหมาะสมที่จะอธิบายสมการผู้โดยสารชาวไทยได้ ซึ่งผลการศึกษานี้แสดงไว้ในตาราง 5.19

อย่างไรก็ตาม การศึกษานี้ได้ทดลองใช้แบบจำลอง Nested Logit ด้วยเพื่อเปรียบเทียบผลซึ่งผลการศึกษานี้ได้แสดงไว้ในภาคผนวก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

³ การตัดสินใจเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารชาวไทย โดยกำหนดให้มี 4 ทางเลือก ได้แก่ ทางเลือกที่ 1 เลือกสายการบินนกแอร์ ทางเลือกที่ 2 เลือกสายการบินไทยแอร์เอเชีย ทางเลือกที่ 3 เลือกสายการบินวัน ทู โก และกำหนดให้ทางเลือกที่ 4 เลือกสายการบินไทยเป็น Baseline Category

ตาราง 5.19 การประมาณค่าแบบจำลอง Multinomial Logit ของสมการผู้โดยสารชาวไทย

ตัวแปร	นกอแอร์		ไทยแอร์เอเชีย		วัน ทู โก	
	ค่าสัมประสิทธิ์	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าสัมประสิทธิ์	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าสัมประสิทธิ์	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ค่าคงที่	1.56	0.99	0.25	1.07	0.10	1.01
การรับรู้ต้นทุนการเดินทาง	0.04	0.05	0.26***	0.06	0.14***	0.05
ต้นทุนของเวลา	-0.11**	0.05	-0.13**	0.05	-0.14***	0.05
ต้นทุนความปลอดภัย	-0.04	0.06	-0.12*	0.07	-0.05	0.06
เพศหญิง	-0.42	0.29	-0.52*	0.30	-0.32	0.28
อายุ	-0.03	0.02	-0.01	0.02	-0.01	0.02
อาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	-0.82**	0.35	-1.42***	0.38	-0.87**	0.34
รายได้น้อยกว่า 30,000 บาท	0.49	0.37	0.75*	0.40	0.44	0.37
รายได้ 30,001-50,000 บาท	0.05	0.41	0.48	0.43	0.43	0.39
การศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี	-0.04	0.46	-0.01	0.51	-0.26	0.50
การศึกษาปริญญาตรี	-0.40	0.34	-0.02	0.37	0.27	0.35
การได้รับข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต	0.57**	0.29	0.66**	0.30	0.25	0.28
ทำงาน/ประชุม/สัมมนา	-0.39	0.33	-0.59*	0.37	-0.18	0.32
การเดินทางเพียงลำพัง	0.40	0.30	0.26	0.31	0.29	0.29
การรับผิดชอบค่าใช้จ่าย	0.82***	0.29	0.82***	0.31	0.61**	0.29
การจองตั๋วผ่านตัวแทนจำหน่าย	-1.77***	0.35	-1.75***	0.37	-1.33***	0.31
จองตั๋วในวันเดินทางหรือก่อนล่วงหน้าไม่เกิน 3 วัน	-0.10	0.29	-0.38	0.31	0.79***	0.28
Log likelihood = -640.6486			Restricted Log-Likelihood = -755.7273			
Pseudo R-squared = 0.1523			Chi squared = 230.1574			
Sig. Level = 0.000			N = 547			

ที่มา: จากการประมาณค่า

* มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.10 ** มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.05 *** มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01

ตัวแปรตาม = โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยตัดสินใจเลือกใช้สายการบินต่าง ๆ โดยกำหนดให้

$j = 1$ โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยตัดสินใจเลือกใช้สายการบินนกอแอร์

$j = 2$ โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยตัดสินใจเลือกใช้สายการบินไทยแอร์เอเชีย

$j = 3$ โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยตัดสินใจเลือกใช้สายการบินวัน ทู โก

กำหนดให้โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยตัดสินใจเลือกใช้สายการบินไทย $j = 0$ เป็น Baseline Category

จากผลการศึกษาพบว่าค่า Pseudo R-squared เท่ากับ 0.1523 หมายถึงแบบจำลองข้างต้นสามารถอธิบายเหตุการณ์การเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารชาวไทยได้พอสมควร⁴ และผลการทำนายกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในแบบจำลอง Multinomial Logit ปรากฏว่า สามารถทำนายกลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้สายการบินไทยได้ร้อยละ 63.75 (จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้สายการบินไทย 160 ตัวอย่าง) กลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้สายการบินนกแอร์ได้ร้อยละ 31.01 (จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้สายการบินนกแอร์ 129 ตัวอย่าง) กลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้สายการบินไทยแอร์เอเชียได้ร้อยละ 53.54 (จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้สายการบินไทยแอร์เอเชีย 127 ตัวอย่าง) กลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้สายการบินวัน ทุ โก ได้ร้อยละ 34.35 (จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้สายการบินวัน ทุ โก 131 ตัวอย่าง)

เมื่อทำการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลอง Multinomial Logit เพื่อหาปัจจัยที่กำหนดการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารชาวไทย และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สายการบิน จากตารางที่ 5.19 สามารถอธิบายได้ดังนี้

1. การวิเคราะห์แบบจำลองปัจจัยกำหนดการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินนกแอร์เมื่อเทียบกับสายการบินไทย

โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยจะตัดสินใจเลือกใช้สายการบินนกแอร์ ($j = 1$) เมื่อเทียบกับสายการบินไทย ($j = 0$) จากการพิจารณาแบบจำลองในตารางที่ 5.19 พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ ตัวแปรด้านต้นทุนของเวลา อาชีพรับราชการ การได้รับข้อมูลข่าวสารของสายการบินจากอินเทอร์เน็ต การรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และการจองตั๋วโดยสารผ่านทางบริษัทตัวแทน

ตัวแปรด้านต้นทุนของเวลา (F_2) ผู้โดยสารที่มีต้นทุนของเวลาเพิ่มขึ้น มีโอกาสที่จะเลือกสายการบินนกแอร์จะน้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05 ทั้งนี้เพราะต้นทุนเวลาของผู้โดยสารที่เลือกใช้สายการบินนกแอร์น้อยกว่าผู้โดยสารที่เลือกใช้สายการบินไทย กล่าวคือภารกิจที่จุดหมายปลายทางของผู้โดยสารที่เลือกใช้สายการบินนกแอร์สามารถเปลี่ยนแปลง

⁴ ซึ่งค่า Pseudo R-squared คล้ายกับค่า R-squared ในการประมาณสมการถดถอยเชิงเส้น คำนวณได้จาก $1 - L_{ur} / L_0$ โดยกำหนดให้ L_{ur} คือค่า Log-likelihood เมื่อแบบจำลองไม่มีข้อจำกัด และ L_0 คือค่า Log-likelihood เมื่อแบบจำลองมีเพียงค่าคงที่เพียงอย่างเดียว ถ้าแบบจำลองไม่สามารถอธิบายเหตุการณ์ได้ $L_{ur} / L_0 = 1$ ทำให้ Pseudo R-squared เท่ากับ 0 ตรงกันข้ามถ้า $L_{ur} = 0$ ค่า Pseudo R-squared = 1 หมายความว่าแบบจำลองสามารถอธิบายเหตุการณ์ได้ดีมาก

เวลาได้ หรือจะตัดสินใจเลือกใช้สายการบินนกแอร์โดยพิจารณาจากปัจจัยอื่น ๆ ก่อนความสำคัญของการตรงต่อเวลา เช่น ราคาค่าโดยสารที่ถูกกว่าสายการบินไทย เป็นต้น นอกจากนี้ผู้โดยสารสามารถยอมรับได้หากสายการบินมีความล่าช้าหรือยกเลิกเที่ยวบินกะทันหัน

อาชีพ (OCC_GOV) ผู้โดยสารที่ประกอบอาชีพรับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ และพนักงานอื่น ๆ ของรัฐ มีโอกาสที่จะเลือกสายการบินนกแอร์น้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.05 เพราะผู้โดยสารที่มีอาชีพนี้สามารถเบิกค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้เมื่อเทียบกับอาชีพอื่น ๆ ที่ต้องรับผิดชอบค่าโดยสารเองเป็นส่วนใหญ่ ประกอบกับผู้โดยสารกลุ่มนี้ต้องการการสะสมไมล์จากสายการบินไทย และพบว่าผู้โดยสารกลุ่มนี้มีจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงานและประชุมสัมมนาซึ่งจุดประสงค์นี้ต้องการเวลาที่แน่นอน หรือคลาดเคลื่อนน้อยที่สุด จากตาราง 5.20 เป็นความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับจุดประสงค์ในการเดินทาง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารที่ประกอบอาชีพกลุ่มนี้มีจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ประชุม/สัมมนา มากที่สุดถึง 66 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 50 ของผู้โดยสารที่ประกอบอาชีพนี้ทั้งหมด (132 คน)

ตาราง 5.20 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับจุดประสงค์ในการเดินทาง

จุดประสงค์การเดินทาง	รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานอื่น ๆ ของรัฐ	
	จำนวน	ร้อยละ
ทำงาน ประชุม/สัมมนา	66	50.00
ท่องเที่ยวพักผ่อน/เยี่ยมญาติ/เพื่อน	39	29.50
อื่น ๆ	27	20.50
รวม	132	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

