

## บทที่ 4

### แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยาน 4 แห่ง

ในการศึกษาครั้งนี้ได้พยากรณ์แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยาน 4 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานเชียงราย และท่าอากาศยานหาดใหญ่ ซึ่งข้อมูลที่น่ามาศึกษาเป็นข้อมูลหลังจากที่มีสายการบินต้นทุนต่ำเปิดให้บริการ คือตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2547 ถึง 31 ธันวาคม 2548 โดยเป็นข้อมูลอนุกรมรายเดือน

ข้อมูลจำนวนผู้โดยสารที่ใช้ในการประมาณค่า ได้แก่ จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของแต่ละท่าอากาศยาน และจำนวนผู้โดยสารของสายการบินยกเว้นสายการบินต้นทุนต่ำ เนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่งเปิดให้บริการในระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งทำให้ข้อมูลในปีแรกของสายการบินต้นทุนต่ำไม่ดีพอ จึงไม่สามารถสร้าง Seasonal Index<sup>1</sup> ได้ ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้จะศึกษาแนวโน้มของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของแต่ละท่าอากาศยาน และจำนวนผู้โดยสารของสายการบินอื่นที่ไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำ และด้วยผลการประมาณค่านี้จะทำให้ทราบแนวโน้มของผู้โดยสารสายการบินต่ำจากผลต่างของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดหักออกด้วยจำนวนผู้โดยสารที่ไม่ใช่ผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำ

ในการประมาณค่าครั้งนี้ จึงใช้แบบจำลอง Deseasonalized Time Trend ในการหาแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารซึ่งใช้ดัชนีฤดูกาลมาจัดผลของฤดูกาล จากนั้นจึงนำข้อมูลนี้มาคำนวณหาแนวโน้มในอนาคต

จากแบบจำลองแนวโน้มเวลาเมื่อมีการจัดผลของฤดูกาลแล้ว สามารถเขียนได้ดังนี้

$$Y_t = \alpha + \beta T$$

โดยที่  $Y_t$  คือ จำนวนผู้โดยสาร (คน) ในเดือนที่  $t$  ซึ่งจัดผลของฤดูกาลแล้ว

$\alpha$  คือ ค่าคงที่

$\beta$  คือ ค่าความชัน (slope)

$T$  คือ เดือนที่ต้องการหาแนวโน้มจำนวนผู้โดยสาร

<sup>1</sup> Seasonal Index ที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นแบบ Ratio to Simple Average

หมายเหตุ สมการนี้สามารถคำนวณหาแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารในอนาคตได้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2547 ขึ้นไป โดยแทนค่า  $T = 1$  ในสมการ

การศึกษาแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของแต่ละท่าอากาศยานนี้ นอกจากจะเสนอผลการพยากรณ์แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของแต่ละท่าอากาศยานแล้ว ในบทนี้ได้วิเคราะห์แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของแต่ละท่าอากาศยานร่วมกับจำนวนนักท่องเที่ยวของจังหวัดดังกล่าวด้วย เพื่อแสดงให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานกับจำนวนนักท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์ในทิศทางใด

โดยผลการศึกษาในบทนี้แบ่งออกเป็น 5 ประเด็น ได้แก่

ประเด็นที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของท่าอากาศยาน 4 แห่ง (กรุงเทพฯ เชียงใหม่ เชียงราย และหาดใหญ่)

ประเด็นที่ 2 แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

ประเด็นที่ 3 แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของสายการบินอื่นที่ไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำ

ประเด็นที่ 4 แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำ

ประเด็นที่ 5 การวิเคราะห์จำนวนผู้โดยสารของแต่ละท่าอากาศยานร่วมกับจำนวนนักท่องเที่ยวของแต่ละจังหวัด

#### 4.1 ข้อมูลทั่วไปของท่าอากาศยาน 4 แห่ง

ข้อมูลทั่วไปนี้แสดงให้เห็นภาพรวมและความสำคัญของท่าอากาศยาน 4 แห่ง ต่อการเดินทางทางอากาศในประเทศ ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้

##### 4.1.1 ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ (ดอนเมือง)

ท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพฯ (Bangkok International Airport: BIA) ให้บริการการจราจรทางอากาศมากที่สุดในประเทศ ปัจจุบันมีสายการบินทั้งในและต่างประเทศมากกว่า 80 สายการบินและสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้มากกว่า 25,000,000 คนต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ 160,000 เที่ยวบินต่อปี รวมถึงสามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ 700,000 ตันต่อปี นอกจากนี้ทำเลที่ตั้งของท่าอากาศยานมีความเหมาะสม อาคารผู้โดยสารกว้างขวางและ

สะดวกสบาย และมีบริการที่เป็นมาตรฐาน ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ จึงเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคนี้

#### 4.1.2 ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ (Chiang Mai International Airport: CNX) เป็นหนึ่งในห้าของท่าอากาศยานนานาชาติที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของบริษัทท่าอากาศยานไทย (Airports of Thailand Public Company Limited: AOT) ท่าอากาศยานแห่งนี้เป็นประตูสู่ภูมิภาคที่สวยงามและเต็มไปด้วยวัฒนธรรมล้านนาของประเทศไทย และทำหน้าที่ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและรับรองนักท่องเที่ยว ปัจจุบันมีสายการบินทั้งในและต่างประเทศรวม 9 สายการบินสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้มากกว่า 2,000,000 คนต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ 15,000 เที่ยวบินต่อปี ตลอดจนรองรับการขนส่งสินค้าได้ 16,000 ตันต่อปี

#### 4.1.3 ท่าอากาศยานเชียงราย

ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงราย (Chiang Rai International Airport: CEI) ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน กิโลเมตรที่ 8 จากตัวเมืองเชียงราย ซึ่งอยู่ภายใต้การรับผิดชอบของบริษัทท่าอากาศยานไทย (Airports of Thailand Public Company Limited: AOT) ท่าอากาศยานนี้เป็นส่วนสำคัญในการรับรองนักท่องเที่ยวและการทำธุรกิจของภูมิภาคนี้ เนื่องจากภูมิประเทศอยู่ท่ามกลางธรรมชาติที่สวยงามและเขียวสงบ นอกจากนี้ยังสามารถอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวได้อย่างสมบูรณ์ และจังหวัดเชียงรายมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งมีความร่วมมือกันทางด้านเศรษฐกิจ ปัจจุบันมี 3 สายการบินเปิดให้บริการ และรองรับจำนวนผู้โดยสารได้มากกว่า 500,000 คนต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ 3,900 เที่ยวบินต่อปี รวมถึงรองรับการขนส่งสินค้าได้ 2,700 ตันต่อปี

#### 4.1.4 ท่าอากาศยานหาดใหญ่

ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ (Hat Yai International: HDY) ซึ่งอยู่ภายใต้การรับผิดชอบของบริษัทท่าอากาศยานไทย (Airports of Thailand Public Company Limited: AOT) ท่าอากาศยานนี้ตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจของภาคใต้ ซึ่งทำหน้าที่ต้อนรับผู้ซึ่งมาเยี่ยมเยือนภาคใต้ของไทย ทั้งมาเพื่อทำธุรกิจหรือการมาพักผ่อน ที่สำคัญมีชาวมุสลิมมานมัสการพระเจ้าทุกปี ปัจจุบันมี 4 สายการบินให้บริการผู้โดยสาร และรองรับผู้โดยสารได้มากกว่า 800,000 คนต่อปี รวมถึงรองรับเที่ยวบินได้ 9,500 ต่อปี และรองรับการขนส่งสินค้าได้ 12,000 ตันต่อปี

#### 4.2 แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดใน 4 ท่าอากาศยาน คำนวณได้จากข้อมูลที่ขจัดฤดูกาลออกไปแล้ว และนำค่าที่ได้มาวิเคราะห์สมการแนวโน้มผู้โดยสารทั้งหมดด้วยวิธี Time trend ซึ่งสมการแนวโน้มได้แสดงในตาราง 4.1

ตาราง 4.1 สมการแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

ท่าอากาศยาน	สมการแนวโน้ม	Prob.
กรุงเทพฯ	$Y_t = 866,110.30 - 162.66T$	0.837
เชียงใหม่	$Y_t = 215,407.30 + 599.54T$	0.057
เชียงราย	$Y_t = 49,300.28 + 376.59T$	0.001
หาดใหญ่	$Y_t = 83,131.32 + 300.23T$	0.267

ที่มา : จากการประมาณค่า

จากตาราง 4.1 แสดงสมการแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของ 4 ท่าอากาศยาน ซึ่งทั้ง 4 สมการนี้ได้ขจัดผลของฤดูกาลออกไปแล้ว และได้ทดสอบสมมติฐาน ( $H_0$  : ค่าความชันเท่ากับศูนย์) ซึ่งถ้าค่า Prob. มีค่าน้อยกว่า 0.10 (กำหนดให้นัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.10) แสดงว่าค่าความชันของสมการไม่เท่ากับศูนย์ กล่าวคือท่าอากาศยานเชียงใหม่และท่าอากาศยานเชียงรายมีแนวโน้มว่าในอนาคตจำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้น โดยแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดใน 10 ปีข้างหน้า แสดงได้ในตาราง 4.2

อย่างไรก็ตามถ้าค่า Prob. มีค่ามากกว่า 0.10 แสดงว่าค่าความชันของสมการเท่ากับศูนย์ กล่าวคือท่าอากาศยานกรุงเทพฯ และหาดใหญ่มีแนวโน้มว่าในอนาคตจำนวนผู้โดยสารจะคงที่

ตาราง 4.2 แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของท่าอากาศยานเชียงใหม่และเชียงราย  
 ในระยะเวลา 10 ปี (หน่วย: คน)

ปี พ.ศ.	เชียงใหม่	เชียงราย
2549	2,805,668	730,352
2550	2,892,002	784,581
2551	2,978,336	838,810
2552	3,064,669	893,039
2553	3,151,003	947,268
2554	3,237,337	1,001,497
2555	3,323,671	1,055,725
2556	3,410,004	1,109,954
2557	3,496,338	1,164,183
2558	3,582,672	1,218,412

ที่มา : จากการประมาณค่า

นอกจากนี้ได้ทดลองทำการลดขนาดของข้อมูลจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด ด้วยการ Take ln ของจำนวนผู้โดยสารที่จัดผลของฤดูกาลแล้ว เพื่อให้ทราบแนวโน้มอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของแต่ละท่าอากาศยาน ซึ่งสมการแนวโน้มแสดงในตาราง 4.3

ตาราง 4.3 สมการแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดที่ทำการลดขนาดของข้อมูลด้วยการ Take ln

ท่าอากาศยาน	สมการแนวโน้ม	Prob.
กรุงเทพฯ	$\ln Y_t = 13.653 + 0.007 \ln T$	0.366
เชียงใหม่	$\ln Y_t = 12.238 + 0.033 \ln T$	0.004
เชียงราย	$\ln Y_t = 10.734 + 0.070 \ln T$	0.000
หาดใหญ่	$\ln Y_t = 11.256 + 0.064 \ln T$	0.289

ที่มา : จากการประมาณค่า

จากตาราง 4.3 เมื่อพิจารณาจากค่า Prob. ของแต่ละสมการ พบว่าแนวโน้มของจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานกรุงเทพฯและหาดใหญ่ มีอัตราการเติบโตคงที่ เนื่องจากค่า Prob. มีค่ามากกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้เท่ากับ 0.10 แต่แนวโน้มของจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานเชียงใหม่และเชียงรายมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้น เนื่องจากค่า Prob. มีค่าน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติ กล่าวคือท่าอากาศยานเชียงใหม่และเชียงรายมีอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดเท่ากับร้อยละ 3.30 และร้อยละ 7.00 ต่อเดือน

#### 4.3 แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของสายการบินอื่นที่ไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำ

จำนวนผู้โดยสารของสายการบินอื่นที่ไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำใน 4 ท่าอากาศยานคำนวณได้จากข้อมูลที่จัดฤดูกาลออกไปแล้ว และนำค่าที่ได้มาวิเคราะห์สมการแนวโน้มผู้โดยสารของสายการบินอื่นที่ไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำด้วยวิธี Time trend ซึ่งสมการแนวโน้มได้แสดงในตาราง 4.4

ตาราง 4.4 สมการแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของสายการบินอื่น ที่ไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำ

ท่าอากาศยาน	สมการแนวโน้ม	Prob.	อัตราการลดลงต่อเดือน <sup>2</sup>
กรุงเทพฯ	$Y_t = 717,061.70 - 5,251.46T$	0.000	0.73
เชียงใหม่	$Y_t = 168,384.80 - 1,100.62T$	0.000	0.65
เชียงราย	$Y_t = 40,199.00 - 275.41T$	0.000	0.69
หาดใหญ่	$Y_t = 53,599.36 - 855.58T$	0.000	1.60

ที่มา : จากการประมาณค่า

จากตาราง 4.4 แสดงสมการแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของสายการบินอื่น ที่ไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำของ 4 ท่าอากาศยาน ซึ่งทั้ง 4 สมการนี้ได้จัดผลของฤดูกาลออกไปแล้ว และได้ทดสอบสมมติฐาน ( $H_0$  : ค่าความชันเท่ากับศูนย์) ซึ่งถ้าค่า Prob. มีค่าน้อยกว่า 0.10 (กำหนดให้นัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.10) แสดงว่าค่าความชันของสมการไม่เท่ากับศูนย์ กล่าวคือทั้ง 4 ท่าอากาศยานมีแนวโน้มว่าจำนวนผู้โดยสารจะลดลง กล่าวคือผู้โดยสารของสายการบินอื่น ที่ไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำ ในท่าอากาศยาน กรุงเทพฯ เชียงใหม่ เชียงราย และหาดใหญ่ มีอัตราการลดลงของจำนวนผู้โดยสารต่อเดือนเท่ากับร้อยละ 0.73, 0.65, 0.69 และ 1.60 ตามลำดับ

<sup>2</sup> อัตราการลดลงของจำนวนผู้โดยสารต่อเดือน =  $\alpha/\beta \times 100$  โดยที่  $\alpha$  คือ ค่าคงที่ และ  $\beta$  คือค่าความชัน (Slope)

ตาราง 4.5 แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของสายการบินอื่นที่ไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำของ  
ท่าอากาศยานเชียงใหม่และเชียงรายในระยะเวลา 10 ปี (หน่วย: คน)

ปี พ.ศ.	กรุงเทพฯ	เชียงใหม่	เชียงราย	หาดใหญ่
2549	6,685,324	1,618,700	381,920	333,112
2550	5,929,113	1,460,210	342,261	209,908
2551	5,172,902	1,301,721	302,601	86,705
2552	4,416,692	1,143,231	262,942	-36,499
2553	3,660,481	984,741	223,282	-159,703
2554	2,904,271	826,251	183,623	-282,907
2555	2,148,060	667,761	143,963	-406,110
2556	1,391,850	509,271	104,304	-529,314
2557	635,639	350,781	64,644	-652,518
2558	-120,571	192,292	24,985	-775,722

ที่มา : จากการประมาณค่า

นอกจากนี้ได้ทดลองทำการลดขนาดของข้อมูลจำนวนผู้โดยสารของสายการบินอื่นที่ไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำ ด้วยการ Take ln ของจำนวนผู้โดยสารที่จัดผลของฤดูกาลแล้ว เพื่อให้ทราบแนวโน้มอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารของสายการบินอื่นที่ไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำของแต่ละท่าอากาศยาน ซึ่งสมการแนวโน้มแสดงในตาราง 4.6

ตาราง 4.6 สมการแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของสายการบินอื่นที่ไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำ  
ที่ทำการลดขนาดของข้อมูลด้วยการ Take ln

ท่าอากาศยาน	สมการแนวโน้ม	Prob.
กรุงเทพฯ	$\ln Y_t = 13.544 - 0.070 \ln T$	0.000
เชียงใหม่	$\ln Y_t = 12.074 - 0.056 \ln T$	0.000
เชียงราย	$\ln Y_t = 10.652 - 0.062 \ln T$	0.000
หาดใหญ่	$\ln Y_t = 11.081 - 0.160 \ln T$	0.000

ที่มา : จากการประมาณค่า

จากตาราง 4.6 เมื่อพิจารณาจากค่า Prob. ของแต่ละสมการ พบว่าแนวโน้มของจำนวนผู้โดยสารทุกท่าอากาศยานมีอัตราการเติบโตลดลง เนื่องจากค่า Prob. มีค่าน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้เท่ากับ 0.10 และท่าอากาศยานกรุงเทพฯ เชียงใหม่ เชียงราย และหาดใหญ่ มีอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารของสายการบินอื่นที่ไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำลดลงเท่ากับร้อยละ 7.00 ร้อยละ 5.60 ร้อยละ 6.20 และร้อยละ 16.00 ต่อเดือนตามลำดับ

#### 4.4 แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำ

เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ และหาดใหญ่มีแนวโน้มคงที่ แต่ในท่าอากาศยานเชียงใหม่และเชียงรายมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันทุกท่าอากาศยานจำนวนของผู้โดยสารของสายการบินอื่นที่ไม่ใช่สายการบินต้นทุนต่ำมีแนวโน้มลดลง แสดงว่าในอนาคตจำนวนผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในทุกท่าอากาศยาน และสามารถแสดงแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำของท่าอากาศยานเชียงใหม่และเชียงรายในระยะเวลา 10 ปี ได้ในตาราง 4.7

ตาราง 4.7 แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำของท่าอากาศยานเชียงใหม่และเชียงรายในระยะเวลา 10 ปี (หน่วย: คน)

ปี พ.ศ.	เชียงใหม่	เชียงราย
2549	1,186,968	348,432
2550	1,431,791	442,320
2551	1,676,615	536,209
2552	1,921,439	630,097
2553	2,166,262	723,985
2554	2,411,086	817,874
2555	2,655,910	911,762
2556	2,900,733	1,005,651
2557	3,145,557	1,099,539
2558	3,390,380	1,193,428

ที่มา : จากการประมาณค่า



#### 4.5 การวิเคราะห์จำนวนผู้โดยสารของแต่ละท่าอากาศยานร่วมกับจำนวนนักท่องเที่ยวของแต่ละจังหวัด

##### 4.5.1 กรุงเทพฯ

กรุงเทพฯ เป็นเมืองหลวงของประเทศไทยและเป็นประตูแรกที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศได้สะดวกและมีความพร้อมในหลายๆ ด้าน อาทิ แหล่งท่องเที่ยว ที่พัก ร้านอาหาร ร้านสินค้าของที่ระลึก ศูนย์การประชุมที่ใหญ่ ๆ หลายแห่ง รวมทั้งระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ มากมาย จึงทำให้มีการเดินทางเข้ามากรุงเทพฯ เพื่อเป็นการแวะพักก่อนที่จะมีการเดินทางไปยังภูมิภาคอื่น ๆ จึงส่งผลให้มีแนวโน้มของจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นทุกปี จากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2548) พบว่าการเดินทางท่องเที่ยวของกรุงเทพฯ มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี กล่าวคือในปี 2547 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 11.90 แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.03 และเป็นชาวต่างชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.63 และในปี 2548 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.24 โดยเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยร้อยละ 7.01 และชาวต่างชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.86 นอกจากนี้พบว่าจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางมายังกรุงเทพฯ ด้วยเครื่องบินเพิ่มขึ้นหลังจากมีการเปิดให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำตั้งแต่ปลายปี 2546 อีกทั้งในการศึกษาคั้งนี้ยังพบว่าจำนวนผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำที่ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

##### 4.5.2 เชียงใหม่

ปัจจุบันเชียงใหม่ นับเป็นเมืองใหญ่และสำคัญที่สุดของภาคเหนือ ในขณะที่เดียวกันก็ยังเป็นเมืองที่รวบรวมศิลปกรรม โบราณวัตถุ ตลอดจนวัฒนธรรมดั้งเดิมของล้านนาไทยเอาไว้ ด้วยเหตุนี้จึงเป็นสิ่งดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มขึ้นทุกปี นอกจากนี้พบว่า การท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นหลังจากมีการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำในปลายปี 2546 จากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2548) พบว่าในปี 2547 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 14.67 แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.32 และชาวต่างชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.63 และในปี 2548 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.55 โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.81 และชาวต่างชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.24 ประกอบกับหลังจากมีสายการบินต้นทุนต่ำเปิดให้บริการพบว่า มีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางมายังเชียงใหม่ด้วยเครื่องบินเพิ่มขึ้น โดยในปี 2547 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.52 และในปี 2548 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.21 อีกทั้งในการศึกษาคั้งนี้

พบว่าแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดและผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในท่าอากาศยานเชียงใหม่

#### 4.5.3 เชียงราย

เชียงราย เป็นจังหวัดที่อยู่เหนือสุดของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพฯ เป็นระยะทาง 829 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 11,678 ตารางกิโลเมตร ภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขา มีที่ราบอันอุดมสมบูรณ์ริมฝั่งแม่น้ำหลายสาย และแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว ได้แก่ คอยดูง แม่สายและบริเวณสามเหลี่ยมทองคำ อีกทั้งจากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2548) พบว่าการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงรายมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นหลังจากมีการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ กล่าวคือในปี 2547 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 9.17 แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.34 และชาวต่างชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.96 แต่ในปี 2548 มีอัตราการขยายตัวของนักท่องเที่ยวโดยรวมลดลงเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 0.08 โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.42 แต่ชาวต่างชาติลดลงร้อยละ 4.40 นอกจากนี้พบว่ามีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางมายังเชียงรายด้วยเครื่องบินเพิ่มขึ้น โดยในปี 2547 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.23 และในปี 2548 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 32.88 ประกอบกับการศึกษาครั้งนี้พบว่าแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดและจำนวนผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในท่าอากาศยานเชียงราย

#### 4.5.4 หาดใหญ่

อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เป็นศูนย์กลางการค้า การคมนาคม และเป็นเมืองชุมทางของภาคใต้มีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้ยังจัดเป็นศูนย์กลางแหล่งบันเทิง แหล่งช้อปปิ้งของภาคใต้ และการติดต่อธุรกิจข้ามแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย ทำให้มีผู้เยี่ยมชมเดินทางเข้ามาหาดใหญ่เป็นจำนวนมาก อีกทั้งจากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2548) พบว่าการท่องเที่ยวของอำเภอหาดใหญ่มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นหลังจากมีการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ กล่าวคือในปี 2547 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 0.93 แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.56 แต่ชาวต่างชาติลดลงร้อยละ 18.44 และในปี 2548 มีอัตราการขยายตัวของนักท่องเที่ยวโดยรวมลดลงเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 0.51 โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.90 แต่ชาวต่างชาติลดลงร้อยละ 15.42 นอกจากนี้พบว่ามีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางมายังหาดใหญ่ด้วยเครื่องบินเพิ่มขึ้น โดยในปี 2547 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 69.19 และในปี 2548 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.01

ประกอบกับในการศึกษาคั้งนี้พบว่าแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในท่าอากาศยานขนาดใหญ่



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright © by Chiang Mai University  
All rights reserved