

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

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

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

นอกจากนั้นสายการบินต้นทุนต่ำยังได้รับความนิยมในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพราะมีการเปิดให้บริการในเส้นทางที่ครอบคลุมทุกประเทศในภูมิภาค (ยกเว้นประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และบรูไน)

สายการบินต้นทุนต่ำที่เปิดดำเนินการในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และให้บริการเส้นทางภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ได้แก่

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

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

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

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

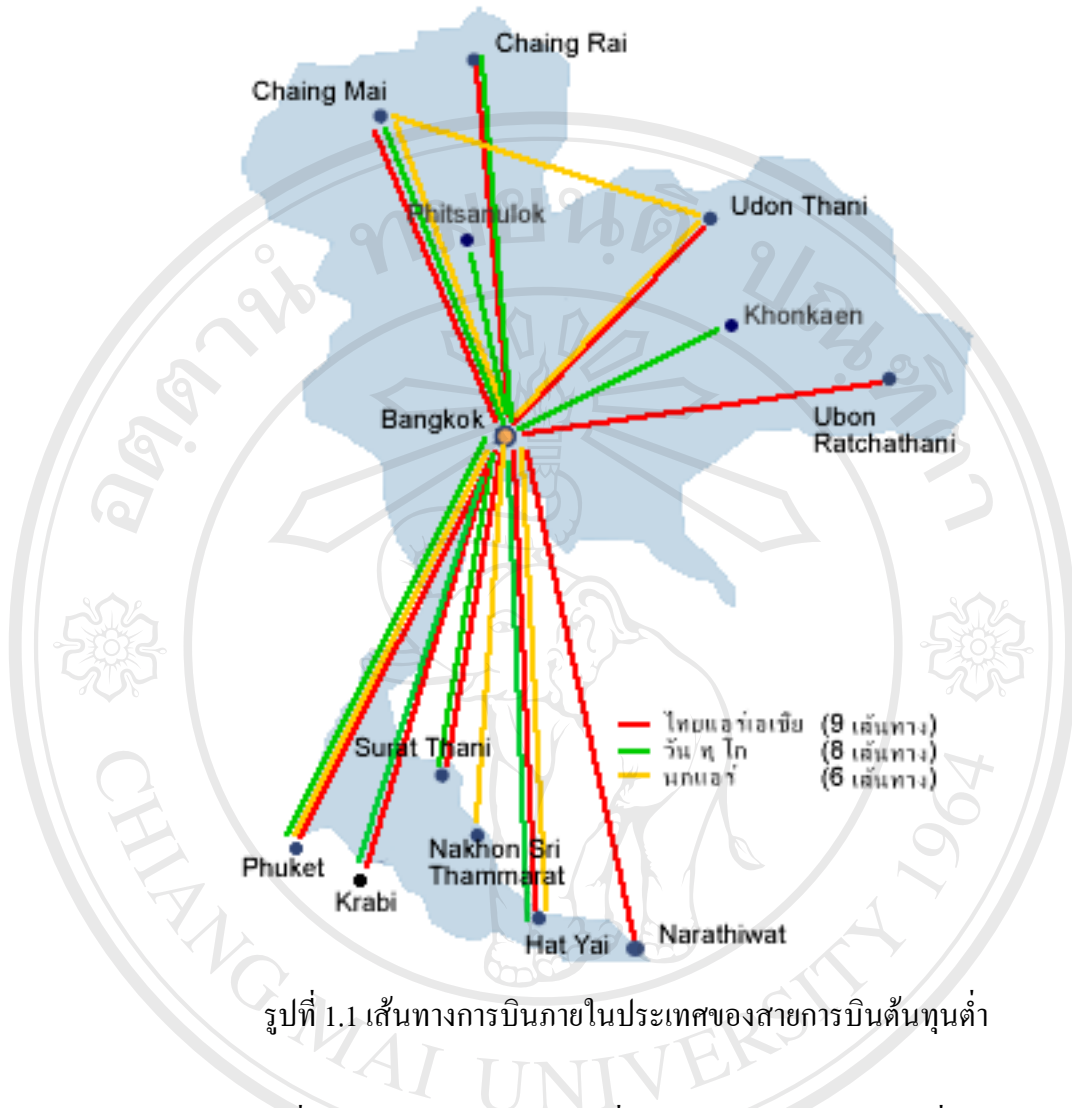
(5) สายการบินโลออนแอร์เปิดดำเนินการในประเทศอินโดนีเซีย ให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย (สายการบินโลออนแอร์, 2549)

ดังนั้นจึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจเมื่อค่าโดยสารสายการบินในภูมิภาคมายังประเทศไทยลดลงเนื่องจากการมีสายการบินต้นทุนต่ำแล้ว จะส่งผลให้นักท่องเที่ยวเดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นหรือไม่

ในปัจจุบันสายการบินต้นทุนต่ำกำลังทำให้เกิดการแบ่งกลุ่มผู้ให้บริการในธุรกิจการบินระหว่างสายการบินปกติและสายการบินต้นทุนต่ำอย่างชัดเจน กล่าวคือสายการบินต้นทุนต่ำจะเหมาะสำหรับผู้โดยสารที่เป็นนักเดินทางที่เน้นความประหยัด และโดยสารในเส้นทางบินระยะสั้น ผู้โดยสารมักจะยอมลดความสะดวกสบายบางอย่างแลกกับค่าโดยสารที่ต่ำลง และเดินทางในเส้นทางบินภายในประเทศหรือไปประเทศใกล้เคียง ในขณะที่สายการบินปกติจะเหมาะสำหรับผู้โดยสารที่ยอมจ่ายค่าโดยสารแพงกว่าแต่ต้องการความสะดวกสบายหรือความตรงต่อเวลา และโดยสารในเส้นทางการบินระยะปานกลางหรือระยะไกล

ในเมื่อสายการบินต้นทุนต่ำได้รับความสนใจในหมู่นักเดินทางที่เน้นความประหยัด ดังนั้นการมีสายการบินต้นทุนต่ำเปิดให้บริการระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศอื่น ๆ ย่อมน่าจะส่งผลต่อการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเดินทางมาเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น

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



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

ดังนั้นจึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจว่าเมื่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางของนักท่องเที่ยวลดลงจากการใช้สายการบินต้นทุนต่ำแล้ว จะทำให้ค่าใช้จ่ายเปลี่ยนในส่วนอื่นเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร นักท่องเที่ยวจะนำเงินจำนวนนี้ไปใช้จ่ายในกิจกรรมใดเพิ่มขึ้น นักท่องเที่ยวจะเพิ่มจำนวนวันที่พัก

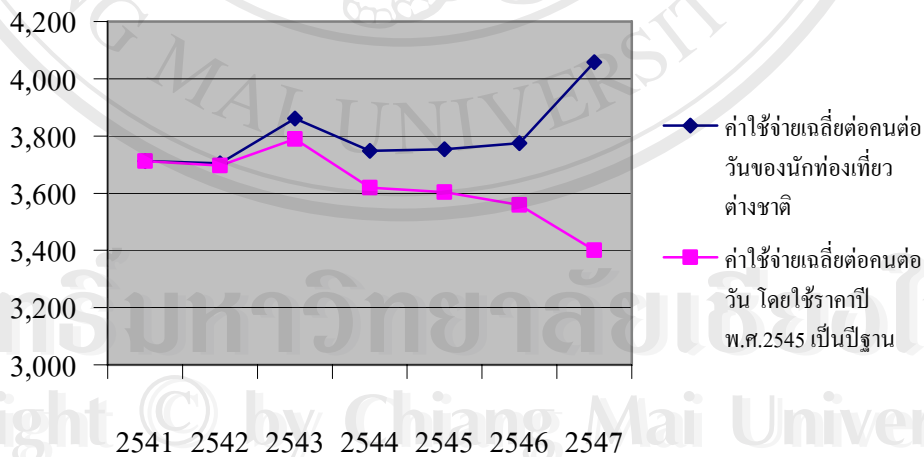
อยู่ในประเทศไทยนานขึ้นหรือไม่ รวมทั้งจะส่งผลให้นักท่องเที่ยวเพิ่มการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวอื่นๆ ภายในประเทศนอกเหนือจากที่ตั้งใจไว้หรือไม่ หรือนำเงินส่วนนี้กลับประเทศของตัวเอง

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

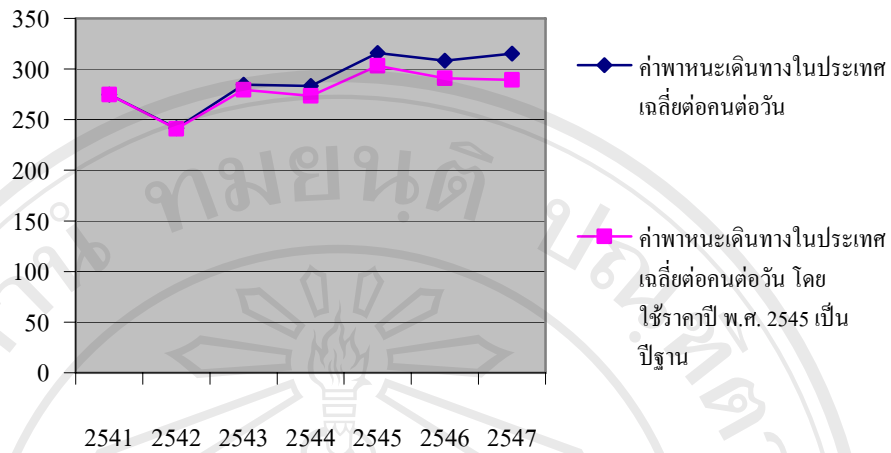
ปี พ.ศ.	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
อัตราเงินเฟ้อ	100.00	100.21	101.88	103.54	104.17	106.04	108.96
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวัน ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	3,712	3,704	3,861	3,747	3,753	3,774	4,057
ค่าพาหนะเดินทางใน ประเทศเฉลี่ยต่อคนต่อวัน	274	241	284	283	315	308	315
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวัน ที่แท้จริง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

ที่มาของค่าใช้จ่าย: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2548)

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



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



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

คำตอบเหล่านี้ จะช่วยให้ผู้วางแผนนโยบายทราบว่าสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศจะมีอิทธิพลในการชักจูงให้นักท่องเที่ยวให้เดินทางเข้ามายังประเทศไทยหรือไม่ และผู้ที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำเดินทางในประเทศจะมีพฤติกรรมการเดินทางแตกต่างกันหรือไม่ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายในการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำจะทำให้ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวส่วนอื่นเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาผลกระทบของการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเดินทางมาเที่ยวในประเทศไทย

1.2.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

1.2.3 เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1.3.1 ให้ข้อมูลในการตัดสินใจเชิงนโยบายสำหรับการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้สายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศในการดึงดูดนักท่องเที่ยวมายังประเทศไทย

1.3.2 เป็นข้อมูลประกอบการวางแผนนโยบายเพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว จากกลุ่มลูกค้าสายการบินต้นทุนต่ำ

1.3.3 เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายของสายการบินต่าง ๆ ในด้านกลุ่มลูกค้าที่จะได้รับหรือสูญเสียไป หลังจากการเปิดให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางภายในประเทศ

1.4 ขอบเขตการศึกษา

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

1.5 องค์ประกอบของวิทยานิพนธ์

วิทยานิพนธ์ประกอบด้วยเนื้อหาทั้งหมด 5 บท ดังนี้ คือ

บทที่ 1 บทนำ ประกอบไปด้วยที่มาและความสำคัญของปัญหา, วัตถุประสงค์ของการศึกษา, ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา, ขอบเขตการศึกษา และองค์ประกอบของวิทยานิพนธ์

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

บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย ประกอบด้วย ข้อมูลและการรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา, การวิเคราะห์ข้อมูล และแบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา

บทที่ 4 ผลการศึกษา แบ่งเป็นสามส่วนตามวัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์

บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ ประกอบด้วยผลสรุปทั้งหมดจากการศึกษา และ
ข้อเสนอแนะ



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved