



ภาคผนวก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved



ภาคผนวก ก

การรวมกลุ่มตัวแปรด้วยวิธี Factor Analysis

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

1. การรวมกลุ่มตัวแปรด้วยวิธี Factor Analysis ของผู้โดยสารชาวไทยและชาวต่างชาติ

ตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ที่รวมกลุ่มด้วยวิธีนี้ประกอบด้วย

- 1.1 การรับรู้ต้นทุนการเดินทาง
- 1.2 ต้นทุนของเวลา
- 1.3 ต้นทุนความปลอดภัย

1.1 การรับรู้ต้นทุนการเดินทาง

ตัวแปรย่อยที่ใช้อธิบายการรับรู้ต้นทุนการเดินทาง ได้แก่

ตาราง ก 1 ตัวแปรย่อยที่อธิบายต้นทุนในการเดินทาง

| ตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ | สัญลักษณ์ |
|--|-----------|
| ตัวแปรด้านต้นทุนในการเดินทาง | F_1 |
| 1) ถ้าผู้โดยสารไม่ได้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางเองทั้งหมดแสดงว่ารับรู้ต้นทุนในการเดินทางน้อย | f_{11} |
| 2) ถ้าส่วนใหญ่ผู้โดยสารไม่จัดสรรค่าใช้จ่ายในการเดินทางไว้ล่วงหน้าแสดงว่ารับรู้ต้นทุนในการเดินทางน้อย | f_{12} |
| 3) ถ้าผู้โดยสารไม่หาข้อมูลเกี่ยวกับราคาค่าโดยสารของสายการบินที่ใช้บริการเสมอแสดงว่ารับรู้ต้นทุนในการเดินทางน้อย | f_{13} |
| 4) ถ้าผู้โดยสารตัดสินใจใช้สายการบินใดสายการบินหนึ่งโดยไม่สนใจเรื่องของการลดราคาและมีโปรโมชั่นแสดงว่ารับรู้ต้นทุนในการเดินทางน้อย | f_{14} |
| 5) ถ้าผู้โดยสารมีความคิดเห็นว่าคุณภาพของสายการบินมีความสำคัญมากกว่าราคาค่าโดยสารแสดงว่ารับรู้ต้นทุนในการเดินทางน้อย | f_{15} |

1.2 ต้นทุนของเวลา

ตัวแปรย่อยที่ใช้อธิบายต้นทุนของเวลา ได้แก่

ตาราง ก 2 ตัวแปรย่อยที่อธิบายตัวแปรด้านต้นทุนของเวลา

| ตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ | สัญลักษณ์ |
|--|-----------|
| ตัวแปรด้านต้นทุนของเวลา | F_2 |
| 1) ถ้าภารกิจที่จุดหมายปลายทางของผู้โดยสารไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเวลาได้ แสดงว่าต้นทุนของเวลาสูง | f_{21} |
| 2) ถ้าผู้โดยสารเลือกสายการบินโดยพิจารณาจากการตรงต่อเวลาก่อนปัจจัยอื่น ๆ แสดงว่าต้นทุนของเวลาสูง | f_{22} |
| 3) ถ้าผู้โดยสารยอมรับไม่ได้หากสายการบินที่เลือกมีความล่าช้าแสดงว่าต้นทุนของเวลาสูง | f_{23} |
| 4) ถ้าเวลาในการเดินทางครั้งนี้ของผู้โดยสารไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินทางใหม่ได้แสดงว่าต้นทุนของเวลาสูง | f_{24} |
| 5) ถ้าผู้โดยสารเดือดร้อนที่สุดหากสายการบินที่เลือก ยกเลิกเที่ยวบินกะทันหัน แสดงว่าต้นทุนของเวลาสูง | f_{25} |

1.3 ต้นทุนความปลอดภัย

ตัวแปรย่อยที่ใช้อธิบายต้นทุนความปลอดภัย ได้แก่

ตาราง ก 3 ตัวแปรย่อยที่อธิบายตัวแปรด้านต้นทุนความปลอดภัย

| ตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ | สัญลักษณ์ |
|---|-----------|
| ตัวแปรด้านต้นทุนความปลอดภัย | F_3 |
| 1) ถ้าผู้โดยสารศึกษาคู่มือการใช้อุปกรณ์นิรภัยบนเครื่องบินทุกครั้งแสดงว่ามีต้นทุนของชีวิตสูง | f_{31} |
| 2) ถ้าผู้โดยสารรัดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งเมื่อขึ้นเครื่องบินแสดงว่ามีต้นทุนของชีวิตสูง | f_{32} |
| 3) ถ้าก่อนขึ้นเครื่องบินผู้โดยสารปิดวิทยุสื่อสารทุกครั้งแสดงว่ามีต้นทุนของชีวิตสูง | f_{33} |
| 4) ถ้าผู้โดยสารเลือกสายการบินที่เคยใช้บริการมาก่อนแสดงว่ามีต้นทุนของชีวิตสูง | f_{34} |
| 5) ถ้าผู้โดยสารเอาใจใส่การสาธิตการใช้อุปกรณ์บนเครื่องบินของพนักงานบนเครื่องเสมอแสดงว่ามีต้นทุนของชีวิตสูง | f_{35} |
| 6) ถ้าผู้โดยสารศึกษาข้อมูลด้านความปลอดภัยของสายการบินที่เลือกใช้เสมอแสดงว่ามีต้นทุนของชีวิตสูง | f_{36} |

ผลการรวมกลุ่มด้วยวิธี Factor Analysis

ตัวแปรที่สามารถอธิบาย การรับรู้ต้นทุนการเดินทาง ต้นทุนของเวลา และต้นทุนความปลอดภัย ซึ่งได้ทดสอบความน่าเชื่อถือของตัวแปร โดย Reliability ซึ่งพิจารณาด้วยค่า Alpha และทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วย Correlation นอกจากนั้นพิจารณาจากค่า Component (เป็นค่าที่ใช้ weight ตัวแปรย่อยที่สามารถอธิบายตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ได้) และ ค่า % of Variance (เป็นค่าที่แสดงว่าตัวแปรย่อยสามารถอธิบายตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ได้ร้อยละเท่าใด) ผลการศึกษาของผู้โดยสารชาวไทยแสดงไว้ในตารางภาคผนวก ก 4 และผู้โดยสารชาวต่างชาติแสดงไว้ในตารางภาคผนวก ก 5

ตาราง ก 4 กลุ่มตัวแปรย่อยที่อธิบายตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ของผู้โดยสารชาวไทย

| ตัวแปร | ค่า Component | ค่า % of Variance | ค่า Alpha |
|--|---------------|-------------------|-----------|
| ตัวแปรด้านต้นทุนในการเดินทาง (F ₁) | | | |
| 1) การจัดสรรค่าใช้จ่ายในการเดินทางไว้ล่วงหน้า | 0.755 | | |
| 2) การข้อมูลเกี่ยวกับราคาค่าโดยสารของสายการบินที่ใช้บริการ | 0.881 | 63.61 | 0.71 |
| 3) ความสนใจต่อเรื่องของการลดราคาและมีโปรโมชั่น | 0.750 | | |
| ตัวแปรด้านต้นทุนของเวลา (F ₂) | | | |
| 1) ความสำคัญของภารกิจที่จุดหมายปลายทาง | 0.707 | | |
| 2) การพิจารณาความตรงต่อเวลาของสายการบิน | 0.782 | 58.55 | 0.64 |
| 3) การยอมรับต่อการยกเลิกเที่ยวบินของสายการบิน | 0.803 | | |
| ตัวแปรด้านต้นทุนความปลอดภัย (F ₃) | | | |
| 1) การศึกษาคู่่มือการใช้อุปกรณ์นิรภัยบนเครื่องบิน | 0.864 | 78.80 | 0.86 |
| 2) การเอาใจใส่การสาธิตการใช้อุปกรณ์นิรภัย | 0.898 | | |
| 3) การศึกษาข้อมูลด้านความปลอดภัยของสายการบิน | 0.901 | | |

ตาราง ก 5 กลุ่มตัวแปรที่อธิบายตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ของผู้โดยสารชาวต่างชาติ

| ตัวแปร | ค่า Component | ค่า % of Variance | ค่า Alpha |
|--|---------------|-------------------|-----------|
| ตัวแปรด้านต้นทุนในการเดินทาง (F_1) | | | |
| 1) การข้อมูลเกี่ยวกับราคาค่าโดยสารของสายการบินที่ใช้บริการ | 0.678 | | |
| 2) ความสนใจต่อเรื่องของการลดราคาและมีโปรโมชั่น | 0.789 | 50.00 | 0.49 |
| 3) การพิจารณาระหว่างราคาค่าโดยสารกับคุณภาพของสายการบิน | 0.646 | | |
| ตัวแปรด้านต้นทุนของเวลา (F_2) | | | |
| 1) ความสำคัญของภารกิจที่จุดหมายปลายทาง | 0.861 | 74.12 | 0.66 |
| 2) การพิจารณาความตรงต่อเวลาของสายการบิน | 0.861 | | |
| ตัวแปรด้านต้นทุนความปลอดภัย (F_3) | | | |
| 1) การศึกษาคู่่มือการใช้อุปกรณ์นิรภัยบนเครื่องบิน | 0.863 | | |
| 2) การเอาใจใส่การสาธิตการใช้อุปกรณ์นิรภัย | 0.914 | 81.56 | 0.89 |
| 3) การศึกษาข้อมูลด้านความปลอดภัยของสายการบิน | 0.931 | | |

จากตาราง 4 ก และ 5 ก แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวแปรในตารางสามารถอธิบายตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ได้ ซึ่งตัวแปรดังกล่าวได้คัดเลือกมาจากตัวแปรย่อยจากตาราง 1 ก 2 ก และ 3 ก เนื่องจากกลุ่มตัวแปรในตารางดังกล่าวมีค่า Component สูงกว่าตัวแปรย่อยอื่น ๆ และทำให้ค่า Alpha สูงขึ้น หากไม่ตัดตัวแปรย่อยบางตัวที่มีค่า Component ต่ำทิ้งไปจะทำให้ค่า Alpha น้อยลง ส่งผลให้ตัวแปรกลุ่มอธิบายตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ได้ไม่ดีเท่าที่ควร



ภาคผนวก ข

การประมาณค่าแบบจำลอง Nested Logit ของผู้โดยสารชาวไทย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

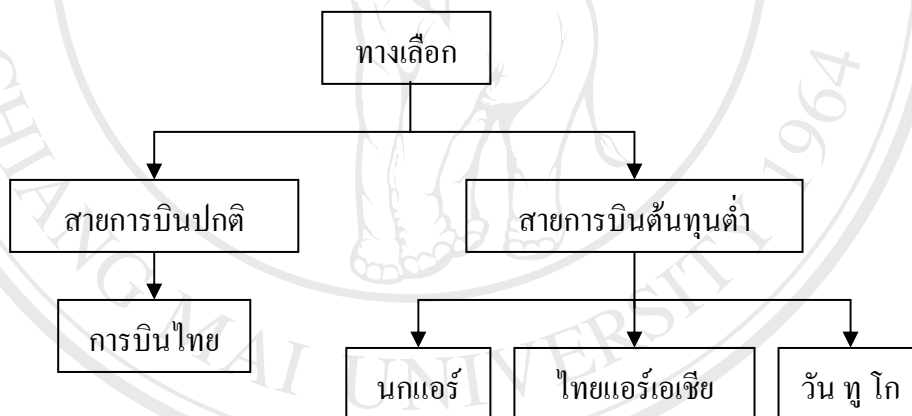
แบบจำลอง Nested Logit ของผู้โดยสารชาวไทย

เนื่องจากได้ทดลองประมาณค่าสมการผู้โดยสารชาวไทยด้วยแบบจำลอง Nested Logit เพื่อทดสอบว่าผลการศึกษาสอดคล้องหรือแตกต่างกับการประมาณค่าสมการผู้โดยสารด้วยแบบจำลอง Multinomial Logit ซึ่งผลการศึกษาพบว่ามีความสอดคล้องกัน

การประมาณค่าด้วยแบบจำลอง Nested Logit ได้สร้างตัวแปรขึ้นมาใหม่ด้วยการคูณแต่ละทางเลือก (มี 4 ทางเลือกได้แก่ เลือกสายการบินไทย: TG เลือกสายการบินนกแอร์: DD เลือกสายการบินไทยแอร์เอเชีย: FD และเลือกสายการบินวัน ทู โท: OX) กับตัวแปรอิสระ

การทดสอบด้วยแบบจำลองนี้กำหนดให้ผู้โดยสารเลือกเป็นลำดับ ซึ่งลำดับแรกคือเลือกประเภทของสายการบิน (สายการบินต้นทุนต่ำหรือสายการบินปกติ) ลำดับสองคือเลือกภายในสายการบินต้นทุนต่ำ (นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และวัน ทู โท) ดังแสดงในรูป ข 1