การได้รับข้อมูลข่าวสารของสายการบินจากอินเทอร์เน็ต (INFO_NET) ผู้โดยสารที่ชอบใช้อินเทอร์เน็ตมีโอกาสเลือกสายการบินนกแอร์มากขึ้นเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.05 เนื่องจากสายการบินนกแอร์เป็นสายการบินที่มีราคาค่าโดยสารไม่แน่นอน ซึ่งขึ้นอยู่กับเวลาในการจองตั๋วโดยสาร ถ้าจองตั๋วโดยสารล่วงหน้านาน ๆ จะได้ราคาประหยัด ซึ่งผู้โดยสารที่ชอบใช้อินเทอร์เน็ตมีโอกาสมากกว่าผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารด้านอื่น ๆ ในการพิจารณาค่าโดยสารของสายการบินต่าง ๆ ในขณะที่ราคาค่าโดยสารของการบินไทยเป็นราคาที่แน่นอนไม่ขึ้นอยู่กับ

เวลาการจูงตัวโดยสาร นอกจากนี้สายการบินนกแอร์ยังมีโปรโมชันอื่น ๆ เมื่อจูงตัวผ่านทางอินเตอร์เน็ต เช่น ผู้โดยสารสามารถระบุที่นั่งเองได้โดยไม่ต้องรอเช็คอินที่สนามบิน เป็นต้น

การรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (RESPOND) ผู้โดยสารที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเอง (เบิกไม่ได้) มีโอกาสเลือกใช้สายการบินนกแอร์มากขึ้นเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01 เพราะค่าโดยสารของสายการบินนกแอร์ประหยัดกว่าเกือบครึ่งหนึ่งของค่าโดยสารการบินไทย จากตาราง 5.9 แสดงให้เห็นว่าจำนวนผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำ (รวมถึงนกแอร์ด้วย) จะเป็นผู้ที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเอง (จ่ายเอง) มากกว่ามีผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายแทน ซึ่งต่างกับสายการบินไทยที่มีจำนวนผู้โดยสารจ่ายเองน้อยกว่ามีผู้จ่ายแทน

การจูงตัวโดยสารผ่านทางบริษัทตัวแทน (B_AGENCY) ผู้โดยสารที่จูงตัวโดยสารผ่านทางบริษัทตัวแทนจำหน่ายมีโอกาสเลือกสายการบินนกแอร์น้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ 0.01 เนื่องจากสายการบินนกแอร์เป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่เน้นลดต้นทุนในการดำเนินการ หากเปิดให้ผู้โดยสารจูงตัวผ่านทางบริษัทตัวแทน จะทำให้ต้นทุนในการดำเนินการของสายการบินเพิ่มขึ้น แต่การบินไทยยังคงให้บริการจำหน่ายตัวโดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย จึงทำให้ผู้โดยสารสามารถจูงตัวของการบินไทยผ่านทางบริษัทตัวแทนได้ นอกจากนี้การจูงตัวผ่านทางตัวแทนเหมือนกับการจูงตัวจากเคาน์เตอร์สายการบินโดยตรงประการหนึ่งคือ ได้ใบเสร็จที่สมบูรณ์สามารถนำไปเบิกกับหน่วยงานที่ผู้โดยสารทำงานอยู่ จากตาราง 5.21 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการจูงตัวโดยสารผ่านทางบริษัทตัวแทนกับอาชีพ ซึ่งจะแสดงให้เห็นว่าอาชีพพนักงานบริษัทจูงตัวโดยสารผ่านทางบริษัทตัวแทนมากที่สุดหรือคิดเป็นร้อยละ 34.70 ของจำนวนผู้โดยสารที่จูงตัวโดยสารด้วยวิธีนี้ทั้งหมด 124 คน

ตาราง 5.21 ความสัมพันธ์ระหว่างการจองตั๋วโดยสารผ่านทางบริษัทตัวแทนจำหน่ายกับอาชีพ

อาชีพ	จองผ่านบริษัทตัวแทน	
	จำนวน	ร้อยละ
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/วิชาชีพเฉพาะทาง/อาชีพอิสระ	27	21.80
พนักงานบริษัท	43	34.70
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานอื่น ๆ ของรัฐ	36	29.00
นักเรียน/นักศึกษา	10	15.60
อื่น ๆ	8	6.50
รวม	124	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

2. การวิเคราะห์แบบจำลองปัจจัยกำหนดการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินไทยแอร์เอเชียเมื่อเทียบกับสายการบินไทย

โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยจะตัดสินใจเลือกใช้สายการบินไทยแอร์เอเชีย ($j = 2$) เมื่อเทียบกับสายการบินไทย ($j = 0$) จากการพิจารณาแบบจำลองในตารางที่ 5.19 พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ ตัวแปรด้านการรับรู้ต้นทุนในการเดินทาง ตัวแปรด้านต้นทุนของเวลา ตัวแปรด้านต้นทุนความปลอดภัย เพศ อาชีพรับราชการ รายได้ การได้รับข้อมูลข่าวสารของสายการบินจากอินเทอร์เน็ต จุดประสงค์ของการเดินทาง การรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และการจองตั๋วโดยสารผ่านทางบริษัทตัวแทน

ตัวแปรด้านการรับรู้ต้นทุนในการเดินทาง (F1) ผู้โดยสารที่รับรู้ต้นทุนในการเดินทางมากขึ้นมีโอกาที่จะเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียมากขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01 เนื่องจากผู้โดยสารกลุ่มนี้อาจจะมีการจัดสรรค่าใช้จ่ายในการเดินทางไว้ล่วงหน้า เช่น มีการเปรียบเทียบค่าโดยสารเครื่องบินของแต่ละสายการบินเพื่อให้ค่าใช้จ่ายส่วนนี้ประหยัดมากที่สุด นอกจากนี้ผู้โดยสารอาจจะตัดสินใจใช้สายการบินไทยแอร์เอเชียเพราะสนใจเรื่องของการลดราคาค่าโดยสาร และมีโปรโมชั่นพิเศษแก่ผู้โดยสารเสมอ

ตัวแปรด้านต้นทุนของเวลา (F2) ผู้โดยสารที่มีต้นทุนของเวลามากขึ้นจะเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียน้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.05 เพราะผู้โดยสารกลุ่มนี้อาจจะมีภารกิจที่จุดหมายปลายทางที่ไม่สำคัญมากนักจึงไม่กังวลเรื่องความคลาดเคลื่อนของเวลา ประกอบกับผู้โดยสารกลุ่มนี้จะพิจารณาปัจจัยอื่น ๆ มากกว่าความตรงต่อเวลาของสายการบิน เช่น ราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่า เป็นต้น ที่สำคัญผู้โดยสารกลุ่มนี้สามารถยอมรับได้หากสายการบินไทยแอร์เอเชียมีความล่าช้า หรือการยกเลิกเที่ยวบินกะทันหัน

ตัวแปรด้านต้นทุนความปลอดภัย (F3) ผู้โดยสารที่มีต้นทุนความปลอดภัยมากขึ้นจะเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียน้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.10 เนื่องจากผู้โดยสารกลุ่มนี้ไม่ศึกษาคู่มือการใช้งานอุปกรณ์นิรภัยบนเครื่องบินเท่าที่ควร นอกจากนี้มีความสนใจการสาธิตการใช้งานอุปกรณ์บนเครื่องบินของพนักงานบนเครื่อง และให้ความสำคัญกับการศึกษาข้อมูลด้านความปลอดภัยของสายการบินน้อย อีกทั้งสายการบินนี้ไม่มีการระบุที่นั่งบนเครื่องบิน ทำให้บางครั้งเกิดความไม่เป็นระเบียบขณะขึ้นเครื่องบิน

เพศ (FEMALE) ผู้โดยสารที่เป็นเพศหญิงมีโอกาสที่จะเลือกใช้สายการบินไทยแอร์เอเชีย น้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.10 เพราะว่าสายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินที่ไม่ระบุที่นั่ง ทำให้ผู้โดยสารผู้หญิงเกิดความไม่สบายใจในการแย่งที่นั่งกับผู้โดยสารคนอื่น หรือผู้ร่วมทางที่ไม่เป็นมิตรซึ่งสามารถเข้ามานั่งใกล้ ๆ ได้

อาชีพ (OCC_GOV) โอกาสที่ผู้โดยสารซึ่งประกอบอาชีพรับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ และพนักงานอื่น ๆ ของรัฐ จะเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียจะน้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01 เพราะส่วนใหญ่ผู้โดยสารกลุ่มนี้มีจุดประสงค์ของการเดินทางคือทำงานและประชุมสัมมนาทำให้ผู้โดยสารกลุ่มนี้ต้องอาศัยเวลาที่แน่นอน ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพรับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ และพนักงานอื่น ๆ ของรัฐกับจุดประสงค์ในการเดินทาง ได้แสดงไว้ในตาราง 5.20

รายได้ (INC1) ผู้โดยสารที่มีรายได้ในช่วงน้อยกว่า 30,000 บาท จะเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียมากขึ้นเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.10 เนื่องจากผู้โดยสารกลุ่มนี้ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัท และต้องการประหยัดค่าใช้จ่ายให้กับบริษัท จากตาราง 5.22 แสดงให้เห็นว่าอาชีพพนักงานบริษัทที่มีรายได้น้อยกว่า 30,000 บาทมากที่สุด หรือคิดเป็นร้อยละ 33.20 ของผู้โดยสารที่มีรายได้น้อยกว่า 30,000 บาททั้งหมด 307 คน

ตาราง 5.22 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับอาชีพ

อาชีพ	น้อยกว่า 30,000 บาท	
	จำนวน	ร้อยละ
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/วิชาชีพเฉพาะทาง/อาชีพอิสระ	48	15.60
พนักงานบริษัท	102	33.20
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานอื่น ๆ ของรัฐ	75	24.40
นักเรียน/นักศึกษา	59	19.20
อื่น ๆ	23	7.50
รวม	307	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

การได้รับข้อมูลข่าวสารของสายการบินจากอินเทอร์เน็ต (INFO_NET) ผู้โดยสารที่ได้รับข้อมูลข่าวสารของสายการบินจากอินเทอร์เน็ต จะเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียมากขึ้นเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.05 ทั้งนี้เนื่องมาจากผู้โดยสารกลุ่มนี้เป็นผู้ที่ชอบใช้อินเทอร์เน็ตมากกว่าสื่อประเภทอื่น ๆ เช่น การอ่านหนังสือพิมพ์หรือหนังสือพิมพ์เกี่ยวกับการดูโทรทัศน์ การฟังวิทยุ เป็นต้น ทำให้โอกาสในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของสายการบินไทยแอร์เอเชียทางอินเทอร์เน็ตมากกว่าสื่อประเภทอื่น และที่สำคัญเมื่อจองตั๋วโดยสารของสายการบินนี้ล่วงหน้าเป็นเวลานานผ่านทางอินเทอร์เน็ตจะทำให้ได้ราคาประหยัด นอกจากนี้ยังมีรายละเอียดเกี่ยวกับโปรโมชั่นต่าง ๆ ของสายการบินไทยแอร์เอเชียอย่างละเอียดมากกว่าสื่อประเภทอื่น ๆ จากตาราง 5.23 แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารที่เลือกใช้ใช้อินเทอร์เน็ต เป็นผู้โดยสารของสายการบินไทยแอร์เอเชียมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 28.70 ของผู้โดยสารที่ใช้ใช้อินเทอร์เน็ตทั้งหมด และตาราง 5.24 แสดงให้เห็นว่าผู้ที่ใช้ใช้อินเทอร์เน็ตประกอบอาชีพพนักงานบริษัทมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.40

ตาราง 5.23 ความสัมพันธ์ระหว่างสัดส่วนผู้ใช้อินเทอร์เน็ตกับสายการบิน

สายการบิน	อินเทอร์เน็ต	
	จำนวน	ร้อยละ
การบินไทย	62	23.10
นกแอร์	70	26.20
ไทยแอร์เอเชีย	77	28.70
วัน ทู โก	59	22.00
รวม	268	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

ตาราง 5.24 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้อินเทอร์เน็ตกับอาชีพ

อาชีพ	อินเทอร์เน็ต	
	จำนวน	ร้อยละ
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว/วิชาชีพเฉพาะทาง/อาชีพอิสระ	49	18.30
พนักงานบริษัท	103	38.40
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานอื่น ๆ ของรัฐ	68	25.40
นักเรียน/นักศึกษา	31	11.60
อื่น ๆ	17	6.30
รวม	268	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

จุดประสงค์ของการเดินทาง (OBJ_WORK) ผู้โดยสารที่มีจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน ประชุม/สัมมนา มีโอกาสเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียน้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทยอย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.1 เพราะจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน ประชุม/สัมมนา มีการกำหนดเวลาที่แน่นอน ดังนั้นผู้โดยสารที่จะเดินทางด้วยจุดประสงค์นี้จึงต้องเลือกสายการบินที่มีความตรงต่อเวลามากที่สุด

การรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (RESPOND) ผู้โดยสารที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเอง (เบิกไม่ได้) จะเลือกใช้สายการบินไทยแอร์เอเชียมากขึ้นเมื่อเทียบกับสายการบินไทยอย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01 เพราะค่าโดยสารของสายการบินไทยแอร์เอเชียประหยัดกว่าเกือบครึ่งหนึ่งของค่า

โดยสารสายการบินไทย นอกจากนี้ผู้โดยสารของสายการบินไทยแอร์เอเชียส่วนใหญ่เดินทางเพื่อพักผ่อนและเยี่ยมญาติ ทำให้ไม่สามารถเบิกค่าโดยสารได้ ดังนั้นเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางจึงเลือกสายการบินที่มีราคาถูกลงกว่าการบินไทย

การจองตั๋วโดยสารผ่านทางบริษัทตัวแทน (B_AGENCY) ผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารผ่านทางบริษัทตัวแทน มีโอกาสเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียน้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ 0.01 เนื่องจากสายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่เน้นลดต้นทุนในการดำเนินการ หากเปิดให้ผู้โดยสารจองตั๋วผ่านทางบริษัทตัวแทน จะทำให้ต้นทุนในการดำเนินการของสายการบินเพิ่มขึ้น แต่สายการบินไทยยังคงให้บริการจองตั๋วโดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย จึงทำให้ผู้โดยสารสามารถจองตั๋วของการบินไทยผ่านทางบริษัทตัวแทนได้

3. การวิเคราะห์แบบจำลองปัจจัยกำหนดการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินวัน ทุ โโก เมื่อเทียบกับสายการบินไทย

โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยจะตัดสินใจเลือกใช้สายการบินวัน ทุ โโก ($j = 3$) เมื่อเทียบกับสายการบินไทย ($j = 0$) จากการพิจารณาแบบจำลองในตารางที่ 5.19 พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ ตัวแปรด้านการรับรู้ต้นทุนในการเดินทาง ตัวแปรด้านต้นทุนของเวลา การรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การจองตั๋วโดยสารผ่านทางบริษัทตัวแทน และระยะเวลาในการจองตั๋วโดยสาร

ตัวแปรด้านการรับรู้ต้นทุนในการเดินทาง (F1) ผู้โดยสารที่รับรู้ต้นทุนในการเดินทางมากมีโอกาที่จะเลือกสายการบินวัน ทุ โโก มากขึ้นเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01 เนื่องจากผู้โดยสารกลุ่มนี้อาจจะมีการจัดสรรค่าใช้จ่ายในการเดินทางไว้ล่วงหน้า เช่น มีการเปรียบเทียบค่าโดยสารเครื่องบินของแต่ละสายการบินเพื่อให้ค่าใช้จ่ายส่วนนี้ประหยัดมากที่สุด นอกจากนี้ผู้โดยสารอาจจะตัดสินใจเลือกใช้สายการบินวัน ทุ โโก เพราะราคาค่าโดยสารคงที่ไม่ว่าจะซื้อตั๋วโดยสารเมื่อใด

ตัวแปรด้านต้นทุนของเวลา (F2) ผู้โดยสารที่มีต้นทุนของเวลามากขึ้นจะเลือกใช้สายการบินวันทูโก น้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01 เพราะผู้โดยสารกลุ่มนี้อาจจะมีการกิจที่จุดหมายปลายทางที่ไม่สำคัญมากนักจึงไม่กังวลเรื่องของเวลาเท่าที่ควร ประกอบกับผู้โดยสารกลุ่มนี้จะพิจารณาปัจจัยอื่น ๆ มากกว่าความตรงต่อเวลาของสายการบิน เช่น ราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่า เป็นต้น ที่สำคัญผู้โดยสารกลุ่มนี้สามารถยอมรับได้หากสายการบินวันทูโกมีความล่าช้าหรือการยกเลิกเที่ยวบินกะทันหัน

อาชีพรับราชการ (OCC_GOV) โอกาสที่ผู้โดยสารซึ่งประกอบอาชีพรับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ และพนักงานอื่น ๆ ของรัฐ จะเลือกสายการบินวันทูโก น้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.05 เพราะส่วนใหญ่ผู้โดยสารกลุ่มนี้สามารถเบิกค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้เมื่อเทียบกับอาชีพอื่น ๆ ที่ต้องรับผิดชอบค่าโดยสารเองเป็นส่วนใหญ่

การรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (RESPOND) ผู้โดยสารที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเอง (เบิกไม่ได้) มีโอกาสที่จะเลือกใช้สายการบินวันทูโก มากขึ้นเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.05 เพราะค่าโดยสารของสายการบินวันทูโก ประหยัดกว่าเกือบครึ่งหนึ่งของค่าโดยสารการบินไทย นอกจากนี้ผู้โดยสารเดินทางส่วนใหญ่เดินทางเพื่อพักผ่อนและเยี่ยมญาติ ทำให้ไม่สามารถเบิกค่าโดยสารได้ ดังนั้นเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางจึงเลือกสายการบินที่มีราคาถูกกว่าการบินไทย

การจองตั๋วโดยสารผ่านทางบริษัทตัวแทน (B_AGENCY) ผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารผ่านทางบริษัทตัวแทน มีโอกาสเลือกสายการบินวันทูโก น้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ 0.01 เนื่องจากสายการบินวันทูโก เป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่เน้นลดต้นทุนในการดำเนินการ หากเปิดให้ผู้โดยสารจองตั๋วผ่านทางบริษัทตัวแทน จะทำให้ต้นทุนในการดำเนินการของสายการบินเพิ่มขึ้น แต่การบินไทยยังจำหน่ายตั๋วโดยสารผ่านตัวแทน จึงทำให้ผู้โดยสารสามารถจองตั๋วของการบินไทยผ่านทางบริษัทตัวแทนได้

ระยะเวลาในการจองตั๋วโดยสาร (W_IMM) ผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารกะทันหัน หรือในระยะเวลาในช่วงวันเดินทางหรือก่อนล่วงหน้าไม่เกิน 3 วัน จะเลือกใช้สายการบินวัน ฑู โโก มากขึ้น เมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01 เนื่องจากทั้ง 2 สายการบินนี้กำหนดให้ราคาตั๋วโดยสารคงที่ตลอดไม่ว่าจะจองตั๋วเวลาใด ทำให้ผู้โดยสารที่ไม่ได้วางแผนการเดินทางไว้ล่วงหน้า เลือกสายการบิน วัน ฑู โโก มากกว่าการบินไทย เพราะราคาตั๋วโดยสารของสายการบินวัน ฑู โโก ถูกกว่าการบินไทยเกือบครึ่งหนึ่ง จากตาราง 5.25 แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารในวันเดินทางหรือก่อนล่วงหน้าไม่เกิน 3 วัน เป็นผู้โดยสารของสายการบินวัน ฑู โโก มากที่สุดถึงร้อยละ 32.90 ของผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารในช่วงเวลานี้ทั้งหมด

ตาราง 5.25 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาจองตั๋วโดยสารกับสายการบิน

สายการบิน	ในวันเดินทางหรือก่อนล่วงหน้าไม่เกิน 3 วัน	
	จำนวน	ร้อยละ
การบินไทย	70	29.90
นกแอร์	52	22.20
ไทยแอร์เอเชีย	35	15.00
วัน ฑู โโก	77	32.90
รวม	234	100.00

ที่มา : จากการสำรวจ

4. ความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารชาวไทยจะตัดสินใจเลือกใช้สายการบินภายในประเทศ (Marginal Effect)

จากแบบจำลอง Multinomial Logit ที่ได้สามารถนำมาประมาณค่าความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารชาวไทยคนใดคนหนึ่งจะเลือกสายการบินแตกต่างกัน โดยผลจากการประมาณค่าความน่าจะเป็นสามารถแสดงได้ในตาราง 5.26

ตาราง 5.26 ความน่าจะเป็นในการเลือกสายการบินของผู้โดยสารชาวไทย (หน่วย : ร้อยละ)

ตัวแปร	การบินไทย	นกแอร์	ไทยแอร์เอเชีย	วัน ทู โก
การรับรู้ต้นทุนในการเดินทาง	-0.02	-0.02	0.03	0.01
ต้นทุนเวลา	0.02	-0.00	-0.01	-0.01
ต้นทุนความปลอดภัย	0.01	0.00	-0.01	-0.00
เพศหญิง	0.06	-0.02	-0.04	-0.00
อายุ	0.00	-0.00	-0.00	0.00
อาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	0.15	-0.00	-0.12	-0.02
รายได้1	0.04	-0.06	-0.01	0.04
รายได้2	0.08	-0.01	-0.06	-0.00
รายได้3	0.05	0.04	-0.05	-0.04
การศึกษา1	-0.01	-0.09	-0.00	0.10
การศึกษา2	-0.01	0.08	-0.01	-0.07
ใช้อินเตอร์เน็ต	-0.07	0.04	0.05	-0.03
ทำงาน/ประชุมสัมมนา	0.05	-0.02	-0.06	0.02
ลำพัง	-0.05	0.03	0.00	0.01
จ่ายเอง	-0.11	0.05	0.04	0.01
จองตั๋วจากตัวแทน	0.23	-0.12	-0.09	-0.03
จองตั๋ววันเดินทางหรือก่อนล่วงหน้าไม่เกิน 3 วัน	-0.03	-0.04	-0.10	0.16

ที่มา : จากการประมาณค่า (marginal effect at mean value)

หมายเหตุ : รายได้1 คือ รายได้ที่น้อยกว่า 30,000 บาท เพิ่มขึ้นเป็นรายได้ในช่วง 30,001 – 50,000 บาท

รายได้2 คือ รายได้ที่น้อยกว่า 30,000 บาท เพิ่มขึ้นเป็นรายได้มากกว่า 50,000 บาทขึ้นไป

รายได้3 คือ รายได้ในช่วง 30,001 – 50,000 บาท เพิ่มขึ้นเป็นรายได้ มากกว่า 50,000 บาทขึ้นไป

การศึกษา 1 คือ การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรีเพิ่มขึ้นเป็นระดับปริญญาตรี

การศึกษา 2 คือ การศึกษาระดับปริญญาตรีเพิ่มขึ้นเป็นระดับสูงกว่าปริญญาตรี

จากตาราง 5.26 สามารถสรุปผลความน่าจะเป็นในการเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารชาวไทยได้ดังนี้

- ตัวแปรการรับรู้ต้นทุนการเดินทางเป็นตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ที่ได้จากการรวมกลุ่มด้วยวิธี Factor Analysis โดยกำหนดให้มีการวัดเป็นคะแนนตั้งแต่ 0 ถึง 10 ซึ่งการรับรู้ต้นทุนการเดินทางน้อยที่สุดให้เท่ากับ 0 และการรับรู้ต้นทุนการเดินทางมากที่สุดให้เท่ากับ 10 จากผลการศึกษาพบว่าค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต้นทุนการเดินทางคือ 6.43 จากผลการศึกษาความน่าจะเป็นในการเลือกสายการบินของผู้โดยสารชาวไทย พบว่าเมื่อต้นทุนการรับรู้ต้นทุนในการเดินทางเพิ่มขึ้น 1 หน่วยจากค่าเฉลี่ย ผู้โดยสารมีโอกาสเลือกสายการบินไทยและสายการบินนกแอร์ลดลง (ความน่าจะเป็นเท่ากับ -0.02) แต่จะเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียและสายการบินวัน ทู โกล์ เพิ่มขึ้น โดยจะเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียมากกว่าสายการบินวัน ทู โกล์ เนื่องจากความน่าจะเป็นในการเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียมากกว่าความน่าจะเป็นในการเลือกสายการบินวัน ทู โกล์ (ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.03 และ 0.01 ตามลำดับ)

- ตัวแปรต้นทุนของเวลาเป็นตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ที่ได้จากการรวมกลุ่มด้วยวิธี Factor Analysis โดยกำหนดให้มีการวัดเป็นคะแนนตั้งแต่ 0 ถึง 10 ซึ่งต้นทุนของเวลาน้อยที่สุดให้เท่ากับ 0 และต้นทุนของเวลามากที่สุดให้เท่ากับ 10 จากผลการศึกษาพบว่าค่าเฉลี่ยต้นทุนของเวลา คือ 6.36 จากผลการศึกษาความน่าจะเป็นในการเลือกสายการบินของผู้โดยสารชาวไทย พบว่าเมื่อต้นทุนของเวลาเพิ่มขึ้น 1 หน่วยจากค่าเฉลี่ย พบว่าผู้โดยสารมีโอกาสจะเลือกสายการบินไทยเพิ่มขึ้น (ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.02) แต่จะเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียและสายการบินวันทูโกล์ลดลง (ความน่าจะเป็นเท่ากับ -0.01) ในขณะเดียวกันถ้าผู้โดยสารมีต้นทุนเวลาเพิ่มขึ้น จะไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกสายการบินนกแอร์ อาจกล่าวได้ว่าสายการบินนกแอร์มีมาตรฐานเรื่องเวลามากกว่าสายการบินไทยแอร์เอเชียและสายการบินวัน ทู โกล์

- ตัวแปรต้นทุนของความปลอดภัยเป็นตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ที่ได้จากการรวมกลุ่มด้วยวิธี Factor Analysis โดยกำหนดให้มีการวัดเป็นคะแนนตั้งแต่ 0 ถึง 10 ซึ่งต้นทุนของความปลอดภัยน้อยที่สุดให้เท่ากับ 0 และต้นทุนของความปลอดภัยมากที่สุดให้เท่ากับ 10 จากผลการศึกษาพบว่าค่าเฉลี่ยต้นทุนของความปลอดภัยคือ 7.49 จากผลการศึกษาความน่าจะเป็นในการเลือกสายการบินของผู้โดยสารชาวไทย พบว่าเมื่อต้นทุนของความปลอดภัยเพิ่มขึ้น 1 หน่วยจากค่าเฉลี่ย ผู้โดยสารมีโอกาสเลือกสายการบินไทยเพิ่มขึ้น (ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.01) แต่จะเลือก

สายการบินไทยแอร์เอเชียลดลง (ความน่าจะเป็นเท่ากับ -0.01) อย่างไรก็ตามจะไม่มีผลต่อการเลือกสายการบินนกแอร์และวัน ทู โก

- ตัวแปรเพศเป็นตัวแปรหุ่น โดยกำหนดให้เพศหญิงคือ 1 และเพศชายคือ 0 พบว่าผู้โดยสารที่เป็นเพศหญิง มีโอกาสที่จะเลือกสายการบินไทยมากที่สุด (ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.06) แต่จะเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียและสายการบินนกแอร์ลดลง ซึ่งโอกาสที่จะเลือกสายการบินนกแอร์มีมากกว่าสายการบินไทยแอร์เอเชีย เพราะความน่าจะเป็นเท่ากับ -0.02 และ -0.04 ตามลำดับ ในขณะที่ไม่มีผลต่อการเลือกสายการบิน วัน ทู โก

- ตัวแปรอายุของผู้โดยสารเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ และค่าเฉลี่ยของอายุเท่ากับ 32.12 ปี กล่าวคือ ผู้โดยสารที่มีอายุเพิ่มขึ้น 1 ปีจากค่าเฉลี่ยของอายุ จะไม่มีผลต่อการเลือกสายการบิน

- ตัวแปรอาชีพเป็นตัวแปรหุ่น โดยกำหนดให้อาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานอื่น ๆ ของรัฐ เท่ากับ 1 และอาชีพอื่น ๆ เท่ากับ 0 พบว่าความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานอื่น ๆ ของรัฐจะเลือกสายการบินไทยมากที่สุด (ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.15) และรองลงมาจะเลือกสายการบินนกแอร์ สายการบินวัน ทู โก และสายการบินไทยแอร์เอเชีย ตามลำดับ (ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.00 -0.02 และ-0.12) ตามลำดับ

- ตัวแปรรายได้เป็นตัวแปรหุ่น 3 กลุ่มคือ กลุ่มที่ 1 คือรายได้น้อยกว่า 30,000 บาท กลุ่มที่ 2 คือรายได้ในช่วง 30,001-50,000 บาท และกลุ่มที่ 3 คือรายได้ตั้งแต่ 50,000 บาทขึ้นไป จะเห็นได้ว่าตัวแปรรายได้เป็นลำดับจากน้อยไปมาก ในการศึกษาความน่าจะเป็นในการเลือกใช้สายการบินนี้จึงกำหนดให้ รายได้ 1 คือรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากกลุ่มที่ 1 เป็นกลุ่มที่ 2 รายได้ 2 คือรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากกลุ่มที่ 2 เป็นกลุ่มที่ 3 และรายได้ 3 คือรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากกลุ่มที่ 1 เป็น กลุ่มที่ 3 จากตาราง 5.26 พบว่า

- ผู้โดยสารที่มีรายได้เพิ่มขึ้นจาก 30,000 บาทเป็น 30,001 – 50,000 บาท มีโอกาสที่จะเลือกสายการบินไทยและสายการบินวัน ทู โก เพิ่มขึ้นเท่ากัน (ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.04) แต่จะเลือกสายการบินนกแอร์และไทยแอร์เอเชียลดลง ซึ่งจะเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียมากกว่า สายการบินนกแอร์ (ความน่าจะเป็น -0.01 และ -0.06 ตามลำดับ)

- ผู้โดยสารที่มีรายได้เพิ่มขึ้นจาก 30,000 บาทเป็น มากกว่า 50,000 บาทขึ้นไป มีโอกาสที่จะเลือกสายการบินไทยมากที่สุด ในขณะที่เดียวกันจะเลือก สายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยแอร์เอเชีย ลดลงตามลำดับ (ความน่าจะเป็น -0.01 และ -0.06 ตามลำดับ) แต่ไม่มีผลต่อการเลือกสายการบินวัน ทู โก
- ผู้โดยสารที่มีรายได้เพิ่มขึ้นจาก 30,001 – 50,000 บาทเป็น 50,000 บาทขึ้นไปจะเลือกสายการบินไทยมากที่สุดที่ความน่าจะเป็น 0.05 รองลงมาจะเลือกสายการบินนกแอร์ที่ความน่าจะเป็น 0.04 แต่จะเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียและสายการบินวัน ทู โก ลดลง
- ตัวแปรระดับการศึกษาเป็นตัวแปรหุ่น 3 กลุ่มคือ กลุ่มที่ 1 คือการศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี กลุ่มที่ 2 การศึกษาระดับปริญญาตรี และกลุ่มที่ 3 คือการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี จะเห็นได้ว่าตัวแปรระดับการศึกษาเป็นลำดับจากระดับการศึกษาน้อยไปมาก ในการศึกษาความน่าจะเป็นในการเลือกใช้สายการบินนี้จึงกำหนดให้ การศึกษา 1 คือ ผู้โดยสารที่มีการศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรีเพิ่มขึ้นเป็นระดับปริญญาตรี และการศึกษา 2 คือผู้โดยสารที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีเพิ่มเป็นระดับสูงกว่าปริญญาตรี จากตาราง 5.26 พบว่า
 - ผู้โดยสารที่มีระดับการศึกษาเพิ่มขึ้นจากระดับต่ำกว่าปริญญาตรีเป็นปริญญาตรี จะเลือกสายการบินวัน ทู โก เพิ่มขึ้น (ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.10) แต่จะเลือกสายการบินไทยและสายการบินนกแอร์ลดลง อย่างไรก็ตามจะไม่มีผลต่อการเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชีย
 - ผู้โดยสารที่มีระดับการศึกษาเพิ่มขึ้นจากระดับปริญญาตรีเป็นระดับสูงกว่าปริญญาตรีจะเลือกสายการบินนกแอร์เพิ่มขึ้น (ความน่าจะเป็น 0.08) แต่จะเลือกสายการบินไทย สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินวัน ทู โก ลดลง
- ตัวแปรสื่อที่เผยแพร่ข้อมูลของสายการบินเป็นตัวแปรหุ่น กำหนดให้การได้รับข้อมูลสายการบินจากอินเทอร์เน็ตเท่ากับ 1 และได้รับข้อมูลสายการบินจากสื่ออื่น ๆ เท่ากับ 0 พบว่าความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารที่ได้รับข้อมูลจากอินเทอร์เน็ตจะเลือกสายการบินไทยและสายการบินวัน ทู โก จะลดลง แต่จะเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียและสายการบินนกแอร์เพิ่มขึ้น ที่ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.05 และ 0.04 ตามลำดับ

- ตัวแปรจุดประสงค์ในการเดินทางเป็นตัวแปรหุ่น กำหนดให้จุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน/ประชุมสัมมนาเท่ากับ 1 และจุดประสงค์อื่น ๆ เท่ากับ 0 พบว่าผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อทำงาน/ประชุมสัมมนา จะเลือกสายการบินไทยและสายการบินวัน ทู โก เพิ่มขึ้น ที่ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.05 และ 0.02 ตามลำดับ แต่จะเลือกสายการบินนกแอร์และไทยแอร์เอเชีย ลดลงที่ความน่าจะเป็น -0.02 และ -0.06 ตามลำดับ

- กำหนดให้ตัวแปรลักษณะผู้ร่วมเดินทางเป็นตัวแปรหุ่น โดยถ้าผู้โดยสารเดินทางลำพังให้เท่ากับ 1 และเดินทางมาพร้อมกับบุคคลอื่นให้เท่ากับ 0 พบว่าความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารเดินทางลำพังจะเลือกสายการบินไทยน้อยลง แต่จะเลือกสายการบินนกแอร์และสายการบินวัน ทู โก เพิ่มขึ้น (ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.03 และ 0.01) อย่างไรก็ตามจะไม่มีผลต่อการเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชีย

- กำหนดให้ตัวแปรลักษณะการรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางเป็นตัวแปรหุ่น ซึ่งถ้ารับผิดชอบเอง (จ่ายเอง) ให้เท่ากับ 1 และไม่ได้รับผิดชอบ (เบิกได้) ให้เท่ากับ 0 พบว่าผู้โดยสารที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเอง (จ่ายเอง) มีโอกาสที่จะเลือกสายการบินนกแอร์มากที่สุด (ความน่าจะเป็น 0.05) รองลงมาคือ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินวัน ทู โก (ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.04 และ 0.01 ตามลำดับ) แต่จะเลือกสายการบินไทยลดลง (ความน่าจะเป็นเท่ากับ -0.11)

- ตัวแปรวิธีการจองตั๋วโดยสารเป็นตัวแปรหุ่น กำหนดให้วิธีจองตั๋วโดยสารจากตัวแทนเป็น 1 และจองตั๋วด้วยวิธีอื่น ๆ เป็น 0 พบว่าความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารผ่านทางบริษัทตัวแทนจะเลือกสายการบินไทยเพิ่มขึ้น เท่ากับ 0.23 แต่จะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำลดลง โดยความน่าจะเป็นที่จะเลือกสายการบินวัน ทู โก มากกว่าสายการบินไทยแอร์เอเชียและนกแอร์

- กำหนดให้ตัวแปรระยะเวลาจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าเป็นตัวแปรหุ่น โดยเท่ากับ 1 ถ้าผู้โดยสารจองตั๋วในวันเดินทาง หรือก่อนล่วงหน้าไม่เกิน 3 วัน และเท่ากับ 0 ถ้าผู้โดยสารจองตั๋วล่วงหน้าตั้งแต่ 4 วันขึ้นไป พบว่าผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารในวันเดินทาง หรือก่อนล่วงหน้าไม่เกิน 3 วัน มีความน่าจะเป็นที่จะเลือกสายการบินวัน ทู โก มากที่สุด เท่ากับ 0.16 แต่จะเลือกสายการบินไทย สายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยแอร์เอเชียลดลง

5.4 ปัจจัยและคุณลักษณะที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารชาวต่างชาติ

ในการศึกษาปัจจัยและคุณลักษณะที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารชาวต่างชาติ ซึ่งกำหนดให้ผู้โดยสารชาวต่างชาติมีทางเลือก 2 ทางเลือกคือเลือกสายการบินไทยและเลือกสายการบินต้นทุนต่ำ และแบบจำลองที่ใช้ในการศึกษาคือ แบบจำลอง Binary Logit เพราะคาดว่าจำนวนผู้โดยสารชาวต่างชาติของสายการบินไทยจะมีสัดส่วนมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ 3 สายการบิน (นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และวัน ทู โก) เพราะสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยเพิ่งจะเปิดให้บริการ อาจทำให้ผู้โดยสารชาวต่างชาติยังไม่รู้จักสายการบินดังกล่าวมากนัก ส่งผลให้ผู้โดยสารเลือกสายการบินไทยมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ ในการศึกษาครั้งนี้จึงได้รวมผู้โดยสารของสายการบินนกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และวัน ทู โก และกำหนดให้ผู้โดยสารกลุ่มนี้เป็นผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำ ดังนั้น ในการประมาณค่าสมการผู้โดยสารชาวต่างชาตินี้จึงทำให้ทางเลือกของผู้โดยสารมีเพียง 2 ทางเลือก คือ ทางเลือกแรกคือเลือกสายการบินไทย และทางเลือกที่สองคือเลือกสายการบินต้นทุนต่ำ

อย่างไรก็ตามการศึกษานี้ได้ทดลองประมาณค่าด้วยแบบจำลอง Multinomial Logit ด้วย และได้ผลแตกต่างจากการประมาณค่าด้วยแบบจำลอง Binary Logit เล็กน้อย ดังนั้นจึงจะได้นำผลที่แตกต่างนั้นมาอธิบายเพิ่มเติมด้วย

แบบจำลอง Binary Logit ที่นำเสนอนี้ ได้ทดสอบความเหมาะสมของตัวแปรอิสระที่สามารถอธิบายการเลือกสายการบินของผู้โดยสารชาวต่างชาติ โดยเดิมที่มีตัวแปรรายได้ ซึ่งคาดว่าจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกสายการบินของผู้โดยสาร แต่ผลปรากฏว่าตัวแปรรายได้ไม่มีความสำคัญที่จะอธิบายการเลือกสายการบิน จึงได้ตัดตัวแปรรายได้ออกไป และทำให้มีจำนวนตัวแปรในการศึกษาเพิ่มขึ้น นอกจากนั้นตรวจสอบทางสถิติจากค่าสหสัมพันธ์ (correlation) ระหว่างตัวแปรอิสระแต่ละคู่ก่อน ปรากฏว่าไม่มีปัญหา Multicollinearity ดังนั้นการประมาณค่าด้วยแบบจำลอง Binary Logit จึงเหมาะสมที่จะอธิบายการเลือกสายการบินของผู้โดยสารชาวต่างชาติ

สำหรับค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรแต่ละตัวในแบบจำลองนั้น บอกได้เพียงว่าตัวแปรมีอิทธิพลหรือความสัมพันธ์ต่อกันหรือไม่ ทิศทางความสัมพันธ์มีลักษณะใดและมีความสัมพันธ์กันสูงหรือต่ำเท่านั้นเอง ดังนั้นในการอธิบายอิทธิพลของตัวแปรแต่ละตัวจึงพิจารณาจากค่าสถิติและเครื่องหมายหน้าค่าสัมประสิทธิ์เป็นหลัก และจากผลการวิเคราะห์นี้จะทำให้พอทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกสายการบินของผู้โดยสารชาวต่างชาติ ผลการประมาณค่าด้วยแบบจำลอง Binary Logit แสดงไว้ในตาราง 5.27

ตาราง 5.27 การประมาณค่าแบบจำลอง Binary Logit ของผู้โดยสารชาวต่างชาติ

ตัวแปร	สายการบินต้นทุนต่ำ	
	ค่าสัมประสิทธิ์	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ค่าคงที่	2.95	0.76
การรับรู้ต้นทุนการเดินทาง	0.07	0.06
ต้นทุนของเวลา	-0.14**	0.05
ต้นทุนความปลอดภัย	-0.03	0.04
เพศหญิง	-0.21	0.24
อายุ	-0.05***	0.01
การเดินทางร่วมกับเพื่อน	0.03**	0.25
การได้รับข้อมูลจากตัวแทนจำหน่าย	-0.95***	0.27
การจองตั๋วผ่านอินเทอร์เน็ต	1.32***	0.30
จองตั๋วตั้งแต่ 1 เดือนขึ้นไป	-2.40***	0.27
เคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาก่อน	0.20	0.26
Log likelihood = -228.9624		Restricted Log-likelihood = -351.4659
Pseudo R-squared = 0.34855		Chi squared = 245.0071
Sig. Level = 0.0000		N = 509

ที่มา : จากการประมาณค่า

* มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.10 ** มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.05 *** มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01

ตัวแปรตาม = โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยตัดสินใจเลือกใช้สายการบิน โดยกำหนดให้

$j = 0$ โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยตัดสินใจเลือกใช้สายการบินไทย

$j = 1$ โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยตัดสินใจเลือกใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

จากผลการศึกษาพบว่าค่า Pseudo R-squared เท่ากับ 0.34855 หมายถึงแบบจำลองข้างต้นสามารถอธิบายเหตุการณ์การเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารชาวต่างชาติได้พอสมควร และผลการทำนายกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในแบบจำลอง Binary Logit ปรากฏว่า สามารถทำนายกลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้สายการบินไทยได้ร้อยละ 71.61 (จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้สายการบินไทย 236 ตัวอย่าง) กลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้สายการบินต้นทุนต่ำได้ร้อยละ 82.05 (จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ 273 ตัวอย่าง)

เมื่อทำการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลอง Binary Logit เพื่อหาปัจจัยที่กำหนดการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารชาวต่างชาติ และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินจากตารางที่ 5.27 สามารถอธิบายได้ดังนี้

ต้นทุนของเวลา (F2) ผู้โดยสารที่มีต้นทุนของเวลามากขึ้น มีโอกาสที่จะเลือกใช้สายการบินต้นทุนต่ำน้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งตรงกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือผู้โดยสารชาวต่างชาติกลุ่มนี้จะเลือกสายการบินโดยพิจารณาจากความสะดวกต่อเวลาของสายการบินก่อนปัจจัยอื่น ๆ และจะยอมรับได้น้อยมากหากสายการบินที่เลือกมีความล่าช้า นอกจากนี้ผู้โดยสารชาวต่างชาติกลุ่มนี้อาจจะจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าที่มีการต่อเครื่องบิน (connecting flight) ตามเวลาที่ระบุในตัวโดยสาร ซึ่งหากเที่ยวบินหนึ่งมีความล่าช้า จะทำให้ผู้โดยสารพลาดอีกเที่ยวบินหนึ่ง

อายุ (AGE) ผู้โดยสารที่มีอายุมากขึ้น มีโอกาสจะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำน้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01 กล่าวคือผู้โดยสารที่มีอายุมากขึ้นหรือไม่ใช่วัยรุ่นซึ่งส่วนหนึ่งมีข้อจำกัดทางร่างกายทำให้ต้องเลือกสายการบินที่มีความสะดวกสบายที่สุด นอกจากนี้ผู้โดยสารที่มีอายุมากขึ้น อาจมีประสบการณ์ในการมาท่องเที่ยวในประเทศไทยและทำให้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับสายการบินไทย ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ในส่วนนี้เองจึงทำให้ผู้โดยสารที่มีอายุมากขึ้นเลือกสายการบินไทยมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ อย่างไรก็ตามผู้โดยสารที่เป็นวัยรุ่นหรือที่มีอายุน้อยจะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำมากกว่าสายการบินไทย กล่าวคือผู้โดยสารกลุ่มนี้มีงบประมาณในการเดินทางน้อยกว่าผู้โดยสารที่มีอายุมาก จึงทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางประหยัดที่สุด

ลักษณะผู้ร่วมเดินทาง (FRIEND) ผู้โดยสารที่เดินทางมากับเพื่อน มีโอกาสจะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำมากขึ้นเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.05 เนื่องจากผู้โดยสารกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นวัยรุ่น ซึ่งเดินทางมากับเพื่อนเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งต้องการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้มากที่สุด เพื่อจะได้มีงบประมาณในการท่องเที่ยวมากขึ้น ประกอบกับผู้โดยสารกลุ่มนี้ไม่ได้ต้องการความสะดวกสบายในการเดินทางมากนัก ซึ่งทำให้เลือกสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งมีราคาประหยัดและความสะดวกสบายค่อนข้างน้อย

การได้รับข้อมูลของสายการบิน (INFO_AGENCY) ผู้โดยสารที่ได้รับข้อมูลของสายการบินจากบริษัทตัวแทนจำหน่าย มีโอกาสจะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำน้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01 เนื่องจากสายการบินไทยเป็นสายการบินที่บินระหว่างประเทศด้วย จึงมีบริษัทตัวแทนอยู่ต่างประเทศ แต่สายการบินต้นทุนต่ำของไทยไม่มีเที่ยวบินระหว่างประเทศ (ยกเว้น ไทยแอร์เอเชีย) จึงไม่มีบริษัทตัวแทนอยู่ต่างประเทศ ดังนั้นผู้โดยสารที่ได้รับข้อมูลและจองตั๋วเครื่องบินจากบริษัทตัวแทน จึงเลือกใช้สายการบินไทยมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ

วิธีการจองตั๋วโดยสาร (B_NET) ผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารจากอินเทอร์เน็ตมีโอกาสจะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำมากขึ้นเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01 เนื่องจากผู้โดยสารที่ชอบใช้อินเทอร์เน็ตสามารถค้นหาข้อมูลของสายการบินต้นทุนต่ำได้ และเลือกสายการบินที่มีราคาประหยัด

ระยะเวลาในการจองตั๋วโดยสาร (MONTH) ผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารตั้งแต่ 1 เดือนขึ้นไปมีโอกาสจะเลือกใช้สายการบินต้นทุนต่ำน้อยลงเมื่อเทียบกับสายการบินไทย อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01 เนื่องจากผู้โดยสารกลุ่มนี้อาจมีการวางแผนการเดินทางไว้ล่วงหน้าและไม่อยากให้เกิดความผิดพลาดในการเดินทาง เช่น เที่ยวบินมีความล่าช้า เป็นต้น นอกจากนี้เวลาต่อเที่ยวบินไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ต้องการสายการบินที่มีเที่ยวบินจำนวนมากเพื่อความสะดวก และจะได้ไม่ต้องรอเที่ยวบินนาน ดังนั้นในการจองตั๋วโดยสารล่วงหน้านาน จะทำให้ผู้โดยสารมีโอกาสเลือกเที่ยวบินที่ต้องการได้ก่อนผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารในระยะเวลานั้น

ความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารชาวต่างชาติจะตัดสินใจเลือกใช้บริการบินภายในประเทศ
(Marginal Effect)

จากแบบจำลอง Binary Logit ที่ได้สามารถนำมาประมาณค่าความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารชาวต่างชาติคนใดคนหนึ่งจะเลือกสายการบินแตกต่างกัน โดยผลจากการประมาณค่าความน่าจะเป็นสามารถแสดงได้ในตาราง 5.28

ตาราง 5.28 ความน่าจะเป็นในการเลือกสายการบินต้นทุนต่ำของผู้โดยสารชาวต่างชาติ
(หน่วย : ร้อยละ)

ตัวแปร	สายการบินต้นทุนต่ำ
การรับรู้ต้นทุนการเดินทาง	0.02
ต้นทุนของเวลา	-0.03
ต้นทุนความปลอดภัย	-0.01
เพศหญิง	-0.05
อายุ	-0.12
การเดินทางร่วมกับเพื่อน	0.13
การได้รับข้อมูลจากตัวแทนจำหน่าย	-0.23
การจองตั๋วผ่านอินเทอร์เน็ต	0.31
จองตั๋วตั้งแต่ 1 เดือนขึ้นไป	-0.53
เคยใช้บริการบินต้นทุนต่ำมาก่อน	0.05

ที่มา : จากการประมาณค่า (marginal effect at mean value)

จากตาราง 5.28 แสดงผลการประมาณค่าความน่าจะเป็นของผู้โดยสารชาวต่างชาติที่จะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำ สามารถอธิบายได้ดังนี้

- ตัวแปรการรับรู้ต้นทุนการเดินทางเป็นตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ที่ได้จากการรวมกลุ่มด้วยวิธี Factor Analysis โดยกำหนดให้มีการวัดเป็นคะแนนตั้งแต่ 0 ถึง 10 ซึ่งการรับรู้ต้นทุนการเดินทางน้อยที่สุดให้เท่ากับ 0 และการรับรู้ต้นทุนการเดินทางมากที่สุดให้เท่ากับ 10 จากผลการศึกษาพบว่าค่าเฉลี่ยของการรับรู้ต้นทุนการเดินทางของผู้โดยสารชาวต่างชาติเท่ากับ 6.25 ถ้าผู้โดยสารรับรู้ต้นทุนการเดินทางมากขึ้น 1 หน่วยจากค่าเฉลี่ย จะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้นที่ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.02

- ตัวแปรต้นทุนของเวลาเป็นตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ที่ได้จากการรวมกลุ่มด้วยวิธี Factor Analysis โดยกำหนดให้มีการวัดเป็นคะแนนตั้งแต่ 0 ถึง 10 ซึ่งต้นทุนของเวลาน้อยที่สุดให้เท่ากับ 0 และต้นทุนของเวลามากที่สุดให้เท่ากับ 10 จากผลการศึกษาพบว่าค่าเฉลี่ยต้นทุนของเวลาของผู้โดยสารชาวต่างชาติเท่ากับ 6.10 พบว่าถ้าผู้โดยสารมีต้นทุนเวลาเพิ่มขึ้น 1 หน่วยจากค่าเฉลี่ยมีโอกาสจะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำน้อยลง ที่ความน่าจะเป็น -0.03

- ตัวแปรต้นทุนของความปลอดภัยเป็นตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ที่ได้จากการรวมกลุ่มด้วยวิธี Factor Analysis โดยกำหนดให้มีการวัดเป็นคะแนนตั้งแต่ 0 ถึง 10 ซึ่งต้นทุนของความปลอดภัยน้อยที่สุดให้เท่ากับ 0 และต้นทุนของความปลอดภัยมากที่สุดให้เท่ากับ 10 จากผลการศึกษาพบว่าค่าเฉลี่ยต้นทุนของความปลอดภัยของผู้โดยสารชาวต่างชาติเท่ากับ 4.93 พบว่าถ้าผู้โดยสารมีต้นทุนความปลอดภัยเพิ่มขึ้น 1 หน่วยจากค่าเฉลี่ย มีโอกาสจะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำลดลง ที่ความน่าจะเป็นเท่ากับ -0.01

- ตัวแปรเพศเป็นตัวแปรหุ่น กำหนดให้เพศหญิงเท่ากับ 1 และเพศชายเท่ากับ 0 พบว่าผู้โดยสารเป็นเพศหญิง มีโอกาสจะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำลดลง (ความน่าจะเป็น -0.05)

- ตัวแปรอายุเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ โดยค่าเฉลี่ยของอายุผู้โดยสารชาวต่างชาติเท่ากับ 32.54 ปี ถ้าผู้โดยสารมีอายุเพิ่มขึ้น 1 ปี จากค่าเฉลี่ยมีโอกาสจะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำลดลง (ความน่าจะเป็นเท่ากับ -0.12)

- ตัวแปรลักษณะผู้ร่วมเดินทางเป็นตัวแปรหุ่น กำหนดให้เท่ากับ 1 ถ้าผู้โดยสารเดินทางมาพร้อมกับเพื่อน และเท่ากับ 0 ถ้าผู้โดยสารเดินทางมาพร้อมกับบุคคลอื่น ๆ พบว่าถ้าผู้โดยสารเดินทางมากับเพื่อนมีโอกาสที่จะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำมากขึ้น (ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.13)

- ตัวแปรการได้รับข้อมูลของสายการบิน เป็นตัวแปรหุ่นกำหนดให้เท่ากับ 1 ถ้าได้รับข้อมูลสายการบินจากบริษัทตัวแทนจำหน่าย และเท่ากับ 0 ถ้าได้รับข้อมูลจากสื่ออื่น ๆ พบว่าถ้าได้รับข้อมูลของสายการบินจากตัวแทนจำหน่าย มีโอกาสจะเลือกใช้สายการบินต้นทุนต่ำลดลง ที่ความน่าจะเป็นเท่ากับ -0.23

- ตัวแปรวิธีการจองตั๋วโดยสารเป็นตัวแปรหุ่น กำหนดให้เท่ากับ 1 ถ้าจองตั๋วโดยสารผ่านอินเทอร์เน็ต และเท่ากับ 0 ถ้าจองตั๋วโดยสารวิธีอื่น ๆ พบว่าถ้าผู้โดยสารจองตั๋วโดยสารผ่านอินเทอร์เน็ต จะมีโอกาสเลือกใช้สายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น ที่ความน่าจะเป็น 0.31
- ตัวแปรระยะเวลาในการจองตั๋วโดยสารเป็นตัวแปรหุ่น กำหนดให้เท่ากับ 1 ถ้าจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าตั้งแต่ 1 เดือนขึ้นไป และเท่ากับ 0 ถ้าจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1 เดือน พบว่าถ้าผู้โดยสารจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าตั้งแต่ 1 เดือนขึ้นไป มีโอกาสที่จะเลือกสายการบินต้นทุนต่ำลดลง ที่ความน่าจะเป็น -0.53
- ตัวแปรประสบการณ์การใช้สายการบินต้นทุนต่ำนอกประเทศไทย กำหนดให้เท่ากับ 1 ถ้าผู้โดยสารเคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาก่อน และเท่ากับ 0 ถ้าผู้โดยสารไม่เคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาก่อน พบว่าถ้าผู้โดยสารเคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาก่อนมีโอกาสจะเลือกใช้สายการบินต้นทุนต่ำมากขึ้น ที่ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.05

จากข้อมูลของผู้โดยสารชาวต่างชาติชุดเดียวกันกับการประมาณค่าด้วยแบบจำลอง Binary Logit ได้นำมาทดลองประมาณค่าด้วยแบบจำลอง Multinomial Logit และพบว่าสามารถประมาณค่าออกมาได้ โดยพบว่าตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอีก 1 ตัวแปร ได้แก่ ประสบการณ์การใช้สายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งให้ผลการศึกษาว่า ผู้โดยสารชาวต่างชาติที่เคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาก่อนจะเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียมากกว่าสายการบินไทย

อนึ่งการทดสอบคุณสมบัติ IIA ปรากฏว่าไม่ละเมิดข้อสมมติฐาน IIA (χ^2 ของ Hausman's specification test และค่า Prob. เมื่อมีการลดหรือเพิ่มทางเลือก⁵ ได้แก่ การเปรียบเทียบทางเลือกที่ 1 กับทางเลือกที่ 2 ค่า χ^2 เท่ากับ 31.92 และค่า Prob. เท่ากับ 0.079 การเปรียบเทียบทางเลือกที่ 1 กับทางเลือกที่ 3 ค่า χ^2 เท่ากับ 0.43 และค่า Prob. เท่ากับ 1.000 และการเปรียบเทียบทางเลือกที่ 2 กับทางเลือกที่ 3 ค่า χ^2 เท่ากับ 1.16 และค่า Prob. เท่ากับ 1.000) แสดงว่าแบบจำลอง Multinomial Logit สามารถนำมาประมาณค่าสมการผู้โดยสารชาวต่างชาติได้ โดยไม่ต้องผ่อนคลาย

⁵ การตัดสินใจเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารชาวต่างชาติ โดยกำหนดให้มี 4 ทางเลือก ได้แก่ ทางเลือกที่ 1 เลือกสายการบินนกแอร์ ทางเลือกที่ 2 เลือกสายการบินไทยแอร์เอเชีย ทางเลือกที่ 3 เลือกสายการบินวัน ทู โก และกำหนดให้ทางเลือกที่ 4 เลือกสายการบินไทยเป็น Baseline Category

ข้อสมมติฐาน IIA ด้วยการประมาณค่าสมการผู้โดยสารชาวไทยจากแบบจำลอง Nested Logit ดังนั้นแสดงว่าทางเลือกในการตัดสินใจเลือกแต่ละสายการบิน มีความแตกต่างกันสูงและเป็นอิสระต่อกันในสายตาของผู้โดยสารชาวต่างชาติ นอกจากนี้ได้ทดสอบความเหมาะสมของตัวแปรอิสระต่าง ๆ ด้วยการตรวจสอบค่าสหสัมพันธ์ (correlation) แล้วพบว่าไม่มีปัญหา Multicollinearity ดังนั้นแบบจำลองนี้จึงมีความเหมาะสมที่จะอธิบายสมการผู้โดยสารชาวต่างชาติได้ ซึ่งผลการศึกษาแสดงไว้ในตาราง 5.29

ตาราง 5.29 การประมาณค่าแบบจำลอง Multinomial Logit ของผู้โดยสารชาวต่างชาติ

ตัวแปร	นกแอร์		ไทยแอร์เอเชีย		วัน ทุ โก	
	ค่าสัมประสิทธิ์	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าสัมประสิทธิ์	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าสัมประสิทธิ์	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ค่าคงที่	1.57	1.04	-0.05	1.00	3.56	1.01
การรับรู้ต้นทุนการเดินทาง	0.10	0.08	0.10	0.07	0.02	0.07
ต้นทุนของเวลา	-0.05	0.08	-0.15**	0.07	-0.19***	0.07
ต้นทุนความปลอดภัย	-0.08	0.05	-0.01	0.05	-0.00	0.05
เพศหญิง	-0.56*	0.34	0.11	0.31	-0.23	0.31
อายุ	-0.04**	0.02	-0.03*	0.02	-0.10***	0.02
การเดินทางร่วมกับเพื่อน	0.48	0.35	0.74**	0.32	0.36	0.31
การได้รับข้อมูลจากตัวแทนจำหน่าย	-1.60***	0.39	-1.73***	0.46	0.04	0.35
การจองตั๋วผ่านอินเทอร์เน็ต	-0.25	0.40	2.38***	0.36	0.96**	0.39
จองตั๋วตั้งแต่ 1 เดือนขึ้นไป	-2.20***	0.43	-2.00***	0.34	-2.99***	0.42
เคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาก่อน	-0.14	0.34	0.60*	0.35	0.19	0.33
Log likelihood = -452.2434			Restricted Log-Likelihood = -642.3869			
Pseudo R-squared = 0.2960			Chi squared = 380.2871			
Sig. Level = 0.0000			N = 509			

ที่มา : จากการประมาณค่า

* มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.10 ** มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.05 *** มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01

ตัวแปรตาม = โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยตัดสินใจเลือกใช้สายการบินต่าง ๆ โดยกำหนดให้

j = 1 โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยตัดสินใจเลือกใช้สายการบินนกแอร์

j = 2 โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยตัดสินใจเลือกใช้สายการบินไทยแอร์เอเชีย

j = 3 โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยตัดสินใจเลือกใช้สายการบินวัน ทุ โก

กำหนดให้โอกาสที่ผู้โดยสารชาวไทยตัดสินใจเลือกใช้สายการบินไทย j = 0 เป็น Baseline Category

จากผลการศึกษาสมการผู้โดยสารชาวต่างชาติด้วยแบบจำลอง Multinomial Logit ให้ผลการศึกษาที่แตกต่างจากผลการศึกษาด้วยแบบจำลอง Binary Logit กล่าวคือ มีตัวแปรที่สามารถอธิบายพฤติกรรมกรรมการเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารชาวต่างชาติเพิ่มขึ้นอีก 1 ตัวแปร คือ ตัวแปรประสบการณ์การใช้สายการบินต้นทุนต่ำ แต่ในรายละเอียดอื่น ๆ ให้ผลเหมือนกับการทดสอบด้วยแบบจำลอง Binary Logit

จากประสบการณ์การใช้สายการบินต้นทุนต่ำของผู้โดยสารชาวต่างชาติ ที่เคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาก่อน ซึ่งไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย จะเลือกใช้สายการบินไทยแอร์เอเชียมากกว่าสายการบินไทย แต่ไม่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินนกแอร์ และสายการบินวัน ทู โก แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารรู้จักสายการบินไทยแอร์เอเชียมากกว่าสายการบินนกแอร์ และวัน ทู โก ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะว่า สายการบินไทยแอร์เอเชียมีเครือข่ายในต่างประเทศมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำอื่น ๆ ของไทย ทำให้ผู้โดยสารเลือกสายการบินไทยแอร์เอเชียมากกว่าสายการบินนกแอร์ และวัน ทู โก

นอกจากนี้ความน่าจะเป็นในการเลือกสายการบินของผู้โดยสารชาวต่างชาติ จากการประมาณค่าด้วยแบบจำลอง Multinomial Logit แสดงได้จากตาราง 5.30

ตาราง 5.30 ความน่าจะเป็นในการเลือกสายการบินของผู้โดยสารต่างชาติ

ตัวแปร	การบินไทย	นกแอร์	ไทยแอร์เอเชีย	วัน ทูโก
การรับรู้ต้นทุนการเดินทาง	-0.10	0.01	0.01	0.00
ต้นทุนของเวลา	0.02	0.00	-0.10	-0.01
ต้นทุนความปลอดภัย	0.00	-0.01	0.00	0.00
เพศหญิง	0.03	-0.05	0.04	-0.02
อายุ	0.01	0.00	0.00	-0.01
การเดินทางร่วมกับเพื่อน	-0.08	0.02	0.06	0.00
การได้รับข้อมูลจากตัวแทนจำหน่าย	0.15	-0.10	-0.16	0.12
การจองตั๋วผ่านอินเทอร์เน็ต	-0.16	-0.11	0.25	0.02
จองตั๋วตั้งแต่ 1 เดือนขึ้นไป	0.35	-0.08	-0.06	-0.21
เคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาก่อน	-0.03	-0.03	0.07	0.00

ที่มา : จากการประมาณค่า (marginal effect at mean value)

จากตาราง 5.30 แสดงความน่าจะเป็นในการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารต่างชาติ สามารถอธิบายได้ดังนี้

ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินของผู้โดยสารต่างชาติที่มีความแตกต่างจากการประมาณค่าด้วยแบบจำลอง Binary Logit คือตัวแปรประสบการณ์การใช้สายการบินต้นทุนต่ำนอกประเทศไทย ซึ่งกำหนดให้เท่ากับ 1 ถ้าผู้โดยสารเคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาก่อน และเท่ากับ 0 ถ้าผู้โดยสารไม่เคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาก่อน พบว่าถ้าผู้โดยสารเคยใช้สายการบินต้นทุนต่ำมาก่อนมีโอกาสจะเลือกใช้สายการบินไทยแอร์เอเชียมากขึ้น ที่ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.07