

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อมุ่งเน้นศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มีต่อการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งมีแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้ 1) การท่องเที่ยว (Tourism) 2) การขนส่ง (Transportation) 3) โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model: SEM) และ 4) เศรษฐมิติสำหรับโมเดลสมการโครงสร้าง

2.1 การท่องเที่ยว (Tourism)

การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางที่มีระยะทางมากกว่า 80 กิโลเมตรจากบ้าน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อความสนุกสนาน หรือเพื่อหาความรู้เพิ่มเติม (World Tourism Organization, 2011)

หากพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว เราสามารถแบ่งประเภทของการท่องเที่ยวออกได้เป็นประเภทต่าง ๆ ดังนี้ (กรมการฝึกหัดครู, 2533)

- 1) การท่องเที่ยวเชิงเกษตร คือ การท่องเที่ยวในพื้นที่เพาะปลูกเกษตรกรรมและแหล่งเพาะเลี้ยงสัตว์
- 2) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ คือ การท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ
- 3) การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม คือ การท่องเที่ยวยังสถานที่ที่แสดงถึงวัฒนธรรมและประเพณี
- 4) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ คือ การท่องเที่ยวที่เน้นการรักษาสุขภาพเป็นวัตถุประสงค์หลัก
- 5) การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ คือ การท่องเที่ยวเพื่อการประกอบธุรกิจเป็นสำคัญ เช่น การดูงาน เป็นต้น

2.1.1 ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวประกอบด้วยภาคธุรกิจต่าง ๆ ที่เข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งล้วนมีความสำคัญในการส่งเสริมให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีความสมบูรณ์และสามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ ซึ่งประกอบไปด้วยธุรกิจดังต่อไปนี้ (Praveetelearning, 2554)

1) ธุรกิจการขนส่ง คือ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมทั้ง 3 ลักษณะ ได้แก่ ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งธุรกิจเหล่านี้จะเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ โดยใช้พาหนะ เช่น เครื่องบิน รถไฟ เรือโดยสาร รถโดยสาร เป็นต้น

2) ธุรกิจอาหารและที่พักแรม คือ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบริการร้านอาหาร ภัตตาคาร รวมทั้งที่พักแรม สำหรับบริการและอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว ทั้งนี้ร้านอาหารและที่พักแรมต่างมีลักษณะและราคาที่แตกต่างกันออกไปเพื่อตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าทุกกลุ่ม

3) ธุรกิจการนำเที่ยว คือ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับบริษัทนำเที่ยว ตัวแทนจำหน่ายการท่องเที่ยว และแหล่งท่องเที่ยว

2.1.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยว

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการท่องเที่ยวสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้

1) ปัจจัยภายใน คือ ปัจจัยที่เกิดจากสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว ซึ่งสามารถปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้สถานที่ท่องเที่ยวที่นั่น ๆ มีนักท่องเที่ยวสนใจมาท่องเที่ยวมากขึ้น ได้แก่ ปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้ (จิตรานุช รักสังจา, 2007; วัตถุประสงค์ชาย, 2011)

1.1) ทรัพยากรการท่องเที่ยว คือ สิ่งดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาเยี่ยมชมสถานที่นั้น ๆ ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ ก) ทรัพยากรการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ข) ทรัพยากรการท่องเที่ยวทางโบราณสถาน ประวัติศาสตร์ และศาสนา และ ค) ทรัพยากรการท่องเที่ยวด้านศิลปวัฒนธรรมและประเพณี

1.2) ความปลอดภัย เป็นสิ่งที่นักท่องเที่ยวคำนึงถึงมากในการเดินทางไปท่องเที่ยวยังสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ดังนั้นระบบรักษาความปลอดภัยจึงต้องมีประสิทธิภาพ

1.3) โครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย ระบบการคมนาคม ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำประปา และระบบโทรคมนาคม เป็นต้น

1.4) สิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ประกอบด้วยหลายอย่าง เช่น ระบบตรวจคนเข้าเมือง ที่พัก ร้านอาหาร บริการข่าวสาร และบริการนำเที่ยว เป็นต้น

1.5) สินค้าของที่ระลึก เป็นสิ่งที่แสดงถึงเอกลักษณ์ของสถานที่ท่องเที่ยวที่นั่น ๆ โดยมีการควบคุมคุณภาพการผลิต และการบรรจุหีบห่อที่สวยงาม เป็นต้น

1.6) การโฆษณาและการประชาสัมพันธ์ เป็นสิ่งสำคัญในการส่งเสริมการตลาด เพื่อให้สถานที่ท่องเที่ยวที่นั่น ๆ เป็นที่รู้จักและดึงดูดให้นักท่องเที่ยวอยากมาสัมผัส

1.7) ภาพลักษณ์ของสถานที่ท่องเที่ยว คือ สิ่งที่นักท่องเที่ยวรู้จักสถานที่ท่องเที่ยว นั้น ๆ ในนามด้านต่าง ๆ ซึ่งมีทั้งด้านที่ดีและไม่ดี ซึ่งภาพลักษณ์ของประเทศก็สามารถเป็นสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวหรือสามารถทำให้นักท่องเที่ยวไม่อยากเดินทางมาท่องเที่ยวได้เช่นกัน

2) ปัจจัยภายนอก คือ ปัจจัยที่ไม่ได้เกิดจากสถานที่ท่องเที่ยว แต่มีผลกระทบต่อ การตัดสินใจซื้อสินค้าและบริการของนักท่องเที่ยว ได้แก่ปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้ (จิตรา นุช รักรัตนา, 2007; วัดพระพุทธราย, 2011)

2.1) สภาวะเศรษฐกิจและการเมืองของโลก มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับ ปริมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวทั่วโลก กล่าวคือเมื่อเศรษฐกิจดีและการเมืองมีความมั่นคง จะทำให้การเดินทางท่องเที่ยวมีมากขึ้นตามไปด้วย

2.2) รายได้ของครัวเรือน มีผลกระทบต่อความนิยมในการท่องเที่ยว คือเมื่อรายได้ ของครัวเรือนเพิ่มขึ้นและราคาสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวไม่เปลี่ยนแปลง ทำให้มูลค่าสินค้า และบริการด้านการท่องเที่ยวลดน้อยลง ดังนั้นผู้คนจึงนิยมเดินทางท่องเที่ยวกันมากขึ้น

2.3) การขยายเส้นทางคมนาคม โดยการคมนาคมที่มีความสะดวก ปลอดภัย สามารถเดินทางได้รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากขึ้น สามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวอยากเดินทาง ท่องเที่ยวมากขึ้น

2.4) การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการเมือง ส่งผลกระทบต่อการวางแผน การตลาดและการส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ของประชาชนที่ประกอบ อาชีพในภาคส่วนของการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งผลกระทบต่อสังคม ประเพณี วัฒนธรรม และวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ของประชาชนในท้องถิ่นอีกด้วย

2.1.3 พฤติกรรมการท่องเที่ยว

พฤติกรรมนักท่องเที่ยว (Tourist Behavior) หมายถึง การที่บุคคลได้แสวงหาโดยการ จัดซื้อเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวมีการประเมินสินค้าและบริการที่คาดว่าจะสามารถ สนองความต้องการของตนเองได้ ซึ่งความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ได้รับจากการใช้บริการ สามารถแลกมาได้ด้วยทรัพยากรเงิน เวลา และความพยายามของนักท่องเที่ยวที่มีอยู่ (สุวรรณฤทธิ วงศ์ชะอำ, 2550)

ซึ่งนี้ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว (Tourist Satisfaction) คือ การที่นักท่องเที่ยวแต่ละคนรับรู้ถึงความพึงพอใจของตนเองที่มีต่อสินค้าและบริการที่ได้รับ ว่าสอดคล้องกับความ คาดหวังก่อนที่จะเข้ารับบริการหรือไม่ (สุวรรณฤทธิ วงศ์ชะอำ, 2550)

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวมีแรงจูงใจทำให้เกิดการเดินทาง ประกอบด้วยแรงจูงใจ 2 ประเภทด้วยกัน คือ 1) แรงจูงใจที่ไม่เกี่ยวข้องกับจุดหมายปลายทาง และ 2) แรงจูงใจที่เกี่ยวข้องกับจุดหมายปลายทาง ดังนี้

1) แรงจูงใจที่ไม่เกี่ยวข้องกับจุดหมายปลายทาง คือ แรงจูงใจที่ทำให้ผู้เดินทางไม่มีทางเลือกในการเดินทางมากนัก เนื่องจากสาเหตุของการเดินทางเป็นตัวกำหนดจุดหมายปลายทาง แรงจูงใจเหล่านั้นประกอบด้วย (Coltman, 1989)

1.1) การเดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจ นักธุรกิจที่เดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจได้สร้างรายได้ส่วนใหญ่ให้แก่ธุรกิจต่าง ๆ ในภาคส่วนของการท่องเที่ยว เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ศูนย์การประชุม

1.2) การเดินทางเพื่อการศึกษา นักศึกษาที่เดินทางไปยังต่างประเทศเพื่อศึกษาเล่าเรียนถือเป็นนักท่องเที่ยวประเภทหนึ่ง ซึ่งสาเหตุของการเดินทางคือการเรียน

1.3) การเดินทางเพื่อสุขภาพ นักท่องเที่ยวหลายรายเดินทางไปยังต่างประเทศเพื่อทำการรักษาเยียวยาโรคต่าง ๆ เนื่องจากแต่ละที่ต่างก็มีความเชี่ยวชาญด้านการรักษาพยาบาลที่ต่างกัน

1.4) การเดินทางเพื่อศาสนา เป็นการเดินทางตามความเชื่อของศาสนา เช่น ชาวมุสลิมเดินทางไปยังนครเมกกะ ชาวยิวส์เดินทางไปยังอิสราเอล เป็นต้น

1.5) การเดินทางเพื่อเยี่ยมญาติพี่น้อง อาจจะเป็นแรงจูงใจที่ดีที่สุดในการเดินทางท่องเที่ยว เนื่องจากแรงจูงใจในการเดินทางเกิดจากความต้องการที่จะกลับไปเยี่ยมบ้านเกิดและบุคคลในครอบครัว

2) แรงจูงใจที่เกี่ยวข้องกับจุดหมายปลายทาง คือ แรงจูงใจที่ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเลือกจุดหมายปลายทางได้ โดยการเปรียบเทียบจุดหมายและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ก่อนจะทำการตัดสินใจว่าจะเดินทางท่องเที่ยวไปยังที่ใด ซึ่งการวิเคราะห์สาเหตุของการเดินทางนั้นทำได้ยาก เช่น ความอยากรู้อยากเห็นเกี่ยวกับศิลปวัฒนธรรม ดนตรี ขนบประเพณีพื้นบ้าน สถานที่ผู้คน ศาสนา และระบบการเมืองการปกครอง เป็นต้น รวมทั้งการท่องเที่ยวไปยังสถานที่แปลกใหม่ที่นักท่องเที่ยวกลุ่มอื่นยังเข้าไม่ถึงมากนัก การเดินทางท่องเที่ยวเพื่อเปลี่ยนบรรยากาศ การเดินทางเพื่อค้นหาประสบการณ์ใหม่ การเดินทางเพื่อการกีฬา การเดินทางเพื่อความบันเทิงและการพนัน และการเดินทางเพื่อการนันทนาการ เป็นต้น (Coltman, 1989)

2.1.4 ขอบเขตของการศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยว

ในการศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวนั้นสามารถแบ่งขอบเขตของการศึกษาออกได้เป็นประเภทต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ (Smith, 1990)

1) การท่องเที่ยวในฐานะประสบการณ์ของมนุษย์ การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมที่มนุษย์ทำขึ้นเพื่อให้เกิดความเพลิดเพลิน ซึ่งผู้วิจัยต้องเข้าใจพฤติกรรมส่วนบุคคล เช่น จิตวิทยาของนักท่องเที่ยวและสภาพนักท่องเที่ยวก่อนจะทำความเข้าใจพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการตัดสินใจของบุคคลในการเลือกสินค้า แหล่งที่มาของข้อมูลในการตัดสินใจ การประเมินผลข้อมูลข่าวสาร และการใช้ประสบการณ์ส่วนบุคคล สามารถทำให้เกิดประโยชน์ต่อการทำความเข้าใจประสบการณ์ของนักท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

2) การท่องเที่ยวในฐานะพฤติกรรมทางสังคม ในขณะที่การท่องเที่ยวเป็นประสบการณ์ส่วนบุคคล แต่ก็ยังเป็นการแบ่งปันประสบการณ์กับบุคคลอื่นด้วยเช่นกัน ถึงแม้ว่านักท่องเที่ยวจะเดินทางคนเดียว แต่ก็ยังมีการติดต่อกับบุคคลและสถาบันทางสังคมอื่น ๆ การตัดสินใจที่เกี่ยวกับประสบการณ์การท่องเที่ยวยังได้รับผลกระทบจากจิตวิทยาส่วนบุคคลและประสบการณ์ทางสังคม รวมทั้งบทบาทที่ได้รับทางสังคม

3) การท่องเที่ยวในฐานะสิ่งเฉพาะทางภูมิศาสตร์ นักท่องเที่ยวใช้ข้อมูลข่าวสาร และความรู้ต่าง ๆ เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวเป้าหมายที่มีความเฉพาะเจาะจงแตกต่างจากที่อื่น เช่น แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ความเป็นมิตรของผู้คน ความสะดวกของการคมนาคม ความสะดวกสบายของโรงแรมหรือที่พักชั่วคราว เป็นต้น เพื่อเป็นตัวช่วยในการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว

4) การท่องเที่ยวในฐานะทรัพยากร การท่องเที่ยวสามารถสร้างรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการ โดยไม่ทำลายแหล่งท่องเที่ยวมากนัก ทั้งนี้การท่องเที่ยวยังสามารถอนุรักษ์วัฒนธรรมท้องถิ่น ประเพณี และแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมได้อีกด้วย

5) การท่องเที่ยวในฐานะธุรกิจ การท่องเที่ยวสามารถสร้างรายได้และอาชีพให้แก่ผู้ที่ประกอบอาชีพด้านการท่องเที่ยว ทั้งนายจ้างและลูกจ้าง อีกทั้งยังสามารถสร้างแรงจูงใจทางด้านการตลาด และพัฒนาแรงงานให้มีฝีมือและมีคุณภาพยิ่งขึ้น

6) การท่องเที่ยวในฐานะอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับภาคส่วนอื่น ๆ เช่น การขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวก ธุรกิจอาหาร และการค้าปลีก เป็นต้น ซึ่งลักษณะที่สำคัญของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวก็คือ การใช้แรงงานเข้มข้นในการผลิต (Labor Intensive) ซึ่งสามารถสร้างรายได้ให้แก่แรงงานมากกว่าภาคส่วนอื่น ๆ การท่องเที่ยวยังเป็นแหล่งสำคัญของการไหลเวียนเงินตราระหว่างภูมิภาคและระหว่างประเทศอีกด้วย

2.1.5 ตัวแปรสำคัญในการศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยว

เมื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการท่องเที่ยวและการเดินทางของนักท่องเที่ยว ตัวแปรแนะนำที่ควรจะรวมอยู่ในการศึกษา ได้แก่ ตัวแปรต่าง ๆ ดังนี้ (Smith, 1990)

- 1) อายุ มีประโยชน์ในการสรุปผลการศึกษาโดยแบ่งเป็นช่วงอายุ
- 2) เพศ มีประโยชน์ในการสรุปผลการศึกษาโดยแบ่งเป็นเพศชายและเพศหญิง
- 3) ระดับการศึกษา โดยสามารถแบ่งเป็นระดับต่าง ๆ ซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อพฤติกรรมที่ต่างกัน
- 4) สถานะการทำงาน เช่น ทำงานเต็มเวลา ทำงานนอกเวลา เกษียณอายุว่างงาน เป็นต้น
- 5) อาชีพ สามารถสอบถามเป็นคำถามปลายเปิดได้ โดยนำมาแยกการศึกษาเป็นกลุ่มอุตสาหกรรม
- 6) รายได้ คำถามด้านรายได้มีความอ่อนไหวต่อความรู้สึก จึงควรแบ่งเป็นระดับช่วงรายได้
- 7) ลักษณะโครงสร้างของครอบครัว เช่น สถานภาพการสมรส มีครอบครัวและมีลูกอายุต่ำกว่าหรือมากกว่า 18 ปี ครอบครัวที่มีพ่อหรือแม่ดูแลลูกคนเดียว เป็นต้น ซึ่งมีความสำคัญในการกำหนดพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยว
- 8) ลักษณะของการเดินทาง เช่น เดินทางคนเดียว เดินทางกับครอบครัว เดินทางกับกลุ่มทัวร์ เดินทางกับกลุ่มเพื่อน เป็นต้น
- 9) ช่วงเวลาในการเดินทาง ซึ่งอาจจะพิจารณาเป็นช่วงรายไตรมาส หรือพิจารณาเป็นเวลาที่เดินทางมาถึงและเวลาเดินทางกลับ
- 10) ระยะเวลาในการท่องเที่ยว โดยนับเป็นจำนวนวันและคืน หรือแบ่งเป็นช่วงเวลา
- 11) วัตถุประสงค์ของการเดินทาง สามารถแบ่งได้เป็น เดินทางเพื่อธุรกิจและเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งสามารถขยายได้เป็น เดินทางเพื่อประชุมสัมมนา พักผ่อน ร่วมแข่งขันกีฬา ศึกษาเล่าเรียน ชื้อของ เยี่ยมเยือนญาติ เดินทางเพื่อสุขภาพ เป็นต้น
- 12) รูปแบบของการเดินทาง เช่น การเดินทางโดยพาหนะส่วนตัว รถไฟ เครื่องบินโดยสาร เรือ เป็นต้น
- 13) ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง สามารถแบ่งออกได้เป็น ค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่ง ค่าใช้จ่ายด้านอาหารและเครื่องดื่ม ค่าใช้จ่ายในการเข้าชมสถานที่ต่าง ๆ ค่าใช้จ่ายสำหรับของที่ระลึก เป็นต้น
- 14) รูปแบบของที่พัก เช่น โรงแรม รีสอร์ท ลานกางเต็นท์ บ้านญาติ เป็นต้น

2.2 การขนส่ง (Transportation)

การขนส่ง ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 หมายความว่า “การลำเลียงหรือการเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสิ่งของด้วยอุปกรณ์การขนส่ง โดยการเคลื่อนย้ายบุคคลจะเรียกว่า การขนส่งผู้โดยสาร และการเคลื่อนย้ายสัตว์หรือสิ่งของจะเรียกว่า การขนส่งสินค้า” (กระทรวงคมนาคม, 2011)

ส่วนความหมายทางวิชาเศรษฐศาสตร์ หมายถึง “การเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสิ่งของด้วยอุปกรณ์การขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งตามความต้องการและก่อให้เกิดอรรถประโยชน์” (ประชด ไกรเนตร และบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2521, หน้า 37)

อรรถประโยชน์ของการขนส่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ลักษณะ คือ (ประชด ไกรเนตร และบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2521)

- 1) อรรถประโยชน์เกี่ยวกับรูป (Form Utility) เกิดจากการแปรรูปหรือเปลี่ยนรูปของสินค้า
- 2) อรรถประโยชน์เกี่ยวกับสถานที่ (Place Utility) เกิดจากการเปลี่ยนสถานที่ของสินค้า
- 3) อรรถประโยชน์เกี่ยวกับเวลา (Time Utility) เกิดจากการนำสินค้าส่งถึงมือผู้บริโภคได้ทันเวลา
- 4) อรรถประโยชน์เกี่ยวกับการครอบครองกรรมสิทธิ์ (Possession Utility) เกิดจากการเปลี่ยนการครอบครองกรรมสิทธิ์ในสินค้าหรือบริการ

2.2.1 รูปแบบการขนส่งผู้โดยสาร

การขนส่งบุคคลหรือที่เรียกว่าการขนส่งผู้โดยสารนั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท ดังต่อไปนี้ (ประชด ไกรเนตร และบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2521)

- 1) การขนส่งผู้โดยสารทางถนนหรือการขนส่งทางรถยนต์ คือ การขนส่งหรือเคลื่อนย้ายบุคคลด้วยรถยนต์ซึ่งวิ่งบนถนน ซึ่งความได้เปรียบของการขนส่งทางถนน คือ รถยนต์มีความคล่องตัวมาก สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว เข้าบริการถึงที่ (Door-to-Door Services) สามารถบริการได้ตลอดเวลาและทันเวลา อีกทั้งต้นทุนในการขนส่งระยะใกล้ต่ำ
- 2) การขนส่งผู้โดยสารทางราง สามารถขนส่งบุคคลได้ในระยะทางไกล ซึ่งมีความปลอดภัยสูง ในขณะที่มีต้นทุนในการขนส่งต่ำ ความได้เปรียบของการขนส่งทางราง คือ มีความปลอดภัยสูงกว่ารถยนต์ ในขณะที่ต้นทุนการขนส่งต่ำกว่ารถยนต์ และยังบรรทุกผู้โดยสารได้ครั้งละมาก ๆ อีกด้วย

3) การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ คือ การขนส่งผู้โดยสารข้ามลำน้ำ เช่น แม่น้ำ ทะเล หรือมหาสมุทร เป็นต้น โดยมีเรือเป็นอุปกรณ์ขนส่ง ความได้เปรียบของการขนส่งทางน้ำ คือ ต้นทุนค่าขนส่งถูก และสามารถขนส่งได้ในปริมาณมากต่อครั้ง

4) การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ คือ การเคลื่อนย้ายผู้โดยสารด้วยอากาศยาน ซึ่งมีความได้เปรียบด้านการประหยัดเวลาการเดินทาง และมีความสะดวกสบายกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ

2.2.2 ต้นทุนขนส่ง

ต้นทุนขนส่งเป็นส่วนประกอบหนึ่งของต้นทุนสินค้า ซึ่งมีการกระจายตัวตลอดเส้นทางที่มีการเคลื่อนย้ายผู้โดยสารหรือสินค้า ทั้งนี้ต้นทุนจะเกิดขึ้นตั้งแต่จุดเริ่มต้น ไปจนถึงปลายทาง ซึ่งสามารถจำแนกได้ตามตารางที่ 2.1 (ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง, 2552)

ตารางที่ 2.1 ประเภทของต้นทุนขนส่ง

ประเภทของต้นทุนขนส่ง	รายละเอียด
ต้นทุนของผู้รับขนส่ง (Carrier Costs)	ต้นทุนของผู้รับขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสาร
ต้นทุนของผู้ขนส่งสินค้า (Consignor Costs)	ต้นทุนของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า
ต้นทุนทางสังคม (External Costs)	ผลกระทบด้านลบที่เกิดจากการขนส่งสู่สังคม
เงินเรียกเก็บจากผู้โดยสารขนส่ง (User Charges)	ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารขนส่ง
ต้นทุนของผู้เดินทาง (Traveler Costs)	ค่าโดยสารและเวลาที่ผู้เดินทางเสียไป

ที่มา: ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง (2552)

ทั้งนี้ การศึกษาในครั้งนี้สนใจเฉพาะต้นทุนขนส่งของผู้ให้บริการขนส่งเท่านั้น ซึ่งก็คือ ต้นทุนของผู้เดินทาง (Traveler Cost) สามารถพิจารณาได้ดังนี้ (ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง, 2552)

1) ค่าโดยสาร (Fare) มีความแตกต่างกันในแต่ละรูปแบบการเดินทางซึ่งมีหลายทางเลือก

2) เวลา (Time) ถือเป็นต้นทุนในการเดินทางหรือค่าเสียโอกาส ผู้โดยสารจะเปรียบเทียบระหว่างเวลาที่เสียไปกับการเดินทางและวัตถุประสงค์ของการเดินทาง

2.2.3 อุปสงค์สำหรับการขนส่ง

อุปสงค์สำหรับการขนส่ง คือ ปริมาณของบริการทางการขนส่งที่ผู้บริโภคเต็มใจและสามารถที่จะจ่ายได้ ภายในระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้อุปสงค์สำหรับการขนส่งเป็นอุปสงค์สืบเนื่อง (Derived Demand) กล่าวคือ ผู้บริโภคต้องมีความต้องการอย่างใดอย่างหนึ่งก่อน จึงจะเกิด

อุปสงค์หรือความต้องการที่จะใช้บริการการขนส่งตามมา (ประชด ไกรเนตร และบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2521) สำหรับตัวกำหนดอุปสงค์ในการขนส่ง ประกอบไปด้วยสิ่งต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ (ประจักษ์ ศกุนตะลักษณ์, 2529)

1) ราคาของบริการขนส่ง ประกอบไปด้วย ค่าโดยสารหรือค่าระวางขนส่ง รวมทั้งต้นทุนด้านเวลาที่ต้องเสียไปกับการเดินทางซึ่งเกิดจากการรอคอยและความไม่ปลอดภัยจากการเดินทาง ทั้งนี้ราคาของบริการขนส่งยังขึ้นอยู่กับ วัตถุประสงค์ของการเดินทาง วิธีการกำหนดราคา ค่าโดยสาร ช่วงเวลาที่ทำการศึกษา และระดับการเปลี่ยนแปลงโดยสัมบูรณ์ของราคา

2) ระดับรายได้ ถึงแม้ว่าผลการศึกษามากมายได้แสดงว่าการขนส่งเป็นสินค้าปกติ (Normal Goods) คือ เมื่อระดับรายได้มากขึ้น ความต้องการต่อการขนส่งก็มากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามไม่สามารถใช้อธิบายทุกสถานการณ์ได้ ดังเช่นผลการศึกษาของ Tanner (1978) และ Betton, et al. (1982) แสดงให้เห็นว่ารายได้มีผลกระทบทางบวกต่อการตัดสินใจเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนตัว และแสดงให้เห็นว่าเมื่อรายได้เพิ่มขึ้น ผู้บริโภคจะใช้บริการการขนส่งสาธารณะน้อยลง ทำให้การขนส่งสาธารณะกลายเป็นสินค้าด้อยคุณภาพ (Inferior Goods)

3) ราคาของบริการขนส่งประเภทอื่น ๆ อุปสงค์สำหรับบริการขนส่งจะได้รับอิทธิพลจากการเสนอขายการขนส่งซึ่งเป็นสินค้าที่แข่งขันกันและหรือสินค้าประกอบกัน (Competitive and Complementary Suppliers) รวมทั้งผลกระทบทางราคาไขว้ (Cross-price Effect) ที่มีระหว่างการขนส่งสาธารณะประเภทต่าง ๆ

2.2.4 อุปสงค์การขนส่งผู้โดยสาร

อุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารหรืออุปสงค์การเดินทาง หมายถึง ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ซึ่งผู้โดยสารมีความสามารถและเต็มใจที่จ่าย ณ ระดับอัตราค่าโดยสารต่าง ๆ กัน เพื่อใช้บริการการขนส่งภายในระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้โดยทั่วไปแล้วอุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารมีลักษณะเหมือนกันกับอุปสงค์สินค้าตามหลักเศรษฐศาสตร์ กล่าวคืออุปสงค์ต่อการขนส่งของผู้โดยสารจะแปรผกผันกับอัตราค่าโดยสาร ทั้งนี้อุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารนั้นเป็นอุปสงค์สืบเนื่อง ซึ่งเป็นลักษณะอุปสงค์สำหรับการขนส่งส่วนใหญ่ที่มีความเกี่ยวพันกับลักษณะอื่น ๆ ของตลาดการขนส่งด้วย ซึ่งตัวเกี่ยวพันหรือปัจจัยแต่ละตัวจะมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของผู้ใช้บริการและช่วงเวลาที่ใช้บริการ (ประชด ไกรเนตร และบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2521)

2.2.5 ปัจจัยที่ส่งผลต่ออุปสงค์การเดินทางท่องเที่ยว

สำหรับปัจจัยหรือตัวกำหนดสำคัญที่ส่งผลต่ออุปสงค์การเดินทางท่องเที่ยว ประกอบด้วยปัจจัยต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ (ไชยยศ ไชยมั่นคง และ มยุขพันธ์ ไชยมั่นคง, 2552; พวงพิศ วิเศษสุวรรณภูมิ, 2548)

- 1) ปลายทางการเดินทาง เป็นจุดหมายปลายทางของการเดินทางทุกครั้ง ซึ่งผู้เดินทางต้องการใช้เวลาน้อยที่สุดและค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด
- 2) ตารางการเดินทางและความเร็ว ความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารแต่ละคนแตกต่างกันออกไป ซึ่งแต่ละคนก็จะเลือกตารางการเดินทางที่สนองความพึงพอใจของตัวเองมากที่สุด โดยพิจารณาถึงเวลาออกเดินทางและเวลาถึงที่หมาย รวมทั้งระยะเวลาในการเดินทางด้วย
- 3) ค่าใช้จ่าย ประกอบด้วยต้นทุนอื่น ๆ ในการเดินทาง เช่น ค่าอาหาร ค่าที่พัก ซึ่งผู้โดยสารจะพิจารณาส่วนนี้ในการตัดสินใจเลือกการเดินทางด้วย
- 4) อุปกรณ์ขนส่ง หมายถึง ยานพาหนะในการเดินทาง ผู้โดยสารจะพิจารณาความสะดวกสบายและความปลอดภัยของยานพาหนะด้วย
- 5) ความบันเทิงและการดูแล ผู้โดยสารที่ต้องการความบันเทิงและการดูแลที่มากกว่าผู้โดยสารคนอื่นจะมีความยินดีจ่ายค่าโดยสารที่แพงกว่า
- 6) สถานี เป็นที่ซึ่งผู้โดยสารใช้ขึ้นและลงจากยานพาหนะ ที่ตั้งของสถานีจึงต้องเป็นสถานที่ที่เดินทางไปมาอย่างสะดวก สามารถเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้ง่าย มีความปลอดภัย สะอาด และระบบขนย้ายสัมภาระมีประสิทธิภาพ
- 7) การร้องเรียนและประสบการณ์ จะเกิดขึ้นหลังจากผู้บริโภคได้ใช้บริการการขนส่งนั้นแล้ว เนื่องจากการขนส่งเป็นสิ่งที่จับต้องไม่ได้ หลังจากใช้บริการ ผู้โดยสารจะมีการชมเชยหรือร้องเรียน รวมทั้งใช้ประสบการณ์ส่วนตัวเป็นตัวช่วยตัดสินใจในการใช้บริการครั้งต่อไป
- 8) บทบาทของบริษัทท่องเที่ยว มีผลกระทบต่อการศึกษาเลือกรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวของลูกค้า เนื่องจากบริษัทท่องเที่ยวจะให้คำปรึกษา พร้อมทั้งจัดการเรื่องการเดินทางและที่พัก รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งหมดให้แก่ลูกค้า
- 9) รายได้ เมื่อผู้บริโภคมีรายได้เพิ่มขึ้น ก็จะนำเงินไปใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น รวมทั้งระยะทางในการท่องเที่ยวไกลขึ้น ซึ่งจะทำให้อุปสงค์ต่อการเดินทางเพิ่มมากขึ้น
- 10) ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เมื่อเศรษฐกิจเติบโต อุปสงค์ของการเดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากผู้โดยสารต้องการเดินทางเพื่อเจรจาขายธุรกิจ ซึ่งการเดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจถือเป็นประเภทหนึ่งของการท่องเที่ยว

11) รสนิยมของผู้บริโภค รสนิยมของคนส่วนใหญ่สามารถส่งผลกระทบต่ออุปสงค์การขนส่งและอุปสงค์ต่อประเภทการขนส่งได้

12) การกระจายตัวทางภูมิศาสตร์ของประชากร เมื่อประชากรอยู่อาศัยกันแบบกระจายตัวมาก จะส่งผลให้อุปสงค์ต่อการขนส่งมีมากขึ้น เนื่องจากประชากรต้องเดินทางไปมาหาผู้กันเพิ่มมากขึ้น

13) เวลาว่าง เมื่อผู้บริโภคมีเวลาว่างมาก จะส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์การขนส่ง เนื่องจากผู้บริโภคจะเดินทางท่องเที่ยวได้มากขึ้นและไกลขึ้นเมื่อมีเวลาว่างมากขึ้น

14) ตารางการเดินทาง เมื่อสามารถกำหนดตารางเวลาการเดินทางในช่วงเวลาที่ผู้โดยสารส่วนใหญ่ต้องการเดินทางมากที่สุดได้ จะสามารถเพิ่มอุปสงค์การเดินทางได้

15) รูปแบบการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งประกอบไปด้วย การขนส่งผู้โดยสารทางถนน การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ การขนส่งผู้โดยสารทางราง และการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำ ซึ่งการขนส่งแต่ละรูปแบบมีอิทธิพลต่ออุปสงค์การเดินทาง โดยขึ้นอยู่กับผู้โดยสารว่าต้องการเดินทางโดยใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด หรืออาจจะเกิดจากความต้องการเดินทางด้วยรูปแบบการขนส่งใหม่ ๆ

2.2.6 อุปทานของการขนส่ง

อุปทานของการขนส่ง คือ ปริมาณบริการที่ผู้ให้บริการขนส่งเต็มใจและสามารถเสนอขายภายใต้สถานการณ์ที่กำหนดให้ ซึ่งแบ่งออกได้เป็น อุปทานการขนส่งบุคคลและอุปทานของการขนส่งสินค้า (ประชด ไกรเนตร และบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2521)

ตามหลักเศรษฐศาสตร์ทั่วไป อุปทานของการขนส่งสินค้าและบริการมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับราคาสินค้าและบริการชนิดนั้น ราคาของสินค้าและบริการที่เกี่ยวข้อง (ทั้งสินค้าที่ใช้ทดแทนกันและสินค้าที่ใช้ประกอบควบคู่กัน) ราคาปัจจัยที่ใช้ผลิตสินค้าและบริการชนิดนั้น ระดับเทคโนโลยี และเป้าหมายในการผลิต แต่อย่างไรก็ตาม ปริมาณของบริการการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่เสนอขายจริงจะถูกกำหนดโดยต้นทุนที่เกี่ยวข้องเป็นหลัก (ประจักษ์ ศกุนตะลักษณ์, 2529)

ปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุปทานการขนส่ง ได้แก่ ต้นทุนในการผลิตและเทคนิคในการผลิตสินค้าและบริการด้านการขนส่ง กล่าวคือเมื่อต้นทุนในการผลิตต่ำจะส่งผลให้ราคาของการบริการด้านการขนส่งต่ำลง อีกทั้งมีผลทำให้อุปสงค์ที่มีต่อบริการด้านการขนส่งเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นอุปทานในการบริการขนส่งก็ต้องเพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้น ในส่วนของเทคนิคในการผลิตจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตอุปกรณ์การขนส่งให้มีความเร็วสูงและมีขนาดใหญ่ ซึ่ง

สามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารได้ครั้งละปริมาณมากและรวดเร็ว (ประชิด ไกรเนตร และบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2521)

อย่างไรก็ตาม ในการศึกษาครั้งนี้เน้นพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีต่อการเดินทางในประเทศไทย ซึ่งอุปทานของการขนส่งผู้โดยสารอาจจะส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมและความพึงพอใจของผู้โดยสาร เช่น ผู้โดยสารต้องการเดินทางด้วยรถไฟในเวลานั้น แต่ไม่มีตารางเวลาการเดินทางในช่วงเวลาที่ต้องการ ทำให้ผู้โดยสารอาจจะต้องเปลี่ยนไปใช้บริการการขนส่งรูปแบบอื่น เช่น รถโดยสารประจำทางแทน ดังนั้นงานวิจัยฉบับนี้จึงขอไม่กล่าวถึงอุปทานของการขนส่งมากนัก

2.3 โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model: SEM)

โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model: SEM) เป็นเทคนิคทางสถิติที่ใช้ทดสอบและประมาณค่าความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ ซึ่งเป็นการเชื่อมต่อกับความคิดของนักพฤติกรรมศาสตร์ ชื่อ Sewel Wright และนักเศรษฐศาสตร์ 2 คน คือ Trygve Haavelmo และ Herbert Simon (สุกมาส อังคุโชติ, สมถวิล วิจิตรวรรณ และรัชนิกุล ภิญโญภาณุวัฒน์, 2551)

วัตถุประสงค์เบื้องต้นของโมเดลสมการ โครงสร้าง คือ เพื่อใช้อธิบายรูปแบบของความสัมพันธ์ระหว่างชุดตัวแปรแฝง โดยวัดค่าความสัมพันธ์จากตัวแปรที่สังเกตได้ (Reisenger and Turner, 1999) โดยที่ตัวแปรแฝงจะใช้ในการอธิบายตัวแปรภายนอกหรือตัวแปรต้น และตัวแปรภายในหรือตัวแปรตาม โมเดลสมการ โครงสร้างประกอบด้วยสมการถดถอยเส้นตรงหนึ่งสมการหรือมากกว่า เพื่ออธิบายว่าตัวแปรภายในได้รับอิทธิพลจากตัวแปรภายนอกและตัวแปรภายในตัวอื่นอย่างไร (Byrne, 2001) การวิเคราะห์โมเดลสมการ โครงสร้างโดยการวิเคราะห์ตัวแปรพหุคูณหรือสถิติความแปรปรวนหลายตัวแปร ใช้แนวคิดองค์ประกอบเชิงสำรวจในการวิเคราะห์และแสดงความสัมพันธ์ระหว่างแนวคิดการวิเคราะห์โดยมีนัยสำคัญทางสถิติ (Grimm and Yarnold, 2000)

โมเดลสมการ โครงสร้างใช้วิเคราะห์เพื่อยืนยัน โมเดลซึ่งเหมาะสำหรับการทดสอบทฤษฎี โดยเริ่มต้นวิเคราะห์จากการตั้งสมมติฐานการวิจัยซึ่งแสดงในรูปแบบของโมเดลที่สามารถสร้างเครื่องมือวัดตัวแปรที่อยู่ในโมเดลได้ จากนั้นจึงใช้วิธีการทางสถิติในการตรวจสอบโมเดลว่าเป็นไปตามสมมติฐานหรือไม่ โดยค่าพารามิเตอร์เป็นทั้งตัวแปรอธิบายและแสดงความสัมพันธ์เชิงสาเหตุที่คาดการณ์ไว้ระหว่างตัวแปรสังเกตได้และตัวแปรแฝง แต่ไม่มีเงื่อนไขด้านทิศทางของการเป็นสาเหตุระหว่างตัวแปรเหล่านั้น ทั้งนี้ข้อกำหนดบางอย่างอาจแก้ไข เปลี่ยนแปลงได้ในกระบวนการวิเคราะห์ เพื่อยืนยันว่าสามารถปรับโมเดลให้สอดคล้องกับข้อมูลได้ แต่อย่างไรก็ตาม โมเดลสมการ

โครงสร้างไม่สามารถใช้เพื่อสร้างทฤษฎีใหม่โดยปราศจากทฤษฎีพื้นฐาน (Kline, 2006; ศรีคาพรอุทิศ, 2539; สุมาลี มีสกุล, 2552)

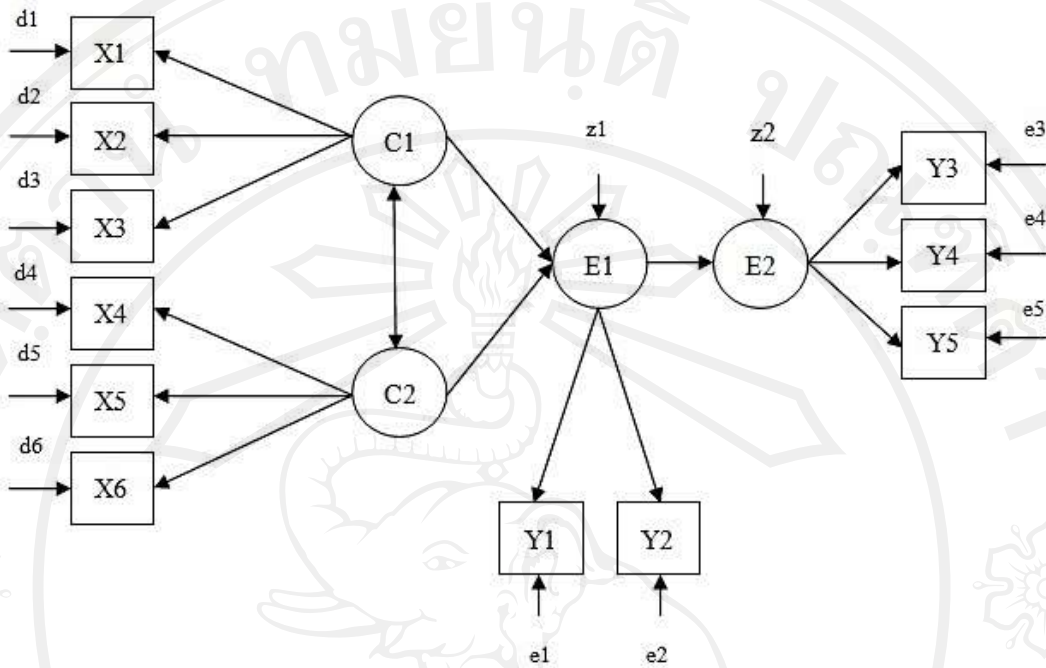
ในการยืนยันการทดสอบว่าโมเดลที่สร้างขึ้นมามีความสอดคล้องกับข้อมูลที่สำรวจมาได้หรือไม่นั้น สามารถทดสอบโดยใช้ค่าสถิติ Chi-square ที่ไม่มีนัยสำคัญ คือ ค่า p-value ต้องสูงกว่า 0.05, ค่าสัดส่วน Chi-square/df ต้องมีค่าไม่เกิน 2.00, ค่าดัชนีวัดความกลมกลืน Goodness-of-fit Index: GFI ค่า Adjusted Goodness of Fit: AGFI ค่า Comparative Fit Index: CFI มีค่าระหว่าง 0.90-1.00, ค่า Standardized Root Mean Square Residual ค่า Root Mean Square of Error Approximation ต้องมีค่าน้อยกว่า 0.05, ค่า Critical n ต้องมีค่าเท่ากับหรือมากกว่า 200 ของกลุ่มตัวอย่าง, ค่า Largest Standardized Residual ต้องมีค่าระหว่าง -2 ถึง 27 (Bentler, 1990)

Joreskog, Keedling and Wiley (อ้างถึงในสุมาลี มีสกุล, 2552) ได้ดัดแปลงการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) การวิเคราะห์อิทธิพล (Path Analysis) และการประมาณค่าพารามิเตอร์ในการวิเคราะห์การถดถอยสังเคราะห์ให้เป็นสถิติวิเคราะห์ตัวใหม่ ซึ่งต่อมาเรียกว่า โมเดลสมการโครงสร้าง โดยมีความเหมาะสม ดังต่อไปนี้

- 1) โมเดลการวิจัยเป็นโมเดลเดียวกันกับโมเดลการวิเคราะห์
- 2) โมเดลการวิเคราะห์มีตัวแปรแฝงและค่าความคลาดเคลื่อน ซึ่งนอกจากสามารถใช้วิเคราะห์ทั้งโมเดลพร้อมกันได้แล้ว ยังสามารถกำหนดให้การวัดค่าตัวแปรสังเกตได้สามารถมีความคลาดเคลื่อนได้ เป็นการแก้ไขข้อกำหนดเบื้องต้นของการวิเคราะห์องค์ประกอบแบบสำรวจแบบเดิม
- 3) ค่าความคลาดเคลื่อนมีความสัมพันธ์กันได้ ซึ่งเป็นการผ่อนคลायข้อกำหนดเบื้องต้นของการวิเคราะห์แบบเดิม
- 4) สามารถทดสอบได้ว่าโมเดลสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์หรือไม่
- 5) สามารถทดสอบความไม่เปลี่ยนแปลงเมื่อกลุ่มตัวอย่างเปลี่ยนแปลงไปได้

โมเดลสมการโครงสร้างมีข้อได้เปรียบ คือ สามารถประมาณค่าหาความสัมพันธ์และค่าความเที่ยงตรงระหว่างตัวแปรแฝง (Latent Variables) ซึ่งชี้แนะโดยตัวแปรสังเกตได้ (Observed Variables) และอนุญาตให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างความคลาดเคลื่อนในการวัดได้ (Anderson and Gerbing, 1988) นอกจากนี้ ยังสามารถใช้วิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้างที่มีความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรไม่เป็นแบบเส้นตรงได้อีกด้วย (Joreskog, et. al. อ้างถึงในนงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542)




โมเดลสมการโครงสร้างประกอบด้วยสัญลักษณ์ต่าง ๆ เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ดังนี้



รูปที่ 2.1 โมเดลสมการ โครงสร้าง

ที่มา: สุมาลี มีสกุล (2552)

สัญลักษณ์ต่าง ๆ ที่ประกอบขึ้นเป็นโมเดลสมการ โครงสร้าง มีดังนี้ คือ

-  หมายถึง ตัวแปรสังเกตได้ (Observed Variables)
-  หมายถึง ตัวแปรแฝง (Latent Variables)
-  หมายถึง ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ หรือน้ำหนักองค์ประกอบ
-  หมายถึง ความสัมพันธ์เชิงสหสัมพันธ์ หรือตัวแปรมีความสัมพันธ์กัน

ในโมเดลสมการโครงสร้างสามารถแบ่งตัวแปรแฝงออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ตัวแปรแฝงที่เป็นสาเหตุ (C1 และ C2 ในรูปที่ 2.1) ซึ่งเรียกว่า ตัวแปรแฝงภายนอก (Exogenous Variables) และตัวแปรแฝงที่เป็นผล (E1 และ E2 ในรูปที่ 2.1) ซึ่งเรียกว่า ตัวแปรแฝงภายใน (Endogenous Variables) ทั้งนี้ตัวแปรสังเกตได้สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ตัวแปรสังเกตได้สำหรับวัดตัวแปรแฝงภายนอก (X ในรูปที่ 2.1) และตัวแปรสังเกตได้สำหรับวัดตัวแปรแฝงภายใน (Y ในรูปที่ 2.1) สำหรับความคลาดเคลื่อนของการวัดตัวแปรสังเกตได้ (X) ใช้สัญลักษณ์ d ในรูปที่ 2.1 ความแปรปรวนของตัวแปรสังเกตได้ (Y) ใช้สัญลักษณ์ e ในรูปที่ 2.1 และใช้สัญลักษณ์ z ในรูปที่ 2.1 สำหรับความคลาดเคลื่อนของตัวแปรแฝง (E) (สุมาลี มีสกุล, 2552; อภินันท์ จันตะณี, 2554)

ในการแสดงความสัมพันธ์ระหว่างกันของสมการโครงสร้างจะใช้แผนภาพโครงข่ายงาน (Path Diagram) โดยใช้ตัวอักษรภาษาอังกฤษและภาษากรีกเป็นสัญลักษณ์แทนตัวแปรที่กำหนดในหมวดต่าง ๆ ภายในสมการ ประกอบด้วย หมวดเมทริกซ์ หมวดเวกเตอร์ สัญลักษณ์ที่ใช้เป็นตัวแปร และสัญลักษณ์สำหรับค่าสัมประสิทธิ์มีดังนี้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542)

สัญลักษณ์หมวดตัวแปร

X	คือ	ตัวแปรภายนอกสังเกตได้
Y	คือ	ตัวแปรภายในสังเกตได้
C	คือ	ตัวแปรภายนอกแฝง
E	คือ	ตัวแปรภายในแฝง

สัญลักษณ์หมวดเวกเตอร์

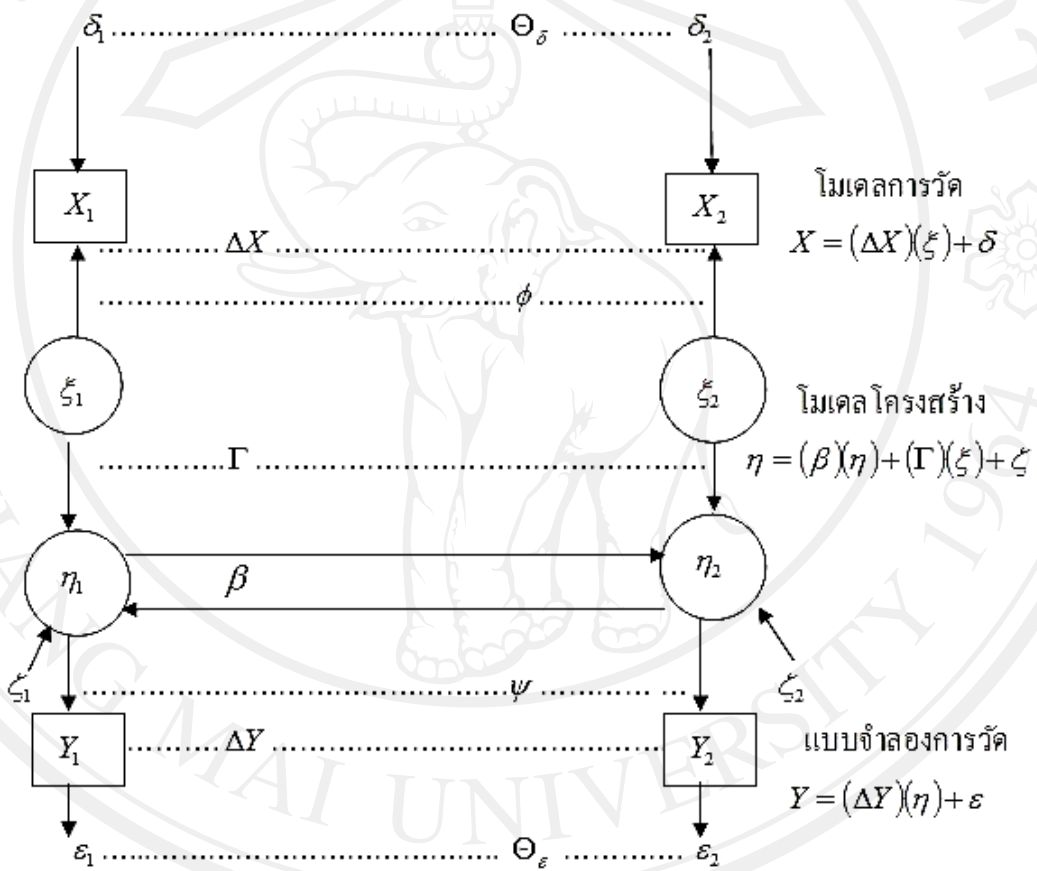
X	คือ	เวกเตอร์ตัวแปรภายนอกสังเกตได้ X ขนาด ($N_X \times 1$)
Y	คือ	เวกเตอร์ตัวแปรภายในสังเกตได้ Y ขนาด ($N_Y \times 1$)
ζ	คือ	เวกเตอร์ตัวแปรภายนอกแฝง C ขนาด ($N_C \times 1$)
η	คือ	เวกเตอร์ตัวแปรภายในแฝง E ขนาด ($N_E \times 1$)
δ	คือ	เวกเตอร์ความคลาดเคลื่อน d ในการวัดตัวแปร X ขนาด ($N_X \times 1$)
ε	คือ	เวกเตอร์ความคลาดเคลื่อน e ในการวัดตัวแปร Y ขนาด ($N_Y \times 1$)
ζ	คือ	เวกเตอร์ความคลาดเคลื่อน z ในการวัดตัวแปร E ขนาด ($N_E \times 1$)

สัญลักษณ์หมวดเมทริกซ์

ΔX หรือ LX	คือ	เมทริกซ์สัมประสิทธิ์การถดถอยของ C บน X ขนาด ($N_X \times N_C$)
ΔY หรือ LY	คือ	เมทริกซ์สัมประสิทธิ์การถดถอยของ E บน Y ขนาด ($N_Y \times N_E$)
Γ หรือ GA	คือ	เมทริกซ์อิทธิพลเชิงสาเหตุจาก C ไป E ขนาด ($N_E \times N_C$)
β หรือ BE	คือ	เมทริกซ์อิทธิพลเชิงสาเหตุระหว่าง E ขนาด ($N_E \times N_E$)
ϕ หรือ PC	คือ	เมทริกซ์ความแปรปรวน-ความแปรปรวนร่วมระหว่างตัวแปรภายในแฝง C ขนาด ($N_C \times N_C$)
ψ หรือ PE	คือ	เมทริกซ์ความแปรปรวน-ความแปรปรวนร่วมระหว่างความคลาดเคลื่อน z ขนาด ($N_E \times N_E$)
Θ_s หรือ TD	คือ	เมทริกซ์ความแปรปรวน-ความแปรปรวนร่วมระหว่างความคลาดเคลื่อน d ขนาด ($N_X \times N_X$)

Θ_ε หรือ TE คือ เมทริกซ์ความแปรปรวน-ความแปรปรวนร่วมระหว่างความคลาดเคลื่อน ε ขนาด $(NY \times NY)$

การสร้างแผนภาพโครงข่ายงานโมเดลสมการโครงสร้างเพื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเบื้องต้นประกอบ 2 ส่วน คือ โมเดลการวัด และโมเดลโครงสร้าง ซึ่งจะกล่าวถึงต่อไป ทั้งนี้แผนภาพโครงข่ายงานแสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเบื้องต้น



รูปที่ 2.2 การสร้างแผนภาพโครงข่ายงานโมเดลสมการโครงสร้าง

ที่มา: นงลักษณ์ วิรัชชัย (2542)

จากรูปที่ 2.2 ดังกล่าวข้างต้น โมเดลสมการโครงสร้างประกอบด้วยแบบจำลอง 3 แบบจำลองมีดังนี้ (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542)

แบบจำลองที่ 1 แบบจำลองเมทริกซ์สมการโครงสร้าง

$$\eta = (\beta)(\eta) + (\Gamma)(\xi) + \zeta$$

$$\begin{bmatrix} \eta_1 \\ \eta_2 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} \beta_1 \\ \beta_2 \end{bmatrix} \begin{bmatrix} \eta_1 \\ \eta_2 \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \gamma_{11} & \gamma_{12} \\ \gamma_{21} & \gamma_{22} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} \xi_1 \\ \xi_2 \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \zeta_1 \\ \zeta_2 \end{bmatrix}$$

$$\eta_1 = \beta_{12}\eta_2 + \gamma_{11}\xi_1 + \gamma_{12}\xi_2 + \zeta_1$$

$$\eta_2 = \beta_{21}\eta_1 + \gamma_{21}\xi_1 + \gamma_{22}\xi_2 + \zeta_2$$

แบบจำลองที่ 2 แบบจำลองเมทริกซ์การวัดสำหรับตัวแปรภายนอก

$$X = \Lambda_x \xi + \zeta$$

$$\begin{bmatrix} X_1 \\ X_2 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} \lambda_{x11} & 0 \\ 0 & \lambda_{x22} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} \xi_1 \\ \xi_2 \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \delta_1 \\ \delta_2 \end{bmatrix}$$

$$X_1 = \lambda_{x11}\xi_1 + \delta_1$$

$$X_2 = \lambda_{x22}\xi_2 + \delta_2$$

แบบจำลองที่ 3 แบบจำลองเมทริกซ์การวัดสำหรับตัวแปรภายใน

$$Y = \Lambda_y \eta + \varepsilon$$

$$\begin{bmatrix} Y_1 \\ Y_2 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} \lambda_{y11} & 0 \\ 0 & \lambda_{y22} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} \eta_1 \\ \eta_2 \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \varepsilon_1 \\ \varepsilon_2 \end{bmatrix}$$

$$Y_1 = \lambda_{y11}\eta_1 + \varepsilon_1$$

$$Y_2 = \lambda_{y22}\eta_2 + \varepsilon_2$$

โมเดลสมการโครงสร้างประกอบด้วยส่วนสำคัญ 2 ส่วน คือ (สุมาลี มีสกุล, 2552; อภินันท์ จันตะนี)

1) โมเดลการวัด (Measurement Model) คือ โมเดลที่ระบุความสัมพันธ์เชิงเส้นระหว่างตัวแปรแฝงกับตัวแปรสังเกตได้หรือเป็นการวิเคราะห์องค์ประกอบยืนยัน ซึ่งมีทั้งหมด 2 ชนิด คือ โมเดลวัดตัวแปรแฝงภายนอกและโมเดลวัดตัวแปรแฝงภายใน จากรูปที่ 2.1 โมเดลสำหรับการวัดตัวแปรแฝงภายนอก คือ โมเดลองค์ประกอบของ C1 และ C2 และโมเดลสำหรับการวัดตัวแปรแฝงภายใน คือ โมเดลองค์ประกอบของ E1 และ E2

2) โมเดลโครงสร้าง (Structural Model) คือ โมเดลที่ระบุความสัมพันธ์เชิงสหสัมพันธ์หรือเชิงสาเหตุ (Causal Relationship) ระหว่างตัวแปรภายนอกและตัวแปรภายในหรือระหว่างตัวแปรแฝง อาจเป็นความสัมพันธ์แบบทางเดียวและแบบเส้นเชิงบวก (Recursive and Linear Additive) หรือแบบสองทางและแบบเส้นเชิงบวก (Non-recursive and Linear Additive) โดยมีค่าพารามิเตอร์ที่เชื่อมความถดถอยของตัวแปรแฝงภายในกับตัวแปรแฝงภายนอก และการถดถอยระหว่างตัวแปรแฝงภายใน จากรูปที่ 2.1 คือ โมเดลที่ระบุความสัมพันธ์ระหว่าง K1 K2 กับ E1 และ E1 กับ E2

ขั้นตอนการวิเคราะห์โมเดลสมการ โครงสร้าง คือ ตั้งแบบจำลองขึ้นมาก่อน ซึ่งเป็นขั้นตอนแรกที่มีความแตกต่างจากแบบจำลองอื่น โดยแบบจำลองโดยทั่วไปจะนำการวิเคราะห์ผลการทดสอบมาเปรียบเทียบเพื่อยืนยันกับทฤษฎีซึ่งมีอยู่แล้ว จากนั้นขั้นตอนต่อมา คือ ทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่เก็บรวบรวมมาได้ เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องกับแบบจำลองที่ได้ตั้งไว้ และสามารถนำหลายทฤษฎีมาเปรียบเทียบกับข้อมูลที่เก็บมาได้ การวิเคราะห์ข้อมูลมีขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้ (สุมาลี มีสกุล, 2552)

1) ศึกษาทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้วิจัยพัฒนารอบแนวคิดการวิจัยให้เหมาะสม และศึกษาหาตัวแปรที่เหมาะสมเพื่อใช้ในโมเดล อีกทั้งทำให้ทราบว่าควรจะใช้เครื่องมือใดในการวัดตัวแปรเหล่านั้น

2) พัฒนาโมเดลการวิจัย โดยการนำทฤษฎีที่ศึกษามาแล้ว นำมาพัฒนาตัวแปรต่าง ๆ เป็นกรอบแนวคิดของการวิจัยและกำหนดเป็นโมเดลการวิจัย

3) ระบุความเป็นไปได้ค่าเดียวของโมเดล เพื่อศึกษาลักษณะและกำหนดค่าพารามิเตอร์ในโมเดลการวิจัยที่ยังไม่ทราบค่าว่าเป็นไปตามเงื่อนไขหรือไม่ (n คือ จำนวนตัวแปรที่สังเกตได้ในโมเดล ทั้งตัวแปร X และตัวแปร Y) ซึ่งมีเงื่อนไขการวิเคราะห์ ดังนี้คือ

ถ้า $n(n+1)/2$ มีค่าน้อยกว่าจำนวนพารามิเตอร์ที่ประมาณค่า จะมีสถานะเป็น Under Identification โดยโปรแกรมจะรายงานค่า $df = 0$ (Fit Perfect) จะไม่มีการรายงานค่า Standard Error (SE) และ t -value

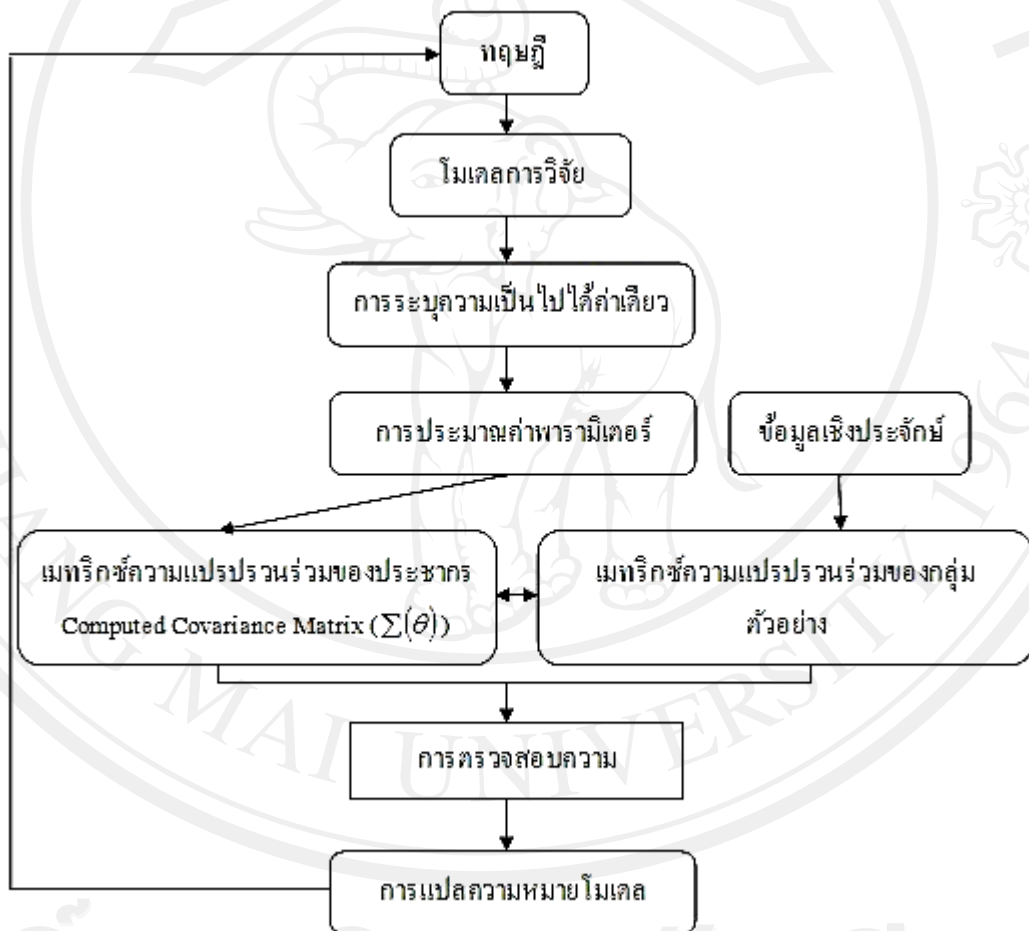
ถ้า $n(n+1)/2$ มีค่ามากกว่าจำนวนพารามิเตอร์ที่ประมาณค่า จะมีสถานะเป็น Over Identification โดยโปรแกรมจะรายงานค่า df เป็นบวกและประมาณค่าพารามิเตอร์ต่าง ๆ ในโมเดลรวมทั้งรายงานค่า SE และ t -value

4) ประมาณค่าพารามิเตอร์ เมื่อตรวจสอบภาวะความเป็นไปได้ค่าเดียวว่าอยู่ในสถานะ Over Identification แล้ว โปรแกรมจะประมาณค่าพารามิเตอร์ในโมเดลทุกค่า แล้วคำนวณค่าพารามิเตอร์เหล่านั้นเป็นค่าความแปรปรวน – ความแปรปรวนร่วมของตัวแปรสังเกตได้ในโมเดล รวมทั้งแสดงผลลัพธ์ที่ได้ในรูปของเมทริกซ์ ซึ่งเรียกว่า เมทริกซ์ความแปรปรวน – ความแปรปรวนร่วมจากการประมาณค่าตามโมเดล (Computed Covariance Matrix: $\Sigma(\theta)$)

5) ตรวจสอบความกลมกลืนของโมเดลการวิจัยกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โปรแกรมนำเมทริกซ์ความแปรปรวน – ความแปรปรวนร่วมจากการประมาณค่าตามโมเดล (Computed Covariance Matrix: $\Sigma(\theta)$) ไปลบจากเมทริกซ์ความแปรปรวน – ความแปรปรวนร่วมของข้อมูลดิบ (Sample Covariance Matrix: Σ) จะได้เป็นเมทริกซ์ส่วนที่เหลือ (Residual Covariance Matrix) โดยโปรแกรมจะใช้สถิติทดสอบไค-สแควร์ (χ^2 test) เพื่อตรวจสอบว่า Computed Covariance Matrix

ต่างจาก Sample Covariance Matrix หรือไม่ โดยตั้งสมมติฐานว่า $H_0: \Sigma = \Sigma(\theta)$ และ $H_1: \Sigma \neq \Sigma(\theta)$ ค่าไค-สแควร์ที่ไม่มีนัยสำคัญจะแสดงให้เห็นว่าโมเดลการวิจัยกับข้อมูลเชิงประจักษ์มีความสอดคล้องกัน ทั้งนี้ยังมีเลขดัชนีแสดงสอดคล้องของโมเดลอีกหลายค่า

6) ปรับโมเดล ถ้าโมเดลการวิจัยไม่มีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ซึ่งก็คือค่าไค-สแควร์มีนัยสำคัญ ผู้วิจัยจะต้องทำการปรับ โมเดล แล้วทำการวิเคราะห์ใหม่จนกว่าโมเดลการวิจัยจะสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ แล้วจึงสามารถนำค่าพารามิเตอร์ต่าง ๆ ไปรายงานได้



รูปที่ 2.3 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโมเดลสมการโครงสร้าง

ที่มา: สุมาลี มีสกุล (2552)

2.4 เศรษฐมิติสำหรับโมเดลสมการโครงสร้าง

เศรษฐมิติเป็นเครื่องมือที่ใช้วิเคราะห์ตัวแปรสังเกตได้และตัวแปรแฝงในเวลาเดียวกัน ซึ่งประกอบด้วยโมเดล 2 ส่วน คือ (Hayduk, 1987) 1) โมเดลการวัด เพื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่าง

ตัวแปรสังเกตได้และตัวแปรแฝง และ 2) โมเดลโครงสร้าง เพื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่างชุดตัวแปรแฝงด้วยกัน โดยกำหนดให้

$y = (y_1, y_2, \dots, y_p)^T$	คือ	เวกเตอร์ตัวแปรภายในสังเกตได้
$x = (x_1, x_2, \dots, x_q)^T$	คือ	เวกเตอร์ตัวแปรสังเกตภายนอกได้
$\eta = (\eta_1, \eta_2, \dots, \eta_m)^T$	คือ	เวกเตอร์ตัวแปรภายในแฝง
$\xi = (\xi_1, \xi_2, \dots, \xi_n)^T$	คือ	เวกเตอร์ตัวแปรภายนอกแฝง
$\delta = (\delta_1, \delta_2, \dots, \delta_q)^T$	คือ	เวกเตอร์ความคลาดเคลื่อน d ในการวัดตัวแปร X ขนาด $(N \times 1)$
$\varepsilon = (\varepsilon_1, \varepsilon_2, \dots, \varepsilon_p)^T$	คือ	เวกเตอร์ความคลาดเคลื่อน e ในการวัดตัวแปร Y ขนาด $(N \times 1)$

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกตได้และตัวแปรแฝง มีดังนี้ คือ

$$X = \Lambda_X \xi + \delta \quad (2.1)$$

$$Y = \Lambda_Y \eta + \varepsilon \quad (2.2)$$

โดยที่ Λ_X คือ เมทริกซ์สัมประสิทธิ์การถดถอยขนาด $p \times m$
 Λ_Y คือ เมทริกซ์สัมประสิทธิ์การถดถอยขนาด $q \times n$

โมเดลโครงสร้างแสดงความสัมพันธ์ระหว่างชุดตัวแปรแฝงด้วยกัน มีดังนี้ คือ

$$\eta = (\tilde{\beta})(\eta) + (\Gamma)(\xi) + \zeta \quad (2.3)$$

หรือ $\beta\eta = \Gamma\xi + \zeta \quad (2.4)$

โดยที่ $\tilde{\beta}$ คือ เมทริกซ์สัมประสิทธิ์ขนาด $m \times m$
 β_{ij} คือ ผลของตัวแปรภายนอก j บนตัวแปรภายใน i
 Γ คือ เมทริกซ์สัมประสิทธิ์อิทธิพลเชิงสาเหตุจาก C ไป E
 ขนาด $m \times n$

γ_{ij} คือ ผลของตัวแปรภายนอก j บนตัวแปรภายใน i

ζ คือ เวกเตอร์ความคลาดเคลื่อน z ของตัวแปร E

$\beta = 1 - \tilde{\beta}$ คือ เมทริกซ์เอกลักษณ์อิทธิพลเชิงสาเหตุจาก E ไป E

จากสมการที่ (2.1) ถึงสมการที่ (2.4) ดังกล่าวข้างต้น สามารถแสดงความสัมพันธ์ได้ดังนี้ คือ

1) เมทริกซ์ความแปรปรวนร่วม (Covariance Matrix) ของ ε และ δ เขียนแทนด้วย Θ_ε

$(p \times p)$ และ Θ_δ $(q \times q)$ โดยไม่จำเป็นต้องเป็นเมทริกซ์ทแยง

2) เมทริกซ์ความแปรปรวนร่วม (Covariance Matrix) ของ ξ และ ζ เขียนแทนด้วย ϕ ($n \times n$) และ ψ ($m \times m$)

3) การศึกษาครั้งนี้จะทำการวิเคราะห์เพียงตัวแปรเดียวเท่านั้น ดังนั้น สมมติฐานของตัวแปรสังเกตได้และตัวแปรแฝงจึงมีการแจกแจงแบบปกติ นั่นคือ

$$E(y) = 0 \quad E(x) = 0 \quad E(\eta) = 0 \quad E(\xi) = 0 \quad (2.5)$$

สมมติฐานเพื่อการศึกษาสามารถกำหนดได้ดังนี้ คือ

$$E(\varepsilon) = 0 \quad E(\delta) = 0 \quad E(\zeta) = 0 \quad E(\eta\varepsilon^T) = 0 \quad (2.6)$$

$$E(\xi\delta^T) = 0 \quad E(\eta\delta^T) = 0 \quad E(\xi\varepsilon^T) = 0 \quad E(\varepsilon\delta^T) = 0$$

$$E(\zeta\varepsilon^T) = 0 \quad E(\zeta\delta^T) = 0 \quad E(\zeta\varepsilon^T) = 0$$

สมการที่ (2.5) และสมการที่ (2.6) มีสมาชิกทุกตัวมีค่าเท่ากับศูนย์หรือเรียกว่า เมทริกซ์ศูนย์ ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สามารถใช้วิเคราะห์ตัวแปรสังเกตได้หลายตัวแปรและตัวแปรแฝงเพียง 1 ตัวแปรได้ (Bollen, 1989; Hayduk, 1987; Joreskog and Sorbom, 1989)

ทั้งนี้ปัญหาตัวแปรต่าง ๆ มีสหสัมพันธ์ระหว่างกันสูงมาก หรือปัญหา Multicollinearity สามารถเกิดขึ้นได้ ซึ่งจะทำให้ความแปรปรวนของสัมประสิทธิ์ตัวแปรอธิบายที่มีลักษณะร่วมเส้นตรงซึ่งประมาณค่าออกมามีค่าเพิ่มขึ้น และจะทำให้เกิดปัญหาข้อผิดพลาดด้านผลกระทบซึ่งกันและกันระหว่างตัวแปร อย่างไรก็ตาม โมเดลสมการโครงสร้างสามารถลดปัญหาดังกล่าวลงได้ โดยในโมเดลการวัดนั้น ตัวแปรอธิบายซึ่งมีลักษณะร่วมเส้นตรงจะอธิบายตัวแปรแฝงโดยเฉพาะ และจะไม่ถูกกำจัดออกไปจากโมเดล แต่จะมีตัวแปรแฝงปรากฏแทนที่ตัวแปรสังเกตได้ซึ่งมีความสอดคล้องกัน (Joreskog and Sorbom, 1989)

2.5 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทยโดยใช้โมเดลสมการโครงสร้างในครั้งนี้ ได้ทำการรวบรวมเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบไปด้วย งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการรถขนส่ง และงานวิจัยเกี่ยวกับการท่องเที่ยวที่ใช้โมเดลสมการ โครงสร้างเป็นเครื่องมือในการศึกษา ดังต่อไปนี้

2.5.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการรถขนส่ง

จักรกฤษณ์ คำพิชัย (2548) ได้ศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมของผู้ใช้บริการสายการบินไทย และสายการบินต้นทุนต่ำ 3 สายการบิน คือ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และ โอเรียนท์ไทย ในเส้นทางการบินกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาวิเคราะห์นำมาจากการเก็บ

แบบสอบถามผู้โดยสารสายการบินดังกล่าวจำนวน 400 ราย ณ สนามบินเชียงใหม่ แบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ แบบจำลองโลจิท (Logit Model) โดยใช้เทคนิคความน่าจะเป็นสูงสุด (Maximum Likelihood Estimates) และเทคนิคผลกระทบหน่วยสุดท้าย (Marginal Effect) ผลการศึกษาพบว่าลักษณะและพฤติกรรมของผู้โดยสารสายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำมีความคล้ายคลึงกัน โดยผู้โดยสารสายการบินไทยส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 58 อายุเฉลี่ย 38 ปี มีรายได้ประมาณ 10,000 – 49,999 บาท การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน จุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงานและติดต่อธุรกิจ ส่วนใหญ่เดินทางคนเดียว เดินทางโดยเฉลี่ยประมาณ 9 ครั้งต่อปี และร้อยละ 92 จะกลับมาใช้บริการสายการบินไทยอีกครั้ง ผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 51.67 อายุเฉลี่ย 35 ปี มีระดับรายได้โดยเฉลี่ย ระดับการศึกษา อาชีพ จุดประสงค์ในการเดินทาง และมักเดินทางคนเดียว เหมือนกับผู้โดยสารสายการบินไทย เดินทางโดยเฉลี่ย 8 ครั้งต่อปี และจะกลับมาใช้บริการอีกร้อยละ 67 การเปรียบเทียบลักษณะและพฤติกรรมของผู้โดยสารที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 คือ การกลับมาใช้บริการสายการบินเดิมอีกครั้ง การหาข้อมูลก่อนการเดินทาง กลุ่มอาชีพของผู้โดยสาร และการจองตั๋วผ่านระบบอินเทอร์เน็ต ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 คือ ผู้ร่วมเดินทาง ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90 คือ ระยะเวลาที่พักรู้สึกเหนื่อยล้า

วงพิศ วิเศษสุวรรณภูมิ (2548) ได้ศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวชาวไทยในการเลือกใช้บริการเดินทางระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟในการเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาเป็นข้อมูลปฐมภูมิซึ่งได้จากการเก็บแบบสอบถามนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางมายังเชียงใหม่โดยรถไฟและรถโดยสารประจำทาง อย่างละ 200 ราย การวิเคราะห์ผลการศึกษาโดยใช้แบบจำลองโลจิทและสถิติเชิงพรรณนาพบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางโดยระบบการขนส่งทั้งสองรูปแบบเป็นเพศหญิง โดยส่วนใหญ่ มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี สถานภาพโสด การศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี นักท่องเที่ยวเดินทางมาเชียงใหม่เพื่อพักผ่อนประมาณ 1 - 2 ครั้งต่อปี โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางท่องเที่ยวคนเดียวและพักในเชียงใหม่ประมาณ 1 – 3 วันต่อครั้ง ทั้งนี้นักท่องเที่ยวเดินทางโดยรถไฟเป็นนักเรียนและนักศึกษาโดยส่วนใหญ่ มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน และเลือกเดินทางโดยรถด่วนพิเศษปรับอากาศชั้น 2 ส่วนนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่เดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมีอาชีพรับจ้าง และมีรายได้ประมาณ 5,001 – 10,000 บาทต่อเดือน ค่าโดยสารประมาณ 401 – 600 บาทต่อคนต่อครั้ง และเลือกเดินทางกับบริษัทขนส่ง จำกัด ด้วยรถปรับอากาศชั้น 1 การศึกษาโดยใช้แบบจำลองโลจิทพบว่านักท่องเที่ยวมีโอกาสเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมากกว่ารถไฟ เนื่องจากปัจจัยด้านระยะเวลาในการเดินทาง ความสะอาด และ

จำนวนเที่ยวเดินรถดีกว่ารถไฟ ทั้งนี้นักท่องเที่ยวจะมีโอกาสใช้บริการรถไฟมากกว่าเนื่องจากมีความปลอดภัยมากกว่าและค่าโดยสารต่ำกว่า

ศุทธยา วุฑฒิปรีชา (2549) ได้ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางและค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา คือ ข้อมูลปฐมภูมิซึ่งได้จากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้บริการสายการบินไทยจำนวน 304 ราย และใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำจำนวน 300 ราย ณ สนามบินดอนเมือง ผลการศึกษาพบว่าสายการบินต้นทุนต่ำมีผลกระทบทางบวกต่อจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนที่เดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยทางอากาศที่ระดับนัยสำคัญ 90 ขึ้นไป ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติศึกษาโดยวิธี MCA ผลการศึกษาพบว่านักท่องเที่ยวที่ใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าผู้ใช้บริการสายการบินไทย 1,198 บาทต่อคนต่อวันที่ระดับนัยสำคัญร้อยละ 90 ขึ้นไป ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อจำนวนวันพักของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทยศึกษาโดยวิธีวิเคราะห์ถดถอยกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square) และวิธีวิเคราะห์ปัวซอง (Poisson Regression) ซึ่งผลการศึกษาพบว่านักท่องเที่ยวต่างชาติเพศชายจะพักในระยะเวลาที่ยาวกว่านักท่องเที่ยวที่เป็นเพศหญิง นักท่องเที่ยวที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน ผู้ที่เกษียณงาน และนักท่องเที่ยวที่ว่างงานมีวันพักมากกว่านักท่องเที่ยวกลุ่มอาชีพอื่น ๆ ผู้ที่มาท่องเที่ยวในครั้งแรกจะพักในระยะเวลาที่น้อยกว่านักท่องเที่ยวซ้ำ และนักท่องเที่ยวที่ใช้สายการบินต้นทุนต่ำเส้นทางภายในประเทศจะพักในระยะเวลาสั้นกว่านักท่องเที่ยวที่ใช้บริการสายการบินปกติในประเทศ การใช้โปรแกรม MAP for Windows Version 1.1.2 เพื่อวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติภายในประเทศไทย พบว่าพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวมีการเดินทางแบบเส้นตรง ทั้งนี้นักท่องเที่ยวจำนวนร้อยละ 68 ที่สามารถประหยัดเงินได้จากการเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำจะนำเงินมาใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเพื่อซื้อสินค้าที่ระลึกมากที่สุดร้อยละ 22

Eboli and Mazzulla (2009) ได้วิเคราะห์ความพึงพอใจของผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบิน โดยแบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ Ordinal Logistic Regression Model ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์นำมาจากการสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสาร โดยใช้แบบสอบถาม ผลการศึกษาสามารถวัดคุณภาพของการบริการของสนามบินได้โดยผ่านทางมุมมองของผู้บริโภค การเปรียบเทียบระหว่างโมเดลขยายและโมเดลรวบยอด แสดงให้เห็นว่าผลกระทบของมุมมองต่อการบริการบางอย่างไม่มีความสำคัญต่อความพึงพอใจโดยรวมของผู้โดยสาร แต่การบริการที่เชื่อมโยงกับการให้ความช่วยเหลือของพนักงาน ลักษณะภายนอกของสนามบิน ป้ายบอกทางภายในสนามบิน ห้องน้ำภายในอาคารผู้โดยสาร และความถี่ของรถบัสที่ให้บริการกลับมีผลกระทบและมีความสำคัญต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบิน

Pearce and Schott (2011) ได้ศึกษาพฤติกรรมการเลือกซื้อแผนการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศและระหว่างประเทศผ่านช่องทางต่าง ๆ กรณีศึกษา ประเทศนิวซีแลนด์ ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาได้มาจากการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากคุณลักษณะโดยทั่วไป รวมทั้งการสัมภาษณ์ตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาทางโทรศัพท์ เพื่อสำรวจด้านลักษณะของการเดินทางและพฤติกรรมการวางแผนการท่องเที่ยวจำนวน 1,000 ราย ผลการศึกษาพบว่าความแตกต่างทางคุณลักษณะทั่วไประหว่างนักท่องเที่ยวภายในประเทศและระหว่างประเทศมีเพียงเล็กน้อย แต่สิ่งที่แตกต่างกันอย่างมีระดับนัยสำคัญระหว่างนักท่องเที่ยวภายในประเทศและระหว่างประเทศ คือ ลักษณะของการเดินทางท่องเที่ยว การซื้อทัวร์ล่วงหน้าและการซื้อทัวร์เมื่อไปถึงปลายทาง เหตุผลที่นักท่องเที่ยวบางรายไม่ซื้อทัวร์ล่วงหน้า วิธีการและช่องทางการซื้อทัวร์ล่วงหน้า

2.5.2 งานวิจัยเกี่ยวกับการท่องเที่ยวที่ใช้โมเดลสมการโครงสร้างเป็นเครื่องมือในการศึกษา

อัครพงศ์ อันทอง และ มิ่งสรรพ์ ขาวสอาด (2553) ได้ศึกษาภาพลักษณ์และพฤติกรรมนักท่องเที่ยวต่างชาติภายใต้สถานการณ์วิกฤตการณ์เมืองไทยที่เกิดขึ้นในช่วงเดือนตุลาคม พ.ศ. 2551 – พฤษภาคม พ.ศ. 2552 เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ แบบจำลองสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model) ที่ประกอบด้วยตัวแปรสังเกตได้ 19 ตัวแปร ตัวแปรแฝงภายนอก 1 ตัวแปร คือ ภาพลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยว และตัวแปรแฝงภายใน 4 ตัวแปร คือ ความพึงพอใจในกิจกรรมการท่องเที่ยว คุณค่าที่ได้รับ ความพึงพอใจรวม และความภักดีต่อแหล่งท่องเที่ยว ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวต่างชาติภายใต้สถานการณ์ต่าง ๆ สามารถอธิบายได้ด้วยแบบจำลองที่สร้างขึ้นมา ซึ่งมีความเข้มแข็งพอที่จะอธิบายพฤติกรรมดังกล่าวได้ เนื่องจากสถานการณ์ที่แตกต่างกันไม่ได้ก่อให้เกิดโครงสร้างระดับพฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไปด้วย แต่โครงสร้างพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวต่างชาติเท่านั้นที่เปลี่ยนแปลงไป ในกรณีประเทศไทย วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงภาพลักษณ์ที่ดีที่สุดของบรรยากาศทางสังคมไทยไปได้ แต่ความวุ่นวายทางการเมืองได้เริ่มเปลี่ยนตัวแปรด้านราคาให้มีความสำคัญมากขึ้น รวมทั้งเพิ่มค่าอิทธิพลของภาพลักษณ์ที่มีต่อความพึงพอใจในการเดินทางท่องเที่ยวขึ้น แต่ในทางกลับกันความภักดีต่อการท่องเที่ยวไทยและความพึงพอใจรวมลดลง ทั้งนี้ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นในระยะสั้นเท่านั้น ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจึงควรเร่งฟื้นฟูสภาพบ้านเมืองและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมากขึ้น

อารียา ไชยทิพย์ (2553) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศในจังหวัดเชียงใหม่ ประเทศไทย เพื่อศึกษาลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวและหารูปแบบความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงสาเหตุของตัวแปรต่าง ๆ

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ แบบจำลองโครงสร้างเชิงเส้นหรือแบบจำลองสมการโครงสร้าง ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาเป็นข้อมูลปฐมภูมิซึ่งได้จากการเก็บแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศจำนวน 400 ตัวอย่าง เพื่อทำการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝงภายนอกและตัวแปรแฝงภายใน ซึ่งตัวแปรแฝงภายนอกของการศึกษาในครั้งนี้ประกอบด้วย ก) ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยว ข) ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยว และ ค) ต้นทุนในการเดินทางของนักท่องเที่ยว ส่วนตัวแปรแฝงภายในของการศึกษาครั้งนี้ประกอบด้วย ก) ศักยภาพในการดึงดูดใจของผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว ข) ศักยภาพในการรองรับของผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว และ ค) การบริหารจัดการผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว ผลการศึกษาในครั้งนี้พบว่า ตัวแปรต่าง ๆ ในแบบจำลองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติดังนี้ คือ ก) ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวมีอิทธิพลต่อศักยภาพในการดึงดูดใจของผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว และ ข) ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวมีอิทธิพลต่อศักยภาพในการรองรับของผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวและการบริหารจัดการผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว ทั้งนี้นักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่างเลือกผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน มีความดึงดูดใจ มีการบริหารจัดการโดยองค์กรต่าง ๆ ให้มีความผสมผสานกันระหว่างการบริการและส่วนประกอบทางกายภาพโดยเหมาะสม ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย คือ การให้ความสำคัญกับศักยภาพในการดึงดูดใจของผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว ศักยภาพในการรองรับของผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว และการบริหารจัดการผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว

Swanson and Horridge (2004) ได้ศึกษาโมเดลโครงสร้างสำหรับการบริโภคของที่ระลึก กิจกรรมการท่องเที่ยว และลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยว โดยใช้โมเดลสมการโครงสร้างเป็นเครื่องมือในการศึกษา การศึกษาครั้งนี้ประกอบด้วยสมมติฐานในการศึกษา 2 ประการ คือ ก) กิจกรรมการท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กันกับการบริโภคของที่ระลึก และ ข) ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กันกับการบริโภคของที่ระลึก ทั้งนี้การบริโภคของที่ระลึก ประกอบด้วย ก) ผลิตภัณฑ์ของที่ระลึก ข) คุณลักษณะของผลิตภัณฑ์ของที่ระลึก และ ค) คุณลักษณะของร้านค้าที่ขายผลิตภัณฑ์ของที่ระลึกนั้น การเก็บรวบรวมข้อมูลทำโดยการส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์ไปยังนักท่องเที่ยวจำนวน 398 รายที่เคยท่องเที่ยวในรัฐออริโซนา นิวเม็กซิโก ยูทาห์ และโคโลราโด การศึกษาครั้งนี้ใช้โปรแกรมลิสเรล 8 ในการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อหาความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของตัวแปรที่สนใจ ผลการศึกษาพบว่า ก) ร้อยละ 63.1 ของนักท่องเที่ยวเป็นเพศหญิง ข) ร้อยละ 42.2 ของนักท่องเที่ยวมีอายุระหว่าง 45-64 ปี ค) ร้อยละ 23.1 ของครอบครัวนักท่องเที่ยวมีรายได้มากกว่า 60,000 ดอลลาร์สหรัฐ และการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรพบว่า สมมติฐานที่ว่า กิจกรรมการท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กันกับการบริโภคของที่

ระลึกมีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้กิจกรรมการท่องเที่ยวมีอิทธิพลต่อ ก) ผลผลิตกันซ์ของทีระลึกเท่ากับ 1.08 และค่า R-squared เท่ากับ 0.57 ข) คุณลักษณะของผลผลิตกันซ์ของทีระลึกเท่ากับ 1.16 และค่า R-squared เท่ากับ 0.81 และ ค) คุณลักษณะของร้านค้าที่ขายผลผลิตกันซ์ของทีระลึกเท่ากับ 1.45 และค่า R-squared เท่ากับ 0.72 ผลการทดสอบการวิเคราะห์ความสอดคล้องของโมเดลอิสระ พบว่าค่าไคสแควร์มีค่าเท่ากับ 212.05; $p < 0.05$ ค่า GFI เท่ากับ 0.92 และค่า SRMR เท่ากับ 0.06

Swanson and Horridge (2006) ได้ศึกษาแรงจูงใจในการท่องเที่ยวจากตัวชี้วัดการซื้อของทีระลึก โดยใช้แบบจำลองสมการ โครงสร้างเป็นเครื่องมือในการศึกษา เพื่อวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่าง ก) แรงจูงใจในการท่องเที่ยว โดยมีตัวแปรที่สังเกตได้ 4 ตัวแปร ข) ของทีระลึก โดยมีตัวแปรที่สังเกตได้ 3 ตัวแปร ค) คุณลักษณะของผลผลิตกันซ์ของทีระลึก โดยมีตัวแปรที่สังเกตได้ 3 ตัวแปร และ ง) คุณลักษณะของร้านค้าที่ขายผลผลิตกันซ์ของทีระลึกนั้น โดยมีตัวแปรที่สังเกตได้ 3 ตัวแปร การเก็บรวบรวมข้อมูลทำโดยการส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์ไปยังนักท่องเที่ยวจำนวน 398 รายที่เคยท่องเที่ยวในรัฐออริโซน่า นิวเม็กซิโก ยูทาห์ และโคโลราโด การศึกษาครั้งนี้ใช้โปรแกรมสำเร็จรูปอิสระ 8 ในการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อหาความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของตัวแปรที่สนใจ และใช้วิธี Likert-like Scales ในการวิเคราะห์ปัจจัย ผลการศึกษาพบว่า ก) ร้อยละ 63.1 ของนักท่องเที่ยวเป็นเพศหญิง ข) ร้อยละ 42.2 ของนักท่องเที่ยวมีอายุระหว่าง 45-64 ปี ค) ร้อยละ 23.1 ของครอบครัวนักท่องเที่ยวมีรายได้มากกว่า 60,000 ดอลลาร์สหรัฐ ส่วนผลการศึกษาสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร พบว่า แรงจูงใจในการเดินทางของนักท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กันในทางบวกกับตัวแปรทั้ง 3 ดังกล่าวข้างต้น และยอมรับสมมติฐานที่ว่า แรงจูงใจของนักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยว คือ ก) ตัวแปรทางธรรมชาติและการเล่นหื่นความวุ่นวาย และ ข) ตัวแปรการเยี่ยมชมประเทศ ซึ่งตัวแปรทั้ง 2 นี้มีความสัมพันธ์กันกับ ก) ของทีระลึกที่ 1.68 ระดับนัยสำคัญ 0.01 และค่า R-squared เท่ากับ 0.75 ข) คุณลักษณะของผลผลิตกันซ์ของทีระลึกที่ 2.09 ระดับนัยสำคัญ 0.01 และค่า R-squared เท่ากับ 0.76 และ ค) คุณลักษณะของร้านค้าที่ขายผลผลิตกันซ์ของทีระลึกนั้นที่ 4.13 ระดับนัยสำคัญ 0.01 และค่า R-squared เท่ากับ 0.91 ส่วนผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของโมเดลอิสระพบค่าไคสแควร์เท่ากับ 112.94; $p < 0.05$, ค่า GFI เท่ากับ 0.93, ค่า AGFI เท่ากับ 0.86, และค่า SRMR เท่ากับ 0.065

Chaiboonsri and Chaitip (2008) ได้ศึกษาอุปสงค์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มีต่อประเทศไทยในฐานะการเป็นสถานที่ท่องเที่ยว เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ โมเดลสมการ โครงสร้าง เพื่อทดสอบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างแรงจูงใจในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว ซึ่งประกอบไปด้วย ความพึงพอใจด้านต้นทุนในการเดินทาง และข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว กับจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยว ซึ่งประกอบไปด้วย สินค้าด้านการท่องเที่ยว

คุณลักษณะของสินค้าด้านการท่องเที่ยว และการจัดการสินค้าด้านการท่องเที่ยว ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ได้มาจากการตอบแบบสอบถามของนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวน 203 คนที่เคยเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ ความพึงพอใจด้านต้นทุนในการเดินทาง สินค้าด้านการท่องเที่ยว คุณลักษณะของสินค้าด้านการท่องเที่ยว และการจัดการสินค้าด้านการท่องเที่ยว ผลการศึกษาพบว่า ความพึงพอใจด้านต้นทุนในการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีผลกระทบทางบวกต่อคุณลักษณะของสินค้าด้านการท่องเที่ยวที่ 0.07 ($t=1.96$) และการจัดการสินค้าด้านการท่องเที่ยวที่ 0.13 ($t=4.02$) ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวส่งผลกระทบทางบวกต่อสินค้าด้านการท่องเที่ยวที่ 0.11 ($t=3.47$) และการจัดการด้านการท่องเที่ยวที่ 0.11 ($t=3.57$) ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ คือ ถ้าสถานที่ท่องเที่ยวในเมืองไทยพัฒนาคุณภาพให้ดีขึ้น จะทำให้นักท่องเที่ยวที่ต้องการมาเที่ยวซ้ำมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งยังดึงดูดจำนวนนักท่องเที่ยวใหม่ให้เพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

Rangaswamy (2008) ได้ศึกษาโมเดลสมการโครงสร้างโดยสนใจเรื่อง อุปสงค์การท่องเที่ยวระหว่างประเทศของอินเดียที่มีต่อจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ แบบจำลองสมการโครงสร้าง เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยว โดยพิจารณาจากต้นทุนในการเดินทางและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วย ก) ผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว ข) คุณลักษณะของผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว และ ค) การจัดการผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้มาจากการเก็บแบบสอบถามนักท่องเที่ยวจำนวน 100 ตัวอย่าง ที่เดินทางท่องเที่ยวในเมืองบังกลาฮอร์ เมืองปานาจิ และเมืองมุมไบ ประเทศอินเดีย ผลการศึกษาด้านข้อมูลทั่วไปพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 21 - 30 ปี มีสถานะภาพโสด จบการศึกษาระดับปริญญาตรี อาชีพส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษา รายได้ต่ำกว่า 1,000 ดอลลาร์สหรัฐ ส่วนผลการศึกษาด้านต้นทุนในการเดินทางพบว่า ต้นทุนในการเดินทางของนักท่องเที่ยวอยู่ระหว่าง 501 - 1,000 ดอลลาร์สหรัฐ ผู้ร่วมเดินทางด้วย 3 คนหรือมากกว่า วัตถุประสงค์ส่วนใหญ่ในการเดินทางเพื่อสัมผัสวัฒนธรรมและประเพณี นักท่องเที่ยวร้อยละ 38 มีความคิดเห็นว่าต้นทุนค่าเดินทางแพงเล็กน้อย นักท่องเที่ยวร้อยละ 39 มีความเห็นว่าค่าตัวเครื่องบินแพงเล็กน้อย ส่วนนักท่องเที่ยวร้อยละ 70, 48, และ 52 มีความคิดเห็นว่าค่าเดินทางโดยรถสาธารณะ ค่าที่พัก ค่าสินค้าและบริการต่าง ๆ มีราคาไม่แพงตามลำดับ ส่วนผลการศึกษาการวิเคราะห์ความสัมพันธ์โดยแบบจำลองสมการ โครงสร้างเชิงเส้นพบว่าตรงกันกับสมมติฐาน คือ ก) ต้นทุนการเดินทางมีความสัมพันธ์กับผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเท่ากับ 0.33 ระดับนัยสำคัญ 0.05 และ ข) ต้นทุนการเดินทางมีความสัมพันธ์กับคุณลักษณะของผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเท่ากับ 0.30 ระดับนัยสำคัญ 0.05

ส่วนผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแบบจำลองอิสระกับตัวแปรสังเกตได้จำนวน 20 ตัวแปร พบว่าค่าไคสแควร์เท่ากับ 323.77; $p < 0.05$ ที่ Degree of Freedom เท่ากับ 149, ค่า GFI เท่ากับ 0.75, ค่า AGFI เท่ากับ 0.70, และค่า RMSR เท่ากับ 0.10

2.6 ช่องว่างขององค์ความรู้

จากการที่ได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังกล่าวถึงในข้างต้นนั้น พบว่ามีเพียงผู้ศึกษาถึงพฤติกรรมและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีต่อสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย นอกนั้นเป็นพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีต่อสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองของประเทศไทย รวมทั้งอุปสงค์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีต่อประเทศไทยในฐานะการเป็นสถานที่ท่องเที่ยว จึงเห็นได้ว่าการวิจัยที่ผ่านมา ยังไม่ได้ครอบคลุมถึงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีต่อการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย ส่วนเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่ใช้ในการศึกษาวิจัยพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่ผ่านมานั้น ยังไม่ได้ใช้โมเดลสมการ โครงสร้างเป็นเครื่องมือในการวิจัยอย่างแพร่หลายมากนัก ดังนั้นการวิจัยครั้งนี้จึงใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ คือ โมเดลสมการ โครงสร้าง ซึ่งมีคุณสมบัติพิเศษ คือ สามารถวิเคราะห์ตัวแปรที่ไม่สามารถสังเกตได้โดยตรงหรือตัวแปรแฝง ในการวิเคราะห์พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีต่อการเดินทางในประเทศไทย นั้นพฤติกรรมที่มีต่อการขนส่งผู้โดยสารโดยรูปแบบต่าง ๆ ในประเทศไทย

2.7 สรุป

สำหรับในบทที่ 2 นี้ได้กล่าวถึงแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ มีแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง 3 เรื่อง คือ ก) การท่องเที่ยว ประกอบด้วย ประเภทของการท่องเที่ยว ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ปัจจัยที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยว พฤติกรรมการท่องเที่ยว ขอบเขตของการศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยว และตัวแปรสำคัญในการศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยว ข) การขนส่ง ประกอบด้วย รูปแบบการขนส่งผู้โดยสาร ต้นทุนขนส่ง อุปสงค์สำหรับการขนส่ง อุปสงค์การขนส่งผู้โดยสาร ปัจจัยที่ส่งผลต่ออุปสงค์การเดินทางท่องเที่ยว และอุปทานของการขนส่ง ค) โมเดลสมการ โครงสร้าง ประกอบด้วย ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ โมเดลสมการ โครงสร้าง และขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโมเดลสมการ โครงสร้าง และ ง) เศรษฐมิตีสำหรับโมเดลสมการ โครงสร้าง ทั้งนี้บทที่ 2 ยังได้รวบรวมเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การท่องเที่ยว รวมทั้งงานวิจัยที่ใช้โมเดลสมการ โครงสร้างเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ ทั้งนี้เนื่องจากงานวิจัยที่ผ่านมา มีช่องว่างขององค์ความรู้ จึงทำให้เกิดงานวิจัยชิ้นนี้ขึ้นมา ส่วนในบทถัดไป จะกล่าวถึงตัวแปรและแบบจำลองที่ใช้เป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา