

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางและค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย แบ่งการศึกษาตามวัตถุประสงค์ที่ใช้ในการศึกษาเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์แนวโน้มของจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนที่เดินทางมายังประเทศไทยทางอากาศ ก่อนและหลังการมีสายการบินต้นทุนต่ำ ด้วยวิธี Piecewise Regression และวิธีการวิเคราะห์ Time trend

ส่วนที่ 2 ประกอบด้วย

- โครงสร้างของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม
- การวิเคราะห์พฤติกรรมค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำด้วยวิธีการวิเคราะห์แบบจำแนกพหุ (Multiple Classification Analysis: MCA)
- การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติด้วย Poisson regression และ Ordinary Least Square (OLS)
- รูปแบบการเดินทางภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ส่วนที่ 3 การเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

4.1 การศึกษาอิทธิพลของการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาประเทศไทยต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยทางอากาศ

การศึกษานี้ได้แบ่งประเทศของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศไทยเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ 1 บินตรง คือ ประเทศที่มีสายการบินต้นทุนต่ำมายังประเทศไทย ได้แก่

ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย

กลุ่มที่ 2 บินอ้อม คือ ประเทศที่มีสายการบินต้นทุนต่ำมายัง

ประเทศในกลุ่มบินตรง (กลุ่มที่ 1) แต่ไม่มี

สายการบินต้นทุนต่ำมายังประเทศไทยโดยตรง
ได้แก่ ประเทศฟิลิปปินส์

กลุ่มที่ 3 ไม่มี คือ ประเทศที่ไม่มีและไม่ได้อยู่ใกล้เคียงกับประเทศที่มี

สายการบินต้นทุนต่ำมายังประเทศไทย ได้แก่
ประเทศในภูมิภาคยุโรป (ออสเตรีย เบลเยียม เดนมาร์ก
ฝรั่งเศส เยอรมัน อิตาลี เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และอังกฤษ)

จากตารางที่ 4.1 และตารางที่ 4.2 เมื่อพิจารณาจากค่า Root Mean Square Error (RMSE) ที่ได้จากการประมาณค่าด้วยวิธี Piecewise Regression และวิธีการวิเคราะห์ Time trend พบว่าค่า RMSE ของวิธี Piecewise Regression มีค่าน้อยกว่าค่า RMSE ของวิธีการวิเคราะห์ Time trend ดังนั้นวิธี Piecewise Regression จึงเป็นวิธีการที่เหมาะสมในการประมาณค่ามากกว่าวิธีการวิเคราะห์ Time trend ในการศึกษาครั้งนี้

ตารางที่ 4.1 ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาประเทศไทยต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยทางอากาศ ด้วยวิธี Piecewise Regression

ประเทศ	ค่าคงที่ (Prob.)	เวลา (ปี) (Prob.)	ตัวแปรหุ่นการให้บริการสายการบิน ต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาประเทศไทย	R ²	ระดับ นัยสำคัญ	Root MSE
มาเลเซีย	152,473 (0.00)	9,127 (0.00)	55,753 (0.00)	0.85	0.000	27,051
สิงคโปร์	186,311 (0.00)	21,952 (0.00)	33,139 (0.06)	0.94	0.000	28,761
อินโดนีเซีย	32,796 (0.00)	4,344 (0.00)	16,569 (0.01)	0.87	0.000	10,077
ฟิลิปปินส์	33,896 (0.00)	5,551 (0.00)	11,087 (0.00)	0.95	0.000	6,185
ยุโรป	918,127 (0.00)	73,397 (0.00)	6,738 (0.92)	0.88	0.926	13,000

ที่มา: จากการคำนวณด้วยโปรแกรม EViews 5

ตารางที่ 4.2 วิธีการวิเคราะห์ Time trend โดยถดถอยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยกับตัวแปรเวลา

ประเทศ	ค่าคงที่ (Prob.)	เวลา (ปี) (Prob.)	R ²	ระดับนัยสำคัญ	Root MSE
มาเลเซีย	136,485 (0.00)	12,653 (0.00)	0.72	0.000	36,917
สิงคโปร์	176,809 (0.00)	24,048 (0.00)	0.93	0.000	31,773
อินโดนีเซีย	28,045 (0.00)	5,393 (0.00)	0.81	0.000	12,436
ฟิลิปปินส์	30,716 (0.00)	6,252 (0.00)	0.93	0.000	7,909
ยุโรป	916,195 (0.00)	73,823 (0.00)	0.89	0.000	12,000

ที่มา: จากการคำนวณด้วยโปรแกรม EViews 5

ผลการวิเคราะห์ด้วยวิธี Piecewise Regression พบว่าการมีการให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำเส้นทางในภูมิภาคมาประเทศไทยมีอิทธิพลในทางบวกต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาจากประเทศกลุ่มที่ 1 คือ มาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย และประเทศกลุ่มที่ 2 คือ ฟิลิปปินส์ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90 ขึ้นไป ในส่วนของกลุ่มที่ 3 คือ ยุโรป มีค่านัยสำคัญเท่ากับ 0.92 ดังนั้นการให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาประเทศไทยไม่มีอิทธิพลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาจากยุโรปดังในตารางที่ 4.1

สรุปว่าการมีสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคมาประเทศไทยมีอิทธิพลต่อนักท่องเที่ยวที่มาจากกลุ่มที่ 1 และ 2 เพราะนักท่องเที่ยวกลุ่มที่ 1 สามารถเดินทางมายังประเทศไทยได้โดยตรงด้วยสายการบินต้นทุนต่ำและกลุ่มที่ 2 คือ นักท่องเที่ยวที่มาจากฟิลิปปินส์สามารถเดินทางไปยังประเทศอินโดนีเซียหรือสิงคโปร์ที่อยู่ใกล้เคียงกันได้โดยสะดวก นักท่องเที่ยวจากทั้ง 2 กลุ่มนี้จึงเพิ่มขึ้นเมื่อมีสายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศมาไทย

4.2 โครงสร้างของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม

จากนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทย 304 ตัวอย่าง และใช้สายการบินต้นทุนต่ำ จำนวน 300 ตัวอย่าง มีโครงสร้างทางด้านต่าง ๆ สรุปได้ดังต่อไปนี้

4.2.1 ลักษณะทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยว

เพศ จากนักท่องเที่ยวตัวอย่างที่ใช้สายการบินไทยจำนวน 304 คน พบว่าเป็นเพศชาย จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 55.59 ของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำจำนวน 300 คน พบว่าเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงเช่นเดียวกัน มีจำนวน 186คน คิดเป็นร้อยละ 62 ของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ จึงสรุปได้ว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำไม่มีความแตกต่างกันในเรื่องของเพศ และเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ดังแสดงในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามเพศ

เพศ	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย		นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	169	55.59	186	62
หญิง	135	44.41	114	38
รวม	304	100.00	300	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

อายุ นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีอายุอยู่ในช่วง 21-30 ปี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 26.64 ถัดมาอยู่ในช่วงอายุ 31-40 ปี และ 51-60 ปี ร้อยละ 24.67 และ 19.08 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำนั้นพบว่ากว่าร้อยละ 43 มีอายุอยู่ในช่วง 21-30 ปี ถัดมาอยู่ในช่วงอายุ 31-40 ปี และ 41-50 ปี ร้อยละ 25.67 และ 14.67 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.3 ดังนั้นนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีการกระจายตัวของช่วงอายุตั้งแต่ 21-60 ปีในสัดส่วนใกล้เคียงกัน

ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำกว่าร้อยละ 68 เป็นวัยรุ่นและวัยกลางคน ตอนต้น แบ่งออกเป็นผู้ที่มีอายุอยู่ในช่วง 21-30 ปี ร้อยละ 43.67 และร้อยละ 25.67 มีอายุอยู่ในช่วง 31-40 ปี สรุปได้ว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำอยู่ช่วงอายุ 21-30 ปีมากที่สุด และมากกว่านักท่องเที่ยวในช่วงอายุเดียวกันของการบินไทย

ตารางที่ 4.4 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามอายุ

อายุ	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย		นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
อายุ 20 ปี หรือต่ำกว่า	7	2.30	7	2.33
อายุ 21-30 ปี	81	26.64	131	43.67
อายุ 31-40 ปี	75	24.67	77	25.67
อายุ 41-50 ปี	54	17.76	44	14.67
อายุ 51-60 ปี	58	19.08	33	11.00
อายุ 61 ปีขึ้นไป	29	9.54	8	2.67
รวม	304	100.00	300	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

ถิ่นที่อยู่ การจัดกลุ่มถิ่นที่อยู่ของนักท่องเที่ยวในการศึกษานี้ได้ดัดแปลงมาจากการแบ่งถิ่นที่อยู่ของนักท่องเที่ยวของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบผลการศึกษาดังนี้ นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยเป็นชาวยุโรปร้อยละ 61.18 รองลงมาเป็นชาวอเมริกัน และชาวออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ คิดเป็นร้อยละ 19.41 และ 12.17 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.5 ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำก็เป็นชาวยุโรปกว่าร้อยละ 66 ถัดมาเป็นชาวอเมริกัน และผู้ที่อยู่ในโอเชียเนีย ร้อยละ 19 และ 9.33 ตามลำดับ

จะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำ มีสัดส่วนจากภูมิภาคต่าง ๆ ใกล้เคียงกัน

ตารางที่ 4.5 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามถิ่นที่อยู่โดยแบ่งถิ่นที่อยู่ของนักท่องเที่ยวเป็น 4 กลุ่ม

ถิ่นที่อยู่	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย		นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประเทศในทวีปอเมริกา	59	19.41	57	19.00
ประเทศในทวีปยุโรป	186	61.18	200	66.67
ประเทศในโอเชียเนีย	37	12.17	28	9.33
ประเทศในทวีปเอเชีย	5	1.65	4	1.33
ประเทศในทวีปแอฟริกา	10	3.29	6	2.00
ประเทศแถบตะวันออกกลาง	7	2.30	5	1.67
รวม	304	100.00	300	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

อาชีพ นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยร้อยละ 25.33 มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัท เป็นผู้ประกอบวิชาชีพเฉพาะทางร้อยละ 23.68 และเป็นผู้บริหารหรือเจ้าของกิจการร้อยละ 18.09 ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นพนักงานบริษัทมากที่สุดเช่นกัน ถัดมาเป็นผู้ประกอบวิชาชีพเฉพาะทาง และผู้บริหารหรือเจ้าของกิจการ ร้อยละ 31.33, 20.33 และ 14.33 ตามลำดับดังแสดงในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามอาชีพ

อาชีพ	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย		นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ผู้บริหารหรือเจ้าของกิจการ	55	18.09	43	14.33
ผู้ประกอบวิชาชีพเฉพาะทาง	72	23.68	61	20.33
พนักงานบริษัท	77	25.33	94	31.33
พนักงานของรัฐ	24	7.89	21	7.00
นักเรียนนักศึกษา	12	3.95	34	11.33
แรงงานมีฝีมือ	32	10.53	21	7.00
เกษียณ	26	8.55	4	1.33
อื่นๆ	6	1.97	22	7.33
รวม	304	100.00	300	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

ระดับรายได้ จากตารางที่ 4.7 นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีรายได้มากกว่า 6,000 ดอลลาร์สหรัฐ มากที่สุด ถัดมาเป็นผู้มีรายได้อยู่ในช่วง 3,001-4,000 และ 2,001-3,000 ดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 24.34, 22.37, และ 17.43 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นผู้ที่มีรายได้ในช่วง 1,001-2,000 ดอลลาร์สหรัฐมากที่สุด ถัดมาเป็นผู้ที่มีรายได้ในช่วง 3,001-4,000 และ 2,001-3,000 ดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 20, 19.33 และ 18.67 ตามลำดับ นักท่องเที่ยวกลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 6,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน ใช้สายการบินไทยในสัดส่วนมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ

การศึกษา นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด ประมาณร้อยละ 47 รองลงมาเป็นผู้ที่มีการศึกษาดำรงระดับปริญญาตรี และผู้ที่มีการศึกษาระดับปริญญาโทหรือสูงกว่าคิดเป็นร้อยละ 31.91 และ 21.05 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมีการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุดเช่นเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 40.67 รองลงมาเป็นผู้ที่มี

การศึกษาต่ำกว่าระดับปริญญาตรี และปริญญาโทหรือสูงกว่า คิดเป็นร้อยละ 32.33 และ 27 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.7 การจำแนกนักท่องเที่ยวยุโรปตามรายได้ต่อเดือน

ระดับรายได้ (ดอลลาร์สหรัฐ)	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย		นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1,001	17	5.59	24	8.00
1,001-2,000	46	15.13	60	20.00
2,001-3,000	53	17.43	56	18.67
3,001-4,000	68	22.37	58	19.33
4,001-5,000	27	8.88	35	11.67
5,001-6,000	19	6.25	21	7.00
มากกว่า 6,000	74	24.34	46	15.33
รวม	304	100.00	300	100.00
เฉลี่ย	6,224		5,459	

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 4.8 การจำแนกนักท่องเที่ยวยุโรปตามระดับการศึกษา

การศึกษา	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย		นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	97	31.91	97	32.33
ปริญญาตรี	143	47.04	122	40.67
ปริญญาโทหรือสูงกว่า	64	21.05	81	27.00
รวม	304	100.00	300	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.2.2 พฤติกรรมในการท่องเที่ยว

จากการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวทั้งจากการเก็บแบบสอบถามและการสัมภาษณ์สามารถอธิบายพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวได้ดังนี้

การเที่ยวซ้ำ นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวซ้ำคิดเป็นร้อยละ 52.30 และเป็นนักท่องเที่ยวครั้งแรกร้อยละ 47.70 ส่วนผู้ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นนักท่องเที่ยวซ้ำคิดเป็นร้อยละ 55.33 และเป็นนักท่องเที่ยวครั้งแรกร้อยละ 46.19 ดังแสดงในตารางที่ 4.9 ดังนั้นนักท่องเที่ยวทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มาเที่ยวซ้ำ

ตารางที่ 4.9 การจำแนกนักท่องเที่ยวออกเป็นผู้ที่มาเที่ยวครั้งแรกกับผู้มาเที่ยวซ้ำ

จำนวนครั้งที่มาประเทศไทย	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย		นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ครั้งแรก	145	47.70	134	44.67
มากกว่า 1 ครั้ง	159	52.30	166	55.33
รวม	304	100.00	300	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ทั้งผู้ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำต่างก็เดินทางมาประเทศไทยเพื่อท่องเที่ยวพักผ่อนมากกว่าร้อยละ 70 ถัดมาคือผู้ที่มาเพื่อเยี่ยมเพื่อนหรือญาติ และมาเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ เช่น เพื่อหาซื้อบ้าน, รับการรักษาพยาบาล, แข่งกีฬาและ หางานสรุปได้ว่าผู้ที่เดินทางมาประเทศสองในสามเดินทางมาเพื่อท่องเที่ยวพักผ่อนดังตารางที่ 4.10

กลุ่มการเดินทาง จากการสำรวจพบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมักเดินทางกับครอบครัวมากที่สุดร้อยละ 46.71 ลำดับถัดมาเป็นผู้ที่เดินทางกับกลุ่มเพื่อนและเดินทางลำพังคิดเป็นร้อยละ 27.63 และ 21.38 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมักเป็นผู้ที่เดินทางกับกลุ่มเพื่อนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 41 ลำดับถัดมาเป็นการเดินทางกับครอบครัวและการเดินทางเพียงลำพังคิดเป็นร้อยละ 30.67 และ 27.33 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.11

สรุปได้ว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมักเดินทางกับครอบครัวและนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมักเดินทางกับกลุ่มเพื่อน และโดยรวมแล้วชาวต่างชาติมักมาประเทศไทยกับครอบครัวมากที่สุด

ตารางที่ 4.10 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามวัตถุประสงค์การเดินทางมายังประเทศไทย

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย		นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ธุรกิจหรือบริการวิชาชีพ	8	2.63	7	2.33
ท่องเที่ยวพักผ่อน	242	79.61	226	75.33
เยี่ยมเพื่อนหรือญาติ	32	10.53	45	15.00
การเรียน/การศึกษา/อบรม	8	2.63	4	1.33
การประชุมสัมมนา	4	1.32	0	0.00
อาสาสมัคร	0	0.00	1	0.33
อื่นๆ	10	3.29	17	5.67
รวม	304	100.00	300	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 4.11 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามกลุ่มการเดินทาง

ลักษณะกลุ่มการเดินทาง	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย		นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คนเดียว	65	21.38	82	27.33
กลุ่มเพื่อน	84	27.63	123	41.00
ครอบครัว	142	46.71	92	30.67
เพื่อนร่วมงาน	2	0.66	1	0.33
นำเที่ยว	3	0.99	1	0.33
อื่นๆ	8	2.63	1	0.33
รวม	304	100.00	300	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

ขนาดกลุ่มเพื่อน จากตารางที่ 4.12 นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำต่างก็มีขนาดกลุ่ม 1 ถึง 2 คนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 89.29 และร้อยละ 91.06 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มขนาดสามถึงสี่คนและสี่คนขึ้นไปนั้นมีสัดส่วนรวมกันประมาณร้อยละสิบของนักท่องเที่ยวทั้งสองกลุ่ม สรุปได้ว่านักท่องเที่ยวมักเดินทางท่องเที่ยวกับกลุ่มเพื่อนขนาดไม่เกินสองคนมากที่สุด

ตารางที่ 4.12 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามขนาดของกลุ่มเพื่อน

ขนาดของกลุ่มเพื่อน	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย		นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1-2 คน	75	89.29	112	91.06
3-4 คน	5	5.95	10	8.13
5 คนขึ้นไป	4	4.76	1	0.81
รวม	84	100.00	123	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

ขนาดของครอบครัว นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีจำนวนสมาชิกครอบครัวร่วมเดินทางไม่เกินสองคนกว่าร้อยละ 81 รองลงมา มีจำนวนสมาชิกร่วมเดินทางไม่เกินสี่คนและสี่คนขึ้นไปร้อยละ 14.79 และร้อยละ 3.52 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมีจำนวนสมาชิกครอบครัวร่วมเดินทางไม่เกินสองคนมากที่สุดเช่นกัน ถัดมาเป็นครอบครัวที่มีสมาชิกร่วมเดินทางไม่เกินสี่คนและสี่คนขึ้นไปร้อยละ 12.82 และ 3.42 ตามลำดับ นักท่องเที่ยวที่เดินทางกับครอบครัวมีจำนวนสมาชิกร่วมเดินทางไม่เกินสองคนมากที่สุดกว่าร้อยละ 83 ดังแสดงในตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามขนาดของครอบครัว

ขนาดของครอบครัว	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย		นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1-2 คน	116	81.69	80	86.96
3-4 คน	21	14.79	9	9.78
5 คนขึ้นไป	5	3.52	3	3.26
รวม	142	100.00	92	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

ขนาดของกลุ่มเพื่อนร่วมงาน และขนาดของกลุ่มนำเที่ยว จากการสำรวจนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างพบนักท่องเที่ยวที่เดินทางกับกลุ่มเพื่อนร่วมงานและกลุ่มนำเที่ยวน้อยมากไม่ถึงร้อยละหนึ่งของตัวอย่างทั้งหมด ดังนั้นข้อมูลที่มีอาจไม่สามารถสรุปลงไปได้ว่าชาวต่างชาติที่เดินทางกับกลุ่มเพื่อนร่วมงานมีการกระจายตัวของขนาดของกลุ่มอย่างไร

ขนาดของกลุ่มการเดินทางอื่น ๆ นักท่องเที่ยวสามารถเลือกตอบลักษณะกลุ่มการเดินทางได้มากกว่าหนึ่งข้อ เช่น เดินทางมากับเพื่อนและนำเที่ยว หรือเพื่อนและครอบครัว กลุ่มการเดินทางลักษณะนี้มักมีสมาชิกสามคนขึ้นไป

อย่างไรก็ดีนักท่องเที่ยวที่มีกลุ่มการเดินทางแบบผสมมีสัดส่วนน้อยมากเมื่อเทียบกับกลุ่มอื่น ๆ คือประมาณร้อยละ 1.49 ของตัวอย่างทั้งหมด

การใช้บริการนำเที่ยวของนักท่องเที่ยว จากตารางที่ 4.14 นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยใช้บริการนำเที่ยวร้อยละ 53.29 ผู้ที่ไม่ใช้คิดเป็นร้อยละ 46.71 ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำไม่ได้ใช้บริการนำเที่ยวมากที่สุดร้อยละ 55.67 ส่วนผู้ที่ใช้บริการนำเที่ยวคิดเป็นร้อยละ 44.34

เมื่อนำมาเฉลี่ยกันแล้วสามารถกล่าวได้ว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 50 ไม่ได้ใช้บริการนำเที่ยวเมื่อมาพำนักอยู่ในประเทศไทย นักท่องเที่ยวร้อยละ 42.38 ใช้บริการนำเที่ยวเพียงบางช่วงเวลาหรือสถานที่ มีนักท่องเที่ยวเพียงร้อยละ 6.46 เท่านั้นที่ใช้บริการของบริษัทนำเที่ยวตลอดระยะเวลาที่อยู่ในประเทศไทย

ตารางที่ 4.14 การจำแนกนักท่องเที่ยวตามลักษณะการใช้บริการของบริษัทนำเที่ยว

การใช้บริการนำเที่ยว	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย		นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ใช้	162	53.29	133	44.34
ไม่ใช้	142	46.71	167	55.67
รวม	304	100.00	300	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

แบบแผนค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว ในส่วนนี้จะทำการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำ และเพื่อแสดงให้เห็นรายละเอียดจึงแบ่งประเภทของการใช้จ่ายโดยใช้เกณฑ์ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย แบ่งประเภทค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวออกเป็น 7 หมวดย่อย ได้แก่ ค่าที่พัก ค่าอาหารและเครื่องดื่ม ค่าพาหนะเดินทางภายในประเทศ ค่าบริการในการท่องเที่ยว ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิง ค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

จากการสำรวจพบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 5,381.46 บาทต่อคนต่อวัน ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 3,24.78 บาทต่อคน ต่อวัน เมื่อนำมาเฉลี่ยกันแล้วทั้งสองกลุ่มมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 4,559.30 บาทต่อคนต่อวันดังตารางที่ 4.15

นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยใช้จ่ายหมวดค่าบริการในการท่องเที่ยวคิดเป็นสัดส่วนสูงที่สุดคิดเป็นร้อยละ 26.97 รองลงมาเป็นหมวดค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก คิดเป็นร้อยละ 20.88 และถัดมาเป็นหมวดค่าที่พักคิดเป็นร้อยละ 19.17 ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำนั้นมีค่าใช้จ่ายในหมวดการซื้อสินค้าและของที่ระลึกมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 23.75 ถัดมาเป็นหมวดค่าที่พักร้อยละ 21.57 และหมวดค่าอาหารและเครื่องดื่มร้อยละ 16.44

จากข้อมูลค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยนั้น หมวดค่าใช้จ่ายที่มีสัดส่วนมากที่สุด คือ หมวดค่าใช้จ่ายในการซื้อสินค้าและของที่ระลึก ถัดมาเป็นหมวดค่าที่พัก และหมวดค่าอาหารและเครื่องดื่ม ดังแสดงในตารางที่ 4.16 ข้อมูลนี้สอดคล้องกับสัดส่วนค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ และคล้ายคลึงกับสัดส่วนค่าใช้จ่ายของผู้ที่ใช้สายการบินไทย เพราะผู้ที่ใช้สายการบินไทยมีค่าบริการในการท่องเที่ยวคิดเป็นสัดส่วนมากที่สุด ถัดมาจึงเป็นหมวดค่าใช้จ่ายในการ ซื้อสินค้าและของที่ระลึก หมวดค่าที่พัก และหมวดค่าอาหารและเครื่องดื่ม ตามลำดับแบบแผนการใช้จ่ายของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

การที่สัดส่วนค่าบริการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย แตกต่างจากสัดส่วนค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวที่สำรวจโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในตารางที่ 4.16 อาจเป็นเพราะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมักใช้บริการนำเที่ยว โดยเฉพาะผู้ที่ใช้สายการบินไทยเดินทาง ส่วนใหญ่มักใช้บริการนำเที่ยว ดังแสดงในตารางที่ 4.14 จึงทำให้หมวดค่าบริการท่องเที่ยวของผู้ที่ใช้สายการบินไทยมีสัดส่วนสูงที่สุดเมื่อเทียบกับหมวดอื่น ๆ

สรุปได้ว่า นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยมีค่าใช้จ่ายรวมต่อคนต่อวัน และค่าใช้จ่ายในหมวดย่อยทุกหมวด มากกว่าผู้ที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ ยกเว้นหมวดค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด ซึ่งการที่นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมีค่าใช้จ่ายในหมวดนี้สูงกว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยอาจเป็นเพราะผู้ที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นกลุ่มที่นิยมเดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเองคิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 55 ดังตารางที่ 4.16 ทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายที่ไม่ได้วางแผนล่วงหน้าเตรียมเอาไว้ แต่ผู้ที่เดินทางด้วยสายการบินไทยมักมีการวางแผนการเดินทางล่วงหน้า และส่วนใหญ่จะใช้บริการนำเที่ยวจึงมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างแน่นอนและวางแผนได้ ทำให้ผู้ที่ใช้สายการบินไทยมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้น้อยกว่า

ตารางที่ 4.15 การเปรียบเทียบหมวดค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำ

หมวดค่าใช้จ่าย	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย		นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ	
	ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวัน	(ร้อยละ)	ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวัน	(ร้อยละ)
ค่าที่พัก	1,031.48	19.17	803.55	21.57
ค่าอาหารและเครื่องดื่ม	811.65	15.08	612.18	16.44
ค่าพาหนะเดินทางภายในประเทศ	401.55	7.46	381.29	10.24
ค่าบริการในการท่องเที่ยว	1,451.48	26.97	332.23	8.92
ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิง	360.98	6.71	353.89	9.50
ค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก	1,123.52	20.88	884.51	23.75
เบ็ดเตล็ด	200.79	3.73	357.13	9.59
รวมค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวัน	5,381.46	100.00	3,724.78	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 4.16 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยว ในปี พ.ศ. 2545 จนถึงปี พ.ศ. 2547

ปี พ.ศ.	2545	ร้อยละ	2546	ร้อยละ	2547	ร้อยละ
ค่าที่พัก	1006.89	26.82365	981.48	26.00291	1,067.59	26.30925
ค่าอาหารและเครื่องดื่ม	633.03	16.86398	632.27	16.75109	683.21	16.83675
ค่าพาหนะเดินทางภายในประเทศ	315.81	8.413209	308.38	8.170089	315.25	7.768892
ค่าบริการในการท่องเที่ยว	164.56	4.383894	199.37	5.282024	220.6	5.436376
ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิง	458.28	12.20862	466.52	12.35978	503.31	12.40337
ค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก	1067.38	28.43511	1,074.08	28.45622	1,149.20	28.32042
เบ็ดเตล็ด	107.79	2.871536	112.4	2.977878	118.69	2.924948
รวมค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวัน	3753.74	100	3,774.50	100	4,057.85	100

ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2548)

4.3 การวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติด้วย MCA

ผลการศึกษานักท่องเที่ยวตัวอย่างรวม 575 คน แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย 297 คน และนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ 278 คน ทำการวิเคราะห์คุณลักษณะที่มีอิทธิพลต่อค่าใช้จ่ายภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยใช้วิธี MCA ในการวิเคราะห์ มีตัวแปรอิสระได้แก่ รายได้ต่อเดือน เพศ อายุ อาชีพ การท่องเที่ยวครั้งแรก การใช้สายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคอาเซียน และการใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย

ทั้งนี้เมื่อทำการวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรอิสระต่อค่าใช้จ่ายด้วยค่าสถิติ t-test และ F-test แล้วพบว่าเพศมีค่านัยสำคัญเท่ากับ 0.397 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติต่อค่าใช้จ่าย ณ ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 90 จึงได้ตัดตัวแปรเพศออกจากการวิเคราะห์ส่วนนี้ ดังแสดงในตารางที่ 4.17

ดังนั้นการวิเคราะห์นี้จึงมีชุดตัวแปรอิสระ 6 ตัว ได้แก่ รายได้ต่อเดือน อายุ อาชีพ การท่องเที่ยวครั้งแรก การใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศ และการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศ ดังแสดงในตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.17 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับตัวแปรคุณลักษณะของทั้งนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทยและใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

ตัวแปร	ผลรวมกำลังสอง	องศาความเป็นอิสระ	ค่าเฉลี่ยของกำลังสอง	ค่าสถิติ F	ระดับนัยสำคัญ
รายได้ต่อเดือน	227,646,733.75	6	37,941,122.29	2.783	0.011
อายุ	147,495,789.80	5	29,499,157.96	2.164	0.057
อาชีพ	161,750,683.04	7	23,107,240.43	1.695	0.107
การท่องเที่ยวครั้งแรก	169,184,086.12	1	169,184,086.12	12.412	0.000
การให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศ	22,813,336.30	1	22,813,336.30	1.674	0.196
การให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศ	191,195,702.34	1	191,195,702.34	14.027	0.000

ที่มา: จากการคำนวณด้วยโปรแกรม SPSS 13.0

เมื่อวิเคราะห์ตัวแปรทั้ง 6 ด้วยวิธี MCA พบตัวแปรที่มีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติ 4 ตัว ได้แก่ ตัวแปรการท่องเที่ยวครั้งแรกและตัวแปรการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศมีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่าย ณ ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 99 รายได้ต่อเดือนมีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่าย ณ ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 ส่วนอายุมีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่าย ณ ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 90

ส่วนตัวแปรที่เหลือได้แก่ อาชีพ และการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างประเทศมีค่านัยสำคัญเท่ากับ 0.107 และ 0.196 จึงไม่มีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่าย ณ ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 90

ค่ากลาง (grand mean) ของค่าใช้จ่ายของทั้งนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำเท่ากับ 4,559.30 บาทต่อคนต่อวัน สามารถพยากรณ์ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวที่มีคุณลักษณะต่าง ๆ กันได้จากการนำค่าสัมประสิทธิ์ที่แสดงถึงความเบี่ยงเบนจากค่ากลางของแต่ละกลุ่ม (adjusted deviation) ดังแสดงในตารางที่ 4.17 นำมาบวกหรือลบออกจากค่ากลาง เช่น นักท่องเที่ยวที่มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 3,001-4,000 ดอลลาร์สหรัฐ จะมีค่าใช้จ่าย 3,957.73 บาทต่อคนต่อวัน (4,559.30 ลบด้วย 601.57) และถ้านักท่องเที่ยวคนนี้มีอายุระหว่าง 41-50 ปี จะมีค่าใช้จ่าย 4,301.58 บาทต่อคนต่อวัน (3,957.73 บวกด้วย 343.85) ถ้าคนผู้นี้ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเดินทางในประเทศไทยด้วยจะมีค่าใช้จ่าย 3,712.83 บาทต่อคนต่อวัน (4,301.58 ลบด้วย 588.75)

ตารางที่ 4.18 ผลการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของทั้งนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทยและใช้สายการบินต้นทุนต่ำ ด้วยวิธี MCA (Grand means = 4,559.30)

ตัวแปรอิสระ	จำนวน ตัวอย่าง	Unadjusted Deviation	Eta	Adjusted deviation	Beta
1. รายได้ต่อเดือน			0.253		0.171
ต่ำกว่า \$1,001	47	-833.78		38.52	
\$1,001 - \$2,000	106	-899.59		-556.00	
\$2,001 - \$3,000	122	-543.37		-428.28	
\$3,001 - \$4,000	117	-549.07		-601.57	
\$4,001 - \$5,000	61	283.48		337.14	
\$5,001 - \$6,000	36	1,583.61		1,292.91	
มากกว่า \$6,000	115	1,658.90		979.56	

ตารางที่ 4.18 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของทั้งนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทยและใช้สายการบินต้นทุนต่ำ ด้วยวิธี MCA (Grand means = 4,559.30)

ตัวแปรอิสระ	จำนวน ตัวอย่าง	Unadjusted Deviation	Eta	Adjusted deviation	Beta
2. อายุ			0.230		0.173
น้อยกว่า 21 ปี	14	-1,979.77		-1,143.94	
21 -30 ปี	212	-996.85		-630.45	
31 -40 ปี	152	203.56		-60.51	
41 -50 ปี	98	547.68		343.85	
51 -60 ปี	91	1,053.74		602.80	
มากกว่า 60 ปี	37	1,582.31		1,900.40	
3. อาชีพ			0.229		0.156
เจ้าของธุรกิจ/ผู้บริหาร	98	1,509.17		829.26	
ผู้ประกอบการวิชาชีพ	133	-43.34		-184.71	
พนักงานบริษัท	171	-52.73		206.63	
พนักงานของรัฐ	45	-529.78		-354.59	
นักเรียน/นักศึกษา	46	-2,143.86		-1,204.21	
แรงงานมีฝีมือ	53	334.16		545.71	
เกษียณ	30	148.69		-1,413.08	
อื่นๆ	28	-1,172.57		-257.68	
4. การท่องเที่ยวครั้งแรก			0.060		0.148
ใช่	279	255.71		628.51	
ไม่ใช่	325	-219.51		-539.55	
5. การใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศมายังไทย			0.111		0.051
ใช่	40	-1,642.65		-756.91	
ไม่ใช่	564	116.50		53.68	
6. การใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย			0.220		0.152
ใช่	307	-850.83		-588.75	
ไม่ใช่	297	879.48		608.57	

หมายเหตุ: ค่า $R = 0.316$ และค่า $R^2 = 0.131$

ที่มา: จากการคำนวณด้วยโปรแกรม SPSS 13.0

ตัวแปรคุณลักษณะต่าง ๆ จะมีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวดังนี้ นักท่องเที่ยวกลุ่มที่มีรายได้ ระหว่าง 5,001-6,000 ดอลลาร์สหรัฐ จะมีค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันมากกว่า กลุ่มรายได้อื่น ๆ ส่วนนักท่องเที่ยวกลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 1,001-2,000 ดอลลาร์สหรัฐ จะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่ากลุ่มรายได้ อื่น ๆ สำหรับกลุ่มอายุจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับ ค่าใช้จ่ายคือนักท่องเที่ยวที่มีอายุมากจะใช้จ่ายมากกว่านักท่องเที่ยวที่มีอายุน้อย นักท่องเที่ยวที่มาจาก ประเทศไทยเป็นครั้งแรกจะมีค่าใช้จ่ายมากกว่านักท่องเที่ยวซ้ำ และนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยสายการบิน บินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศจะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่านักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยสายการบิน ไทย

ดังนั้นการเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศทำให้นักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่าย น้อยกว่าผู้ที่เดินทางด้วยสายการบินไทย

สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการท่องเที่ยวครั้งแรก และการใช้สายการบินต้นทุน ต่ำในประเทศไทยต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว พบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและมาประเทศ ไทยครั้งแรกจะมีค่าใช้จ่าย 5,796 บาทต่อคนต่อวัน ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำและ เป็นผู้ที่มาเที่ยวซ้ำจะมีค่าใช้จ่ายเพียง 3,431 บาทต่อคนต่อวัน ดังตารางที่ 4.19 การมาท่องเที่ยวครั้งแรกจึงมีอิทธิพลทางบวกต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 4.19 อิทธิพลของการท่องเที่ยวครั้งแรก และการใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยต่อ ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวมีหน่วยเป็น บาทต่อคนต่อวัน (Grand means = 4,559.30)

	ผู้ใช้สายการบินไทย	ผู้ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ
ผู้ที่มาประเทศไทยครั้งแรก	5,796	4,599
ผู้ที่มาเที่ยวซ้ำ	4,628	3,431

ที่มา: จากการคำนวณ

4.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ: วิเคราะห์ด้วย Poisson regression และ OLS

เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยว โดยมีตัวแปรอิสระ ได้แก่ รายได้ต่อเดือน เพศ อาชีพ อายุ การท่องเที่ยวครั้งแรก การใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำใน เส้นทางระหว่างประเทศ และการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศ โดยใช้ วิธีการวิเคราะห์ถดถอยปัวซอง (Poisson Regression) เปรียบเทียบกับวิธีวิเคราะห์ถดถอยกำลังสอง

น้อยที่สุด (ordinary least square) ซึ่งใช้ในการพยากรณ์ทั่วไป โดยใช้ฟังก์ชันที่ขาดอย่างจำนวน 562 ตัวอย่าง มาทำการวิเคราะห์

จากผลการวิเคราะห์พบว่าอิทธิพลของตัวแปรอิสระต่อจำนวนวันพักของทั้งสองวิธี เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยการวิเคราะห์ทั้งสองวิธีสามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนวันพักกับตัวแปรอิสระต่าง ๆ ได้ใกล้เคียงกัน ดังแสดงในตารางที่ 4.20

ผลการวิเคราะห์ด้วยวิธีปัวซอง พบตัวแปรที่มีนัยสำคัญต่อจำนวนวันพัก ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ขึ้นไป ได้แก่ เพศ, อาชีพ, การท่องเที่ยวครั้งแรก และการใช้บริการสายการบิน ต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศ

ด้วยวิธี OLS พบว่า เพศ, อาชีพ (ยกเว้นอาชีพนักเรียนนักศึกษา), การท่องเที่ยวครั้งแรก และการใช้บริการสายการบิน ต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศมีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักอย่างมีนัยสำคัญที่ค่าความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ขึ้นไป

เพศ นักท่องเที่ยวเพศชายมีวันพักยาวนานกว่าเพศหญิงที่ระดับความเชื่อมั่น 99%

อาชีพ ผู้ที่มีอาชีพกลุ่มที่ 4 ได้แก่ เกษียณ, แม่บ้าน, ว่างาน จะมีวันพักยาวนานกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ๆ เพราะอาชีพเหล่านี้ไม่มีกำหนดเวลา หรืองานเร่งด่วนที่ต้องสะสางเหมือนกลุ่มอาชีพอื่น ผู้ที่มาครั้งแรก ในส่วนของตัวแปรการมาท่องเที่ยวครั้งแรกพบว่านักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวซ้ำจะมีวันพักยาวนานกว่าผู้ที่มาเที่ยวครั้งแรกที่ระดับความเชื่อมั่น 99% ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของมิ่งสรรพ ขาวสอาด และคณะ (2544) ที่พบว่านักท่องเที่ยวยุโรปที่มีวันพักยาวนานมักมีประสบการณ์ในการเที่ยวประเทศไทยมาแล้ว

ตารางที่ 4.20 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวด้วย

วิธีวิเคราะห์ปัวซองเปรียบเทียบกับวิธีวิเคราะห์ถดถอยกำลังสองน้อยที่สุด

ตัวแปรอิสระ	วิธีวิเคราะห์ถดถอยกำลังสองน้อยที่สุด		วิธีวิเคราะห์ถดถอยปัวซอง	
	สัมประสิทธิ์	ระดับนัยสำคัญ.	สัมประสิทธิ์	ระดับนัยสำคัญ.
ค่าคงที่	17.6198	0.0000	2.8494	0.0000
รายได้ต่อเดือน (\$)	0.0162	0.5346	0.0010	0.2138
เพศชาย	1.6169	0.0217	0.0995	0.0000
ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปี	0.4626	0.6453	0.0246	0.3166
ผู้ที่มีอายุระหว่าง 31 ถึง 50 ปี	0.4391	0.6258	0.0206	0.4750

ตารางที่ 4.20 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยว
วิธีวิเคราะห์ปัวของเปรียบเทียบกับวิธีวิเคราะห์ถดถอยกำลังสองน้อยที่สุด

ตัวแปรอิสระ	วิธีวิเคราะห์ถดถอยกำลังสองน้อยที่สุด		วิธีวิเคราะห์ถดถอยปัวของ	
	สัมประสิทธิ์	ระดับนัยสำคัญ	สัมประสิทธิ์	ระดับนัยสำคัญ
ผู้ที่มีอาชีพเจ้าของธุรกิจ/ผู้บริหาร, ผู้ประกอบวิชาชีพ และแรงงานฝีมือ	-3.5707	0.0031	-0.2014	0.0000
ผู้ที่มีอาชีพพนักงานบริษัทหรือพนักงานของรัฐ	-3.2689	0.0082	-0.1834	0.0000
ผู้ที่เป็นนักเรียนนักศึกษา	-2.0965	0.2113	-0.1098	0.0310
การท่องเที่ยวครั้งแรก	-2.0277	0.0041	-0.1242	0.0000
การใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศมาไทย	0.1669	0.9022	0.0117	0.7817
การใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย	3.4922	0.0000	0.2102	0.0000

หมายเหตุ: วิธี OLS มีค่า adjusted $R^2 = 0.086$ และค่า $F(10, 551) = 6.26$ (prob. = 0.000)

วิธีปัวของ มีค่า $R^2 P = 0.1340$ และมีค่า $R^2 D = 0.1132$ ค่าไคสแควร์ (10) = 220.2051 (prob. = 0.000)

ที่มา: จากการคำนวณด้วยโปรแกรม NLOGIT 3.0

นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยจะมีวันพักนานกว่าผู้ใช้สายการบินไทยที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ส่วนหนึ่งน่าจะมาจากการนักท่องเที่ยวที่ประหยัดเงินได้จากการมีสายการบินต้นทุนต่ำนำเงินเหล่านี้มาใช้จ่ายเพื่อการเพิ่มวันพักในประเทศ

จากการศึกษาสรุปได้ว่า เพศ อาชีพ การท่องเที่ยวครั้งแรก และการใช้สายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศ มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยเพศชายจะมีวันพักยาวนานกว่าเพศหญิง ผู้ที่เกษียณ ว่างานหรือแม่บ้านจะมีวันพักมากกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ๆ ส่วนผู้ที่มาท่องเที่ยวครั้งแรกจะมีวันพักน้อยกว่าผู้ที่มาเที่ยวซ้ำ และผู้ใช้สายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางในประเทศจะมีวันพักนานกว่าผู้ใช้สายการบินไทยและสายการบินปกติภายในประเทศ ดังนั้นการมี

สายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางภายในประเทศจะทำให้นักท่องเที่ยวมีที่พักในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

4.5 รูปแบบการเดินทางภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

จากการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม MAP for Windows version 1.1.2 โดยแบ่งรูปแบบการเดินทางในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติออกเป็น 7 รูปแบบ คือ แบบเส้นตรง แบบสองขา แบบสามขา แบบวน แบบวนและเส้นตรง แบบวนออก และ แบบอื่น ๆ พบว่านักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินไทยมีการเดินทางแบบเส้นตรงเป็นส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 51.32 (ตารางที่ 4.21) ถัดมาเป็นการเดินทางแบบวน และการเดินทางแบบสองขา คิดเป็นร้อยละ 15.46 และ 12.50 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำนั้นจะมีการเดินทางแบบเส้นตรงมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.85 ถัดมาเป็นการเดินทางแบบสองขา และการเดินทางแบบอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 21.33 และ 10.67 ตามลำดับ เมื่อนำรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารทั้งสองกลุ่มมาเฉลี่ยกันแล้ว พบว่านักท่องเที่ยวเหล่านี้จะมีการเดินทางแบบเส้นตรงมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.85 ถัดมาเป็นการเดินทางแบบสองขา และการเดินทางแบบวน คิดเป็นร้อยละ 16.89 และ 12.91 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.21 รูปแบบการเดินทางภายในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทย	ร้อยละ	นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ	ร้อยละ	เฉลี่ย
แบบเส้นตรง	156	51.32	127	42.33	46.85
แบบวน	47	15.46	31	10.33	12.91
แบบสองขา	38	12.5	64	21.33	16.89
แบบวนออก	31	10.2	17	5.67	7.95
แบบเส้นและวน	18	5.92	26	8.67	7.28
อื่น ๆ	10	3.29	32	10.67	6.95
แบบสามขา	4	1.32	3	1	1.16
รวม	304	100.00	300	100.00	100.00

ที่มา: จากการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม MAP for windows version 1.1.2

สรุปได้ว่าทั้งนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำมีพฤติกรรมการเดินทางแบบเส้นตรงมากที่สุด จากการสัมภาษณ์พบว่านักท่องเที่ยวเหล่านี้ต้องการใช้เวลาในการเยี่ยมชมแต่ละสถานที่อย่างเต็มที่ ลักษณะการเดินทางจะมีการใช้บริการสายการบิน

ภายในประเทศไปยังจังหวัดใดจังหวัดหนึ่งแล้วเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัดหรือพื้นที่โดยรอบ อาจมีการเดินทางไปจังหวัดใกล้เคียง แต่จะเดินทางกลับในเส้นทางเดิม

การที่รูปแบบการเดินทางที่ได้รับความนิยมลำดับที่ 2 ของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยเป็นแบบวน และผู้ที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นแบบสองขา อาจเป็นเพราะนักท่องเที่ยวทั้งสองกลุ่มมีการเดินทางไปทั้งภาคเหนือและภาคใต้ แต่นักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินไทยนั้นสามารถเดินทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังจังหวัดภูเก็ตได้โดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ แต่ถ้านักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำต้องการเดินทางจากภาคเหนือไปภาคใต้จะต้องมาเปลี่ยนเครื่องบินที่กรุงเทพฯ เพราะสายการบินต้นทุนต่ำไม่มีเส้นทางจากภาคเหนือไปภาคใต้โดยตรง จึงทำให้รูปแบบการเดินทางลำดับที่สองของนักท่องเที่ยวทั้งสองกลุ่มมีรูปแบบที่ต่างกัน

ในส่วนของรูปแบบการเดินทางที่ได้รับความนิยมลำดับที่ 3 ของนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นแบบอื่น ๆ นั้น เป็นเพราะนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำมีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย ทำให้จัดเป็นกลุ่มได้ยาก ทำให้สัดส่วนแบบอื่น ๆ และแบบสองขาของผู้ที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำจึงมีค่าใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 10.67 และ 10.33 ตามลำดับ

4.6 การเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

การที่นักท่องเที่ยวเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำแทนการเดินทางด้วยสายการบินปกติจะทำให้พวกเขาประหยัดเงินได้จำนวนหนึ่งจากส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร การสำรวจนี้ต้องการทราบว่านักท่องเที่ยวจะนำเงินนี้ไปใช้จ่ายหรือไม่ ถ้านำไปใช้เขาจะนำไปใช้ในกิจกรรมใด

จากนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งตอบแบบสอบถามจำนวน 296 คน ดังตารางที่ 4.22 พบว่านักท่องเที่ยวที่ยินดีจะนำเงินมาใช้จ่ายคิดเป็นร้อยละ 68 ไม่ใช้จ่ายคิดเป็นร้อยละ 32

ตารางที่ 4.22 ทศนคติต่อการใช้จ่ายเงินที่ประหยัดได้จากการใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

	จำนวน	ร้อยละ
นำเงินที่ประหยัดได้ไปใช้จ่าย	205	68
ไม่ใช้	91	32
รวม	296	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

ในบรรดานักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำซึ่งเลือกนำเงินที่มีไปใช้จ่าย จะพบว่า นักท่องเที่ยวใช้จ่ายเงินซื้อสินค้าและของที่ระลึกเพิ่มขึ้นมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 22.38

ของนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ รองลงมาเป็นการเพิ่มจำนวนสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทยร้อยละ 21.68 และร้อยละ 17.48 เลือกที่จะเพิ่มจำนวนที่พักในประเทศไทย ดังแสดงในตารางที่ 4.23

นักท่องเที่ยวประมาณร้อยละ 95 ของผู้ที่ยินดีนำเงินมาใช้จ่ายจะได้ใช้จ่ายในประเทศไทย ดังนั้นเงินที่ประหยัดได้จากการมีสายการบินต้นทุนต่ำนี้ยังคงเป็นรายได้ให้กับประเทศไทยแต่กระจายไปยังการใช้จ่ายด้านอื่น ๆ แทน

ตารางที่ 4.23 กิจกรรมการใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นเมื่อนักท่องเที่ยวประหยัดเงินได้จากการใช้สายการบินต้นทุนต่ำ

กิจกรรม	จำนวน	ร้อยละ
ซื้อสินค้าและของที่ระลึกมากขึ้น	96	22.38
เพิ่มจำนวนสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทย	93	21.68
ใช้จ่ายเพื่อความบันเทิงมากขึ้น	39	9.09
เพิ่มปริมาณหรือมาตรฐานของอาหารและเครื่องดื่ม	29	6.76
เพิ่มมาตรฐานของที่พักร	56	13.05
เพิ่มจำนวนที่พักในประเทศไทย	75	17.48
เพิ่มมาตรฐานของบริการนำเที่ยว	9	2.10
อื่น ๆ	13	3.03
ใช้จ่ายในประเทศอื่น ๆ ระหว่างการเดินทาง	7	1.63
ไม่ตอบ	12	2.80
รวม	429	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