ทางเลือกที่ 1



รูป ข 1 แสดงทางเลือกในการตัดสินใจเลือกสายการบินของผู้โดยสารชาวไทย

ตัวแปรอิสระที่ใช้ในแบบจำลอง Nested Logit ได้แก่

1. การรับรู้ต้นทุนในการเดินทาง (F1)
2. ต้นทุนของเวลา (F2)
3. ต้นทุนความปลอดภัย (F3)
4. รายได้น้อยกว่า 30,000 บาท (INC1)
5. รายได้ 30,001 – 50,000 บาท (INC2)
6. เพศ (GEN)
7. อายุ (AGE)
8. อาชีพ (รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานอื่น ๆ ของรัฐ) (GOV)
9. การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี (EDU1)
10. การศึกษาระดับปริญญาตรี (EDU2)
11. การได้รับข้อมูลสายการบินจากอินเทอร์เน็ต (INFO_NET)
12. ระยะเวลาจองตั๋วโดยสารในวันเดินทาง – 3 วัน (W_IMM)

ผลการศึกษาจากแบบจำลอง Nested Logit ได้เสนอผลการศึกษาเป็น 2 ตาราง ซึ่งในตาราง 1 ข ได้้นำตัวแปรคุณลักษณะของสายการบินมาศึกษาด้วย ได้แก่ BAG (น้ำหนักของสัมภาระที่สายการบินอนุญาต) และ BOOK_SEAT (การระบุที่นั่ง) ส่วนในตาราง 2 ข ได้ตัดตัวแปรดังกล่าวออกไป

ตาราง ข 1 ผลการประมาณค่าด้วยแบบจำลอง Nested Logit ของผู้โดยสารชาวไทยมีตัวแปร BAG และ BOOK_SEAT

| ตัวแปร | ค่าสัมประสิทธิ์ | ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน |
|--|-----------------|---------------------|
| สายการบินปกติ (เทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำ) | | |
| TG_F1 | -0.27 | 0.17 |
| TG_F2 | -0.02 | 0.19 |
| TG_F3 | 0.07 | 0.16 |
| TG_GEN | -0.28 | 0.90 |
| TG_AGE | 0.01 | 0.01 |
| TG_GOV | 1.00*** | 0.27 |
| TG_INC1 | 0.78 | 1.23 |
| TG_INC2 | -0.75 | 1.26 |
| TG_EDU1 | -0.23 | 0.37 |
| TG_EDU2 | -0.16 | 0.26 |
| TG_INFO_NET | 1.81 | 1.40 |
| TG_W_IMM | -5.47 | 3.38 |
| สายการบินต้นทุนต่ำ (เทียบกับวัน ทู โก) | | |
| DD_F1 | -0.06** | 0.03 |
| DD_F2 | -0.01 | 0.03 |
| DD_F3 | 0.03 | 0.04 |
| DD_INC1 | 0.21 | 0.26 |
| DD_INC2 | -0.20 | 0.33 |
| DD_GEN | 0.02 | 0.20 |
| DD_INFO_NET | 0.40* | 0.22 |
| DD_W_IMM | -0.79*** | 0.23 |
| FD_F1 | 0.04 | 0.04 |
| FD_F2 | -0.06* | 0.03 |
| FD_F3 | -0.01 | 0.04 |
| FD_INC1 | -0.23 | 0.17 |
| FD_INC2 | 0.32 | 0.24 |
| FD_GEN | 0.03 | 0.25 |
| FD_INFO_NET | 0.04** | 0.22 |
| FD_W_IMM | -1.12*** | 0.26 |
| BAG | -0.06** | 0.03 |
| BOOK_SEAT | 0.00 | 0.64 |

* มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.10

** มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.05

*** มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01

ตาราง ข 2 ผลการประมาณค่าด้วยแบบจำลอง Nested Logit ของผู้โดยสารชาวไทย

ไม่มีตัวแปร BAG และ BOOK_SEAT และ GEN

| ตัวแปร | ค่าสัมประสิทธิ์ | ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน |
|--|-----------------|---------------------|
| สายการบินปกติ (เทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำ) | | |
| TG_F1 | -0.15*** | 0.04 |
| TG_F2 | 0.17*** | 0.04 |
| TG_F3 | 0.02 | 0.05 |
| TG_GEN | 0.27 | 0.23 |
| TG_GOV | 1.08*** | 0.24 |
| TG_INC1 | -0.61** | 0.30 |
| TG_INC2 | -0.33 | 0.31 |
| TG_EDU1 | -0.21 | 0.36 |
| TG_EDU2 | -0.20 | 0.26 |
| TG_INFO_NET | -0.38 | 0.27 |
| TG_W_IMM | -0.64* | 0.34 |
| สายการบินต้นทุนต่ำ (เทียบกับวัน ทู โก) | | |
| DD_F1 | -0.07 | 0.05 |
| DD_F2 | 0.03 | 0.04 |
| DD_F3 | 0.04 | 0.05 |
| DD_INC1 | 0.24 | 0.32 |
| DD_INC2 | -0.27 | 0.39 |
| DD_GEN | 0.00 | 0.26 |
| DD_INFO_NET | 0.35 | 0.26 |
| DD_W_IMM | -0.75*** | 0.26 |
| FD_F1 | 0.10** | 0.05 |
| FD_F2 | -0.02 | 0.04 |
| FD_F3 | -0.06 | 0.05 |
| FD_INC1 | -0.11 | 0.27 |
| FD_INC2 | 0.24 | 0.33 |
| FD_GEN | -0.04 | 0.39 |
| FD_INFO_NET | 0.3 | 0.27 |
| FD_W_IMM | -1.20*** | 0.27 |

* มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.10

** มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.05

*** มีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.01

จากตาราง ข 1 และ ข 2 กำหนดให้ผู้โดยสารมี 4 ทางเลือก ได้แก่

ทางเลือกที่ 1 เลือกสายการบินไทย

ทางเลือกที่ 2 เลือกสายการบินนกแอร์

ทางเลือกที่ 3 เลือกสายการบินไทยแอร์เอเชีย

ทางเลือกที่ 4 เลือกสายการบินวัน ทู โก

เนื่องจากการประมาณค่าด้วยแบบจำลอง Nested Logit กำหนดให้ผู้โดยสารเลือกเป็นลำดับ โดยที่ลำดับแรกเลือกประเภทของสายการบิน ซึ่งในการศึกษานี้ให้มี 2 ประเภทคือสายการบินปกติ และสายการบินต้นทุนต่ำ และลำดับที่สองเลือกภายในสายการบินต้นทุนต่ำ

ลำดับแรก คือเลือกประเภทของสายการบิน โดยกำหนดให้ผู้โดยสารเลือกสายการบินปกติ หรือสายการบินไทย (TG) แต่ไม่ได้เลือกสายการบินต้นทุนต่ำ ได้แก่ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และ วัน ทู โก (DD, FD และ OX)

ลำดับที่สอง คือเลือกภายในสายการบินต้นทุนต่ำ โดยกำหนดให้ผู้โดยสารเลือกได้ 3 สายการบินคือ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และวัน ทู โก (DD, FD และ OX) ซึ่งในการศึกษานี้ กำหนดให้ผู้โดยสารที่เลือกสายการบินวัน ทู โก เป็น Baseline Category

จากผลการศึกษาพบว่า ไม่มีความแตกต่างจากการประมาณค่าด้วยแบบจำลอง Multinomial Logit



ภาคผนวก ง

แบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

TG
 DD
 FD
 OX



เส้นทาง กรุงเทพฯ - _____

วิทยานิพนธ์เรื่อง

“การวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินภายในประเทศ”

นางสาวอัจฉนา สันติสุข

สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ใคร่ขอความกรุณาท่านได้โปรดตอบแบบสอบถาม

วัตถุประสงค์ในการทำวิจัย

1. เพื่อศึกษาศึกษาตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกเดินทางด้วยสายการบินภายในประเทศของผู้โดยสารชาวไทยและชาวต่างประเทศ
2. เพื่อศึกษาคุณลักษณะของผู้โดยสารที่เลือกใช้สายการบินต่าง ๆ

ส่วนที่ 1 คุณลักษณะของผู้โดยสาร

1. เพศ 1. หญิง 2. ชาย
2. อายุ ปี
3. อาชีพ

| | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว | <input type="checkbox"/> 2. พนักงานบริษัท | <input type="checkbox"/> 3. รับราชการ |
| <input type="checkbox"/> 4. พนักงานรัฐวิสาหกิจ | <input type="checkbox"/> 5. พนักงานอื่น ๆ ของรัฐ | <input type="checkbox"/> 6. วิชาชีพเฉพาะทาง/อาชีพอิสระ |
| <input type="checkbox"/> 7. นักเรียน/นักศึกษา | <input type="checkbox"/> 8. แม่บ้าน | <input type="checkbox"/> 9. เกษียณอายุราชการ |
| <input type="checkbox"/> 10. อื่น ๆ ระบุ | | |
4. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

| | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1. น้อยกว่า 10,000 บาท | <input type="checkbox"/> 2. 10,001 – 30,000 บาท | <input type="checkbox"/> 3. 30,001 – 50,000 บาท |
| <input type="checkbox"/> 4. 50,001 – 70,000 บาท | <input type="checkbox"/> 5. 70,001 – 100,000 บาท | <input type="checkbox"/> 6. มากกว่า 100,000 บาท |
5. ระดับการศึกษา

| | | | |
|--|---------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. ต่ำกว่าปริญญาตรี | <input type="checkbox"/> 2. ปริญญาตรี | <input type="checkbox"/> 3. ปริญญาโท | <input type="checkbox"/> 4. ปริญญาเอก |
|--|---------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมของผู้โดยสาร

6. ท่านได้รับข้อมูลของสายการบินต้นทุนต่ำจากแหล่งใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1. เพื่อนหรือญาติพี่น้อง | <input type="checkbox"/> 2. ป้ายประกาศบนท้องถนน |
| <input type="checkbox"/> 3. บริษัทนำเที่ยว | <input type="checkbox"/> 4. โทรทัศน์ |
| <input type="checkbox"/> 5. หนังสือแนะนำเที่ยว/สิ่งพิมพ์ต่าง ๆ | <input type="checkbox"/> 6. อินเทอร์เน็ต |
| <input type="checkbox"/> 7. เคา์เตอร์ของสายการบิน | <input type="checkbox"/> 8. อื่น ๆ ระบุ |

7. จุดประสงค์หลักของการเดินทางด้วยเครื่องบิน ในครั้งนี้ (กรุณาตอบเพียงข้อเดียว)

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1. ทำงาน | <input type="checkbox"/> 2. ท่องเที่ยวพักผ่อน | <input type="checkbox"/> 3. เยี่ยมญาติ/เพื่อน |
| <input type="checkbox"/> 4. ทัศนศึกษา/เรียนหนังสือ | <input type="checkbox"/> 5. ต่อเที่ยวบิน | <input type="checkbox"/> 6. ประชุม/สัมมนา |
| <input type="checkbox"/> 7. อื่น ๆ ระบุ | | |

8. เที่ยวบินนี้ ท่านเดินทางกับใคร

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. ลำพัง | <input type="checkbox"/> 2. ครอบครัว |
| <input type="checkbox"/> 3. คณะทำงาน | <input type="checkbox"/> 4. เพื่อน |

9. ท่านเคยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำมาก่อนหรือไม่

- | | |
|---------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. เคย | <input type="checkbox"/> 2. ไม่เคย |
|---------------------------------|------------------------------------|

10. ท่านจ่ายค่าโดยสารเองหรือไม่

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1. ใช่ (จ่ายเอง) | <input type="checkbox"/> 2. ไม่ใช่ (มีผู้จ่ายให้) |
|---|---|

11. เที่ยวบินนี้ ท่าน จองตั๋วโดยสารเครื่องบินด้วยวิธีใด

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1. ทางอินเทอร์เน็ต | <input type="checkbox"/> 2. บริษัทนำเที่ยวหรือตัวแทน |
| <input type="checkbox"/> 3. เคา์เตอร์อื่น ๆ ของสายการบิน | <input type="checkbox"/> 4. Call Center |
| <input type="checkbox"/> 5. เคา์เตอร์ที่สนามบิน | <input type="checkbox"/> 6. อื่น ๆ (โปรดระบุ) |

12. ในเที่ยวบินนี้ ท่านจองตั๋วโดยสารเครื่องบินล่วงหน้ากี่วัน

- | | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1. ในวันเดินทาง | <input type="checkbox"/> 2. 1 - 3 วัน | <input type="checkbox"/> 3. 4 - 7 วัน |
| <input type="checkbox"/> 4. 1 - 2 สัปดาห์ | <input type="checkbox"/> 5. 3 - 4 สัปดาห์ | <input type="checkbox"/> 6. มากกว่า 1 เดือน |

ส่วนที่ 3 ตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับคุณสมบัติของผู้โดยสาร

กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ใน ○ ซึ่งแสดงถึงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับคุณสมบัติของท่านในการใช้บริการสายการบิน ในเที่ยวบินนี้ โดยตัวเลขในวงกลม คือ คะแนนที่ท่านประเมิน จะเรียงจากมาก (10 = ใช่ หรือ 100%) ไปน้อย (0 = ไม่ใช่ หรือ 0%) ซึ่งแสดงถึงความเป็นตัวท่านมากที่สุด

| คำถาม | ใช่ | ไม่ใช่ |
|--|------------------------|--------|
| ตัวแปรด้านต้นทุนในการเดินทาง | | |
| 13. ท่านรับผิดชอบค่าโดยสารในเที่ยวบินนี้ด้วยตัวเองทั้งหมดทั้งหมด | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| 14. ท่านเคร่งครัดในการจัดสรรงบประมาณการเดินทางไว้ล่วงหน้า | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| 15. ท่านจะหาข้อมูลเกี่ยวกับราคาค่าโดยสารของสายการบินที่ท่านเลือกใช้บริการเสมอ | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| 16. ท่านจะตัดสินใจเลือกใช้สายการบินใดสายการบินหนึ่งโดยพิจารณาจากเรื่องของการลดราคาและมีโปรโมชั่น | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| 17. ท่านคิดว่าราคาค่าโดยสารของสายการบินมีความสำคัญมากกว่าคุณภาพด้านการบริการของสายการบินนั้น | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| ตัวแปรด้านต้นทุนของเวลา | | |
| 18. ภารกิจที่จุดหมายปลายทางของท่านสามารถเปลี่ยนแปลงเวลาได้ | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| 19. ท่านจะตัดสินใจเลือกสายการบินโดยพิจารณาจากปัจจัยอื่น ๆ ก่อน ความสำคัญของการตรงต่อเวลา | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |

| คำถาม | ใช่ | ไม่ใช่ |
|---|------------------------|--------|
| 20. ท่านยอมรับได้หากสายการบินที่เลือก มีความล่าช้า (delay) | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| 21. เวลาในการเดินทางครั้งนี้ของท่าน สามารถเปลี่ยนแปลงได้ | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| 22. ท่านจะไม่เดือดร้อนหากสายการบิน ที่ท่านเลือกยกเลิกเที่ยวบินกะทันหัน | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| ตัวแปรด้านต้นทุนของชีวิต | | |
| 23. ท่านจะศึกษาคู่่มือการใช้อุปกรณ์นิรภัย บนเครื่องบินทุกครั้ง | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| 24. ท่านจะรัดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งเมื่อขึ้นเครื่องบิน | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| 25. ก่อนขึ้นเครื่องบินท่านจะปิดวิทยุสื่อสารทุกครั้ง | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| 26. ท่านจะเลือกสายการบินที่เคยใช้บริการมาก่อน | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| 27. ท่านจะเอาใจใส่การสาธิตการใช้อุปกรณ์ บนเครื่องบินของพนักงานบนเครื่องบิน | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| 28. ท่านจะศึกษาข้อมูลด้านความปลอดภัย ของสายการบินที่เลือกใช้เสมอ | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |

ขอขอบคุณท่านเป็นอย่างสูงที่กรุณาใช้เวลาตอบแบบสอบถาม

สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

FOREIGN PASSENGER

No. /

Date ___ / ___ / ___

Route: Bangkok - _____

- TG
- DD
- FD
- OX



Thesis titled “An Economic Analysis of Travel Decision by Domestic Airlines in Thailand”

Miss Atjana Santisook

Social Research Institute, Chiang Mai University

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

Objective To investigate influential factors in choosing domestic airlines.

- Note:**
- National airline is **Thai Airways**
 - Low cost airlines are **Nok Air, Thai Air Asia and One Two Go**

Part 1 Profile

1. Gender 1. Male 2. Female

2. Age Years old

3. What is your nationality? 4. What is your country of origin?.....

5. Occupation (Please choose the answer that your highest income.)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1. Business owner/Executive | <input type="checkbox"/> 2. Professional (e.g. dentist / lawyer) |
| <input type="checkbox"/> 3. Company employee | <input type="checkbox"/> 4. Public servant |
| <input type="checkbox"/> 5. Student | <input type="checkbox"/> 6. Skilled worker |
| <input type="checkbox"/> 7. Retired | <input type="checkbox"/> 8. Others (please specify) |

6. Education

1. Below bachelor degree 2. Bachelor degree 3. Master degree or up

Part 2 Passenger's behavior

7. What is the main purpose of visiting Thailand for this trip? **(Please select only one)**

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

8. Who is the person do you traveling with?

1. Alone 2. Friends
 3. Family 4. Working group
 5. Group tour

9. Is this your first time to travel this airline?

1. Yes 2. No (.....times)

10. How did you know about this airline? **(You can select more than 1 choice)**

1. Friend/Relative 2. Internet 3. Touring Agency 4. Hotel/Guest House
 5. Printed matter 6. Television 7. Other (please specify).....

11. Have you traveled by low cost airline outside Thailand?

1. Yes 2. No

12. **For this trip**, how did you book the ticket?

1. Internet 2. Touring Agency → in Thailand or in your country
 3. Ticket desk at airport 4. Other ticket desk outside airport
 5. Phone call 6. Other (Please specify).....

13. **For this flight**, when did you book your ticket?

1. On the departure date 2. 1 - 3 days 3. 4 - 7 days
 4. 1 - 2 weeks 5. 3 - 4 weeks 6. more than 1 month

Part 3 The Economic Variables Related to Passenger Position

Please place the symbol in the which reflects your position in using the services of this airline regarding this flight. The number in the circle corresponds to the ranking of your estimation from highest (10 = Yes or 100%) to lowest (0 = No or 0%) which reflects the reality of your position.

| Questions | Yes | No |
|---|------------------------|----|
| Variables Regarding Traveling Costs | | |
| 14. You are responsible for all the travel expenses this time in Thailand. | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| ----- | | |
| 15. You strictly allocate your travel budget in advance. | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| ----- | | |
| 16. You are interested in gathering information regarding the traveling costs of a given airline you are using. | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| ----- | | |
| 17. You make a decision to choose a given airline considering possible discounts or promotions. | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| ----- | | |
| 18. You think that the quality of the given airline is more important than the price of the given airline. | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |

The Variables Regarding Costs in Terms of Time

| | | |
|---|------------------------|--|
| 19. Given the importance of timing for the passenger, time of departure cannot be flexible. | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| ----- | | |
| 20. You make the decision to use a given airline based upon punctuality. | 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 | |
| ----- | | |

Questions

Yes

No

21. It is unacceptable for you if the given airline experiences a delay.

⑩ ⑨ ⑧ ⑦ ⑥ ⑤ ④ ③ ② ① ①

22. The given time of this flight's departure is not changeable.

⑩ ⑨ ⑧ ⑦ ⑥ ⑤ ④ ③ ② ① ①

23. You will develop enormous problems if a given airline suddenly cancels the flight.

⑩ ⑨ ⑧ ⑦ ⑥ ⑤ ④ ③ ② ① ①

The Variables Relating to Costs of Safety

24. You read and study flight safety materials every time that you fly.

⑩ ⑨ ⑧ ⑦ ⑥ ⑤ ④ ③ ② ① ①

25. You fasten your seat belt every time you fly.

⑩ ⑨ ⑧ ⑦ ⑥ ⑤ ④ ③ ② ① ①

26. You turn off all cell phones and electronic devices prior to take-off.

⑩ ⑨ ⑧ ⑦ ⑥ ⑤ ④ ③ ② ① ①

27. You choose the airline that you previously used.

⑩ ⑨ ⑧ ⑦ ⑥ ⑤ ④ ③ ② ① ①

28. You always pay attention to the aircrew's flight safety demonstration.

⑩ ⑨ ⑧ ⑦ ⑥ ⑤ ④ ③ ② ① ①

29. You always study the information regarding the safety of a given flight in general.

⑩ ⑨ ⑧ ⑦ ⑥ ⑤ ④ ③ ② ① ①

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

Social Research Institute, Chiang Mai University

ประวัติผู้เขียน

| | |
|-------------------|---|
| ชื่อ | นางสาวอัจฉนา สันติสุข |
| วัน เดือน ปี เกิด | 28 กุมภาพันธ์ 2525 |
| ประวัติการศึกษา | สำเร็จการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย ปีการศึกษา 2543 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์เกษตร มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปีการศึกษา 2547 |

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved