

# ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการการเดินทางทางอากาศในสถานะ COVID-19

## A study of Factors Affecting Decision for Using Air Travel Service During COVID-19

นาย จิรวัดณ์ เจนไตรชาญ <sup>1</sup> นาย ชนสรณ์ ตีรณจินดา <sup>2</sup> และ รศ.ดร. มาโนช โลหเตปานนท์ <sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup> ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จ.กรุงเทพฯ

### บทคัดย่อ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้มีจุดประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการการเดินทางทางอากาศในสถานะ COVID-19 โดยเป็นการศึกษาเชิงปริมาณ ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างโดยไม่คำนึงถึงความน่าจะเป็นแบบบังเอิญ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นคนไทยที่เดินทางทางอากาศ จำนวน 510 ตัวอย่าง โดยใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล ซึ่งได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างเพียงครั้งเดียว และนำมาวิเคราะห์ทางสถิติ โดยใช้ Chi-Square Test, Sign Test, Paired-Sign Test, Kendall's tau b, Contingency coefficient C

จากผลการศึกษาสามารถสรุปได้ว่าลักษณะประชากรส่วนใหญ่มีความกังวลต่อความรุนแรงของการแพร่ระบาดโรคโควิด-19 ไม่ว่าจะเป็นด้านอายุ และการมีคนที่ครอบครัวหรือคนในบ้านเป็นผู้สูงอายุ หรือผู้ที่มีโรคประจำตัว ก็มีความกังวลที่ไม่แตกต่างกัน รวมไปถึงการแพร่ระบาดโรคโควิด-19 ยังส่งผลกระทบต่อลดลงของจำนวนเที่ยวบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศอย่างมีนัยสำคัญในช่วงวิกฤตการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ผู้ใช้บริการการเดินทางทางอากาศ ทั้งการเดินทาง เพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อน รวมไปถึง เพื่อทำงาน/ธุรกิจ/การศึกษา ในกลุ่มที่มีจำนวนไฟล์ทบินมาก ไฟล์ทบินปานกลาง และไฟล์ทบินน้อย ต่างมีระดับความกังวลต่อโรคโควิด-19 ไม่ต่างกัน อย่างไรก็ตามปัจจัยด้านการได้รับการฉีดวัคซีนยังเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการตัดสินใจของผู้โดยสาร

คำสำคัญ: โควิด-19, การเดินทางทางอากาศ, พฤติกรรมการเดินทาง, ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการการเดินทางทางอากาศ, ผู้โดยสาร

### Abstract

The aim of this thesis is to study factors affecting decision for using air travel service during covid-19. The study employs an accidental sampling for quantitative research. The interviewer has conducted survey of 510 samples by using questionnaire.

This thesis uses cross-sectional design method for data collection then performs the analytic statistic through Chi-Square Test, Sign Test, Paired-Sign Test, Kendall's tau b, Contingency coefficient C.

The result shows that majority of the population are concern about the severity of COVID-19 spread. The sampling with all characteristics, in this thesis is refer to age, existence of senior member in family or member with congenital disease has the same concerns. Furthermore, the study also shows that covid-19 has affect significant decrease on domestic and international flight operation for every type of trips, which are leisure trip and business trip. All in all, COVID-19 has its affects on the population regarding the concerns to travel toward the pandemic no matter which sampling categories. However, the study reveals that the vaccine is the main and only factor that plays important roles on traveler decision-making to travel.

Keywords: COVID-19; Air-travel service; Air passenger; Travel behavior

### 1. บทนำ

ธุรกิจการบินเป็นธุรกิจบริการประเภทหนึ่ง ซึ่งบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศให้สามารถ เดินทางติดต่อกัน ได้อย่างสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย เชื่อมโยง ผู้คน วัฒนธรรม และธุรกิจต่าง ๆ จึงเป็นที่นิยมของผู้เดินทางมากขึ้นเรื่อย ๆ

อย่างไรก็ตามเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่เริ่มระบาดในมนุษย์ตั้งแต่ธันวาคม พ.ศ. 2562 ส่งผลกระทบต่อทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม รวมไปถึงกระทบธุรกิจและอุตสาหกรรมการบิน ส่งผลให้ความต้องการในการเดินทางทางอากาศยานลดลง เพราะปัจจัยทาง

เศรษฐกิจ และปัจจัยทางพฤติกรรม โดยในช่วงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2563 การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทวีความรุนแรงขึ้น ส่งผลให้เกิดมาตรการจำกัดการเดินทางในหลายประเทศมีมากและรุนแรงขึ้น เพื่อป้องกันการแพร่ระบาด การเติบโตช้าลงจนกระทั่งหลายประเทศต้องปิดพรมแดนห้ามเดินทางระหว่างประเทศ เพื่อลดอัตราการระบาดของโลก ทำให้ในช่วงปี 2563 ธุรกิจและอุตสาหกรรมการบินเผชิญหน้ากับปัญหาด้านการเงินที่รุนแรงที่สุดเท่าที่มีมา

ทั้งนี้ นอกจากผลกระทบต่อเที่ยวบินระหว่างประเทศแล้วเที่ยวบินภายในประเทศก็ได้รับผลกระทบด้วยในช่วงต้นเนื่องจากมาตรการป้องกันการระบาดของรัฐ (มาตรการ Lockdown) แต่เมื่อช่วงที่ผ่านมา จากนโยบายของรัฐที่สนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศจึงทำให้ปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศเริ่มมีการฟื้นตัวและปริมาณที่มากขึ้น

ดังนั้นเพื่อหาแนวทางและมาตรการการรับมือต่าง ๆ เพื่อฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบินภายใต้สภาวะ COVID-19 จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจกลับมาใช้บริการทางอากาศ ผู้โดยสารต้องการที่จะรับรู้ถึงความปลอดภัย มีความมั่นใจในการใช้บริการ และเศรษฐกิจที่ดีที่เหมาะสมแก่การเดินทาง เพื่อให้ผู้โดยสารเดินทาง และเป็นประโยชน์ต่อการหาแนวทางการฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบินและการดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงปัจจัยที่สำคัญของผู้เดินทางภายใต้สถานการณ์ COVID-19 ต่อไป

## 2. คำแนะนำการเขียนและพิมพ์

### 2.1 การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19

ภาวะโควิด-19 นั้นสร้างความเสียหายมูลค่ามหาศาลแก่กลุ่มอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งนับตั้งแต่ปี 2563 หลายๆ ประเทศทั่วโลกต้องปิดประเทศและจำกัดการเดินทางภายในประเทศ เพื่อเฝ้าระวังการแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้สายการบินต้องยกเลิกเที่ยวบินเพื่อควบคุมการแพร่กระจายของไวรัส เมื่อธุรกิจการบินไม่สามารถนำเครื่องบินขึ้นบินได้ทำให้รายได้เข้าตาลดลง จึงจำเป็นที่จะต้องมีการปรับตัวขององค์กรในหลายๆ มิติเพื่อให้อยู่รอดในสถานการณ์นี้ได้เช่นการปลดพนักงาน, การลดขนาดองค์กร ในขณะที่เดียวกันธุรกิจยังต้องมีการหารายได้เข้าเพิ่มเพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินการต่อไปได้เช่น การปรับทิศทางการลงทุน การสร้างคู่ค้าทางธุรกิจที่เน้นการสนับสนุนและลงทุนร่วมกัน เป็นต้น

การปรับตัวอุตสาหกรรมการบินหรือการเดินทางทางอากาศ 7 เรื่อง

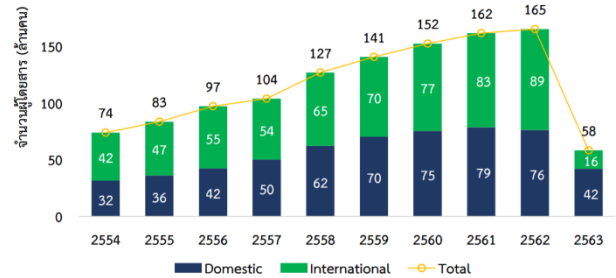
1. การควบรวมกิจการสายการบินจะมีมากขึ้น (Massive consolidation)
2. ความต้องการการเดินทางที่มีแนวโน้มที่ลดลง (Low demand)
3. การดูแลความปลอดภัยทางด้านสุขภาพของผู้โดยสารจะมีมากขึ้น (Enhanced security measures)
4. การเพิ่มความสำคัญของท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลาง (Strengthening the role of hubs)

5. การขยายตัวของรายได้จากบริการรูปแบบใหม่ๆ (New fee-based services)

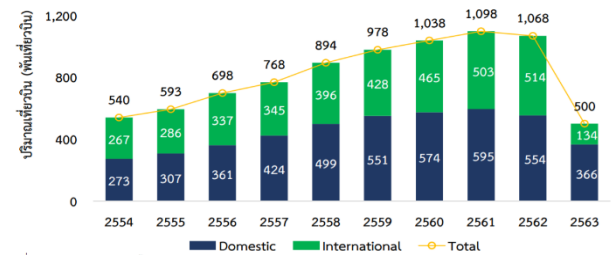
6. การหมดยุคของเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ (The end of giant planes)

7. การหมดยุคของที่นั่งชั้นหนึ่ง (The end of 1<sup>st</sup> class)

### 2.2 ภาพรวมและตัวอย่างของผลกระทบจากโควิด-19 ต่ออุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย



รูปที่ 1 สถิติการขนส่งผู้โดยสารโดยภาพรวมของประเทศไทยช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (CAAT, 2021)



รูปที่ 2 สถิติการจราจรทางอากาศของประเทศไทยในระหว่าง 10 ปีที่ผ่านมา (CAAT, 2021)

เนื่องจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้ทั่วโลกมีมาตรการจำกัดการเดินทางเพื่อควบคุมการแพร่กระจายของเชื้อไวรัส นอกจากนี้องค์กรพันธมิตรอุตสาหกรรมการบินระดับโลก ยังคาดการณ์ว่าการแพร่ระบาดของโควิด-19 จะส่งผลให้ตำแหน่งงานในอุตสาหกรรมการบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้องรวม 46 ล้านคนจากทั้งหมด 88 ล้านคน หรือคิดเป็น 52% มีความเสี่ยงที่จะว่างงานทั้งถาวรและชั่วคราวภายในต้นปี 2564 โดยอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยวทั่วโลกจะยังคงตกต่ำอย่างต่อเนื่อง และต้องใช้เวลากว่าปี 2567 เป็นอย่างน้อย จึงจะสามารถฟื้นตัวกลับมาสู่ระดับเดียวกับปี 2562 ซึ่งการสูญเสียตำแหน่งงานแบ่งเป็น งานสายการบิน สนามบิน และบริษัทการบินพลเรือน ประมาณ 4.8 ล้านตำแหน่ง ซึ่งคิดเป็นอัตราการเลิกจ้างสูงถึง 43% ในขณะที่อีก 26 ล้านตำแหน่งที่เสี่ยงจะสูญเสียงาน อยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่พึ่งพิงการเดินทางทางอากาศ และอีก 15 ล้านตำแหน่งอยู่ในกลุ่มธุรกิจที่พักพลายเลนของคมนาคมขนส่งทางอากาศ อย่างเช่น ผู้ผลิตเครื่องบิน บริษัทจัดหาสินค้า บริษัทจัดการอาหาร และบริษัทก่อสร้างสนามบิน โดยจำนวนผู้โดยสารการบินตลอดทั้งปี 2563 จะลดลงมากกว่าครึ่งหนึ่งของปี 2562

เนื่องจากเป็นการหยุดชะงักทั้งระบบทั่วโลก โดยเฉพาะในเดือนเมษายน 2563 ถือว่าอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกเกือบหยุดนิ่ง 100%

ในช่วงมกราคม-เมษายน 2563 มีจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศลดลงถึง 44 %เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2562 นั้นหมายถึงจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่ลดลงถึง 180 ล้านคนทั่วโลก สูญเสียรายได้จากการท่องเที่ยวไปทั้งสิ้น 195 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในช่วง 4 เดือนดังกล่าว เอเชียและแอฟริกายังคงได้รับผลกระทบมากเป็นอันดับหนึ่งเช่นเดียวกับในช่วงไตรมาสแรกของปีด้วยการลดลงของจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ 51% โดยประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้รับผลกระทบมากที่สุดในภูมิภาค ด้วยสัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศลดลง 56 %ทวีปยุโรปเป็นภูมิภาคที่ได้รับผลกระทบรองลงมาด้วยจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศลดลง 44 %

ตารางที่ 1 สรุปงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ชื่อผู้วิจัย	วัตถุประสงค์
Bulchand-Gidumal and Melián-González (2020)	พฤติกรรมการณ์ซื้อ/จองตั๋วเครื่องบินที่เปลี่ยนแปลงหลังเกิดโควิด-19
Graham, Kremarik, and Kruse (2020)	ทัศนคติของกลุ่มผู้อายุต่อการเดินทางทางอากาศในช่วงโควิด-19
Fatmi, Thirkell, and Hossain (2021)	พฤติกรรมที่เปลี่ยนไปของกิจกรรมที่ต้องเดินทางนอกบ้าน, กิจกรรมภายในบ้าน และการเดินทางระยะไกล

### 3. ระเบียบวิธีวิจัย

ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัยนี้เริ่มจากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้กล่าวไปในบทที่ 2 หลังจากนั้นจึงได้ทำตั้งสมมติฐาน การออกแบบแบบสอบถามและเก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้โดยสารที่เคยเดินทางทางอากาศ จากนั้นจึงคัดกรองข้อมูลที่ไม่ตรงตามความต้องการ และนำข้อมูลที่ได้ทดสอบสมมติฐาน วิเคราะห์ทางสถิติ เพื่อสรุปผลและพิสูจน์สมมติฐาน

#### 3.1 วิธีการเก็บข้อมูล

- ส่วนที่ 1 คือ ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์
- ส่วนที่ 2 คือ ปัจจัยการรับรู้ถึงการกังวลต่อโรคโควิด-19
- ส่วนที่ 3 -5 คือ ความถี่การเดินทางทางอากาศต่อปี
- ส่วนที่ 6 คือ ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจที่เลือกใช้การเดินทางโดยเครื่องบิน

ส่วนที่ 7 คือ ปัจจัย Health pass และแนวโน้มการตัดสินใจของที่จะเดินทางทางอากาศ

การส่งแบบสอบถามผ่านสื่อโซเชียลมีเดีย ในรูปแบบ Google Form ตอบคำถามตัวเลือก

#### 3.2 กลุ่มตัวอย่าง

เก็บรวบรวมแบบสอบถามได้ 510 ตัวอย่าง ที่เคยเดินทางทางอากาศอย่างน้อย 1 ครั้ง ในช่วงตั้งแต่ 1 มี.ค. 2562 ถึง 29 ก.พ. 2563

### 3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

โดยใช้โปรแกรม R มีรายละเอียด ดังนี้

#### 3.3.1 การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis)

ใช้ตารางแสดงค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean : $\bar{X}$ ) ค่ากลาง (Median) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation :S.D.) ค่าความแปรปรวน (Variance : $S^2$ ) ของข้อมูลประชากรศาสตร์ การรับรู้ถึงการคุกคามของโรคโควิด-19 การรับรู้ถึงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 คุณภาพของมาตรการการป้องกันการแพร่กระจายของเชื้อโรคโควิด-19 และความเต็มใจที่จะเดินทางทางอากาศ

#### 3.3.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงอนุมาน (Inferential Statistics Analysis)

ใช้การทดสอบที่ไม่ใช้พารามิเตอร์ (Non-parametric statistics) เป็นวิธีการทางสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีการแจกแจงแบบอิสระ (Free distribution) และใช้ได้กับข้อมูลทุกระดับ เพื่อประเมินความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ศึกษาในหลายๆด้านกับการตัดสินใจใช้บริการการเดินทางทางอากาศในสภาวะ COVID-19 จากเครื่องมือทางสถิติเพื่อยืนยันถึงความผิดพลาดเชิงตัวเลข โดยจะใช้เครื่องมือดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1 สรุปการทดสอบสถิติไม่ใช้พารามิเตอร์ที่ใช้ในงานวิจัยนี้

ชื่อ	วัตถุประสงค์ของการใช้
Chi-Square Test	ใช้พิสูจน์สมมติฐานเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของ 2 ตัวแปรที่สเกล Nominal กับ Ordinal
Sign Test	ทดสอบความแตกต่างระหว่างกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มที่สัมพันธ์ โดยข้อมูลเป็น Ordinal Scale
Kendall's tau b	วัดระดับและทิศทางความสัมพันธ์ของตัวแปรสเกลอันดับ (Ordinal scale) 2 ตัว
Contingency coefficient C	วัดระดับและทิศทางความสัมพันธ์ของตัวแปรสเกลแบ่งกลุ่ม (Nominal) และสเกลอันดับ (Ordinal scale)

### 4. ผลการดำเนินการวิจัย

#### 4.1 ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่าง

การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และ อาชีพ โดยการแจกแจงค่าความถี่และค่าร้อยละ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตาราง 4.1 ลักษณะประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	183	36
หญิง	293	57
LGBTQ	34	7
รวม	510	100

ตาราง 4.2 ลักษณะประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

ช่วงอายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	25	5
20-29 ปี	310	61
30-39 ปี	75	15
40-49 ปี	46	9
มากกว่า 50 ปี	54	11
รวม	510	100

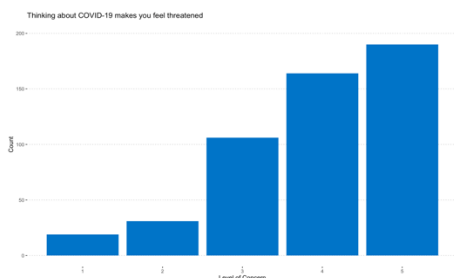
ตาราง 4.3 ลักษณะประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	58	11
5,001-15,000 บาท	169	33
15,001-30,000 บาท	120	24
30,001-50,000 บาท	61	12
50,001-100,000 บาท	65	13
มากกว่า 100,000 บาท	37	7
รวม	510	100

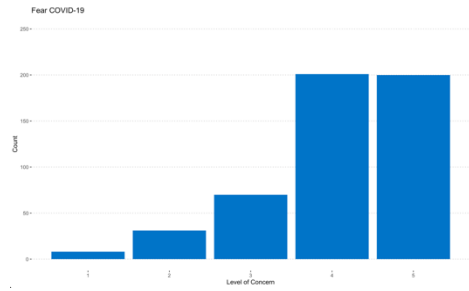
ตาราง 4.4 ลักษณะประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	43	8
นิสิต/นักศึกษา	262	51
พนักงานบริษัท	121	24
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	46	9
อาชีพอิสระ	26	5
อื่น ๆ	12	2
รวม	510	100

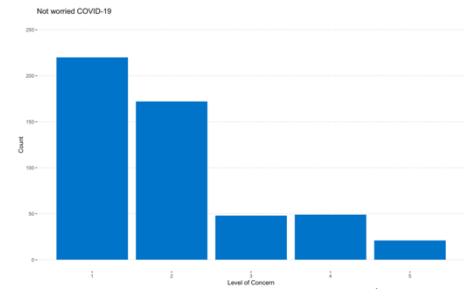
#### 4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นจากแบบสอบถาม



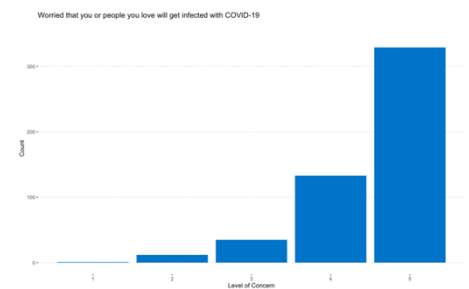
รูปที่ 4.1 แผนภูมิแท่งระดับความสำคัญของการนึกถึงโรค COVID-19 ทำให้รู้สึกถูกคุกคาม



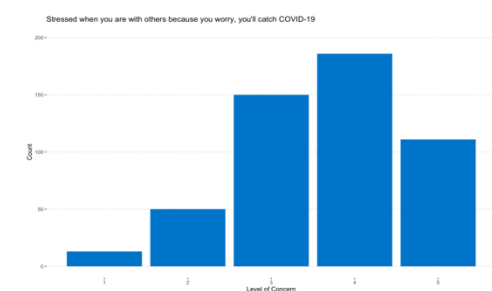
รูปที่ 4.2 แผนภูมิแท่งระดับความสำคัญของการกลัวโรค COVID-19



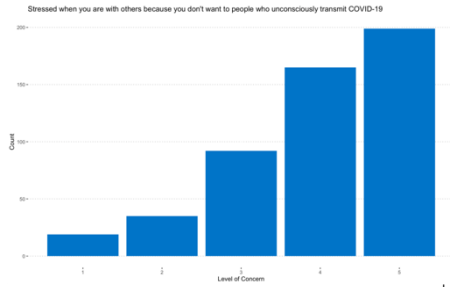
รูปที่ 4.3 แผนภูมิแท่งระดับความสำคัญของการไม่กังวลเกี่ยวกับโรค COVID-19



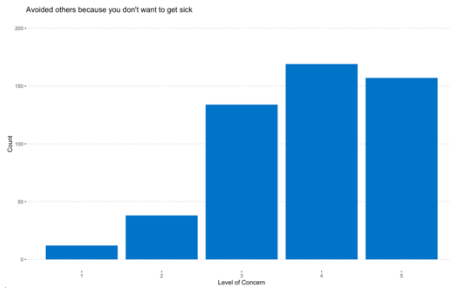
รูปที่ 4.4 แผนภูมิแท่งระดับความสำคัญของการกังวลว่าตัวเองหรือคนที่ตัวเองรักจะป่วยจากโรค COVID-19



รูปที่ 4.5 แผนภูมิแท่งระดับความสำคัญของการรู้สึกเครียดเมื่อต้องอยู่ร่วมกับผู้อื่น ๆ เพราะกลัวว่าจะติดโรค COVID-19



รูปที่ 4.6 แผนภูมิแท่งระดับความสำคัญของการรู้สึกเครียดเมื่อต้องอยู่ร่วมกับผู้อื่น ๆ เพราะไม่อยากเป็นผู้แพร่เชื้อ COVID-19 ให้กับผู้อื่นโดยไม่รู้ตัว



รูปที่ 4.7 แผนภูมิแท่งระดับความสำคัญของการพยายามอย่างหนักเพื่อหลีกเลี่ยงคนอื่น ๆ เพราะท่านไม่ต้องการป่วย

#### 4.3 ผลการทดสอบสมมติฐาน

ผู้วิจัยได้ทดสอบสมมติฐาน 9 สมมติฐาน ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 การมีคนในครอบครัวหรือคนในบ้านมีผู้สูงอายุ หรือผู้ที่มีโรคประจำตัว มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ถึงความกังวลต่อโรค โควิด-19

สมมติฐานที่ 2 อายุ มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ถึงความกังวลต่อโรค COVID-19

สมมติฐานที่ 3 COVID-19 มีผลต่อ จำนวนเที่ยวบินประเภท Business trip ที่ลดลง

สมมติฐานที่ 4 COVID-19 มีผลต่อ จำนวนเที่ยวบินประเภท Leisure trip ที่ลดลง

สมมติฐานที่ 5 ประชาชนให้ความสำคัญกับ ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจที่เลือกใช้การเดินทางต่างกัน เทียบระหว่างก่อนและหลังผู้ตอบแบบสอบถามได้รับวัคซีน

สมมติฐานที่ 6 ประเภทการเดินทางมีความสัมพันธ์ต่อจำนวนการเดินทางในประเทศภายใต้สถานการณ์ COVID-19

สมมติฐานที่ 7 ประเภทการเดินทางมีความสัมพันธ์ต่อจำนวนการเดินทางระหว่างประเทศภายใต้สถานการณ์ COVID-19

สมมติฐานที่ 8 ความกังวลต่อการแพร่ระบาดของ COVID-19 มีความสัมพันธ์ กับจำนวนเที่ยวบิน business trip ในช่วง COVID-19

สมมติฐานที่ 9 ความกังวลต่อการแพร่ระบาดของ COVID-19 มีความสัมพันธ์ กับจำนวนเที่ยวบิน leisure trip ในช่วง COVID-19

ตาราง 4.5 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1

Chi-squared Test of Independence	
Sample size	510
$\chi^2$	3.0681
P-value	0.2157

จากผลการวิเคราะห์ด้วย Chi-squared Test โดยมี

Confident level ที่ 95% ได้ ค่า P-value = 0.2157 ซึ่งมากกว่า Significance level ที่ 0.05 จึงไม่สามารถปฏิเสธสมมติฐานว่างได้ หรือก็คือ การมีคนในครอบครัวหรือคนในบ้านเป็นผู้สูงอายุ หรือผู้ที่มีโรคประจำตัว ไม่มีความสัมพันธ์ต่อการรับรู้ถึงความกังวลต่อโรค โควิด-19

ตาราง 4.6 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2

Chi-squared Test of Independence	
Sample size	510
$\chi^2$	6.1225
P-value	0.6335

จากผลการวิเคราะห์ด้วย Chi-squared Test โดยมี Confident level ที่ 95% ได้ ค่า P-value = 0.6335 ซึ่งมากกว่า Significance level ที่ 0.05 จึงไม่สามารถปฏิเสธสมมติฐานว่างได้ หรือก็คือ อายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ถึงความกังวลต่อโรค โควิด-19

ตาราง 4.6 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 3

Dependent-samples Sign-Test	
P-value [กรณีที่ 1 <sup>*</sup> ]	2.098e-10
P-value [กรณีที่ 2 <sup>**</sup> ]	0.0004107
P-value [กรณีที่ 3 <sup>***</sup> ]	0.002549

\*เที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ \*\*เฉพาะเที่ยวบินภายในประเทศ \*\*\*เฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วย Sign Test โดยมี Confident level ที่ 95% ได้ค่า P-value ทั้ง 3 ค่า น้อยกว่า Significance level ที่ 0.05 จึงสามารถปฏิเสธสมมติฐานว่าง หรือก็คือ สถานการณ์ โควิด-19 มีผลต่อจำนวนเที่ยวบินประเภท Business trip ที่ลดลง

ตาราง 4.6 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 4

Dependent-samples Sign-Test	
P-value [กรณีที่ 1 <sup>*</sup> ]	2.2e-16
P-value [กรณีที่ 2 <sup>**</sup> ]	9.451e-13
P-value [กรณีที่ 3 <sup>***</sup> ]	4.837e-07

\*เที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ \*\*เฉพาะเที่ยวบินภายในประเทศ \*\*\*เฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วย Sign Test โดยมี Confident level ที่ 95% ได้ค่า P-value ทั้ง 3 กรณี น้อยกว่า Significance level ที่ 0.05 จึงสามารถปฏิเสธสมมติฐานว่าง หรือก็คือ สถานการณ์ โควิด-19 มีผลต่อจำนวนเที่ยวบินประเภท Leisure trip ที่ลดลง

ตาราง 4.7 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 5

Dependent-samples Sign-Test	
ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจที่เลือกใช้การเดินทาง	P-value
จำนวนผู้ติดเชื้อมต้นทาง	2.2e-16
จำนวนผู้ติดเชื้อปลายทาง	2.2e-16
จำนวนประชากรที่ได้รับวัคซีนของประเทศต้นทาง	2.2e-16
จำนวนประชากรที่ได้รับวัคซีนของประเทศปลายทาง	2.2e-16
การตรวจโควิดก่อนและหลังเดินทาง	2.2e-16
การรับรองว่าผู้โดยสารเที่ยวบินเดียวกับท่านได้รับวัคซีนโควิด-19 แล้ว	2.2e-16
นโยบาย/มาตรการของสายการบิน ท่าอากาศยาน หรือรัฐ	2.2e-16
ความยืดหยุ่นของการจอง/เปลี่ยนตั๋วเดินทาง	2.2e-16

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วย Sign Test โดยมี Confident level ที่ 95% ได้ค่า P-value ในทุกกรณีน้อยกว่า Significance level ที่ 0.05 จึงสามารถปฏิเสธสมมติฐานว่าง หรือก็คือ ก่อนและหลังได้รับวัคซีน กลุ่มตัวอย่างมีการให้ความสำคัญที่แตกต่างกัน ต่อปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจที่เลือกใช้การเดินทาง

ตาราง 4.8 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 6

Chi-squared Test of Independence	
Sample size	510
$\chi^2$	3.9726
P-value	0.1372

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วย Chi-squared Test โดยมี Confident level ที่ 95% ได้ค่า P-value = 0.1372 ซึ่งมากกว่า Significance level ที่ 0.05 จึงไม่สามารถปฏิเสธสมมติฐานว่าง หรือก็คือ ประเภทการเดินทาง กับ จำนวนการเดินทางภายในประเทศ ไม่มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน

ตาราง 4.9 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 7

Chi-squared Test of Independence	
Sample size	510
$\chi^2$	0.72161
P-value	0.6971

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วย Chi-squared Test โดยมี Confident level ที่ 95% ได้ค่า P-value = 0.6971 ซึ่งมากกว่า Significance level ที่ 0.05 จึงไม่สามารถปฏิเสธสมมติฐานว่าง หรือก็คือ ประเภทการเดินทาง กับ จำนวนการเดินทางระหว่างประเทศ ไม่มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน

ตาราง 4.10 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 8

Chi-squared Test of Independence	
Sample size	510

$\tau$	0.03160682
P-value	0.4611

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วย Kendall's tau-b correlation โดยมี Confident level ที่ 95% ได้ค่า tau = 0.03160682 และ P-value = 0.4611 ซึ่งมากกว่า Significance level ที่ 0.05 จึงไม่สามารถปฏิเสธสมมติฐานว่าง หรือก็คือ ความกังวลต่อการแพร่ระบาด COVID-19 และ จำนวนเที่ยวบิน business trip ในช่วง COVID-19 ไม่มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน

ตาราง 4.11 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 9

Chi-squared Test of Independence	
Sample size	510
$\tau$	-0.02241038
P-value	0.6005

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วย Kendall's tau-b correlation โดยมี Confident level ที่ 95% ได้ค่า tau = -0.02241038 และ P-value = 0.6005 ซึ่งมากกว่า Significance level ที่ 0.05 จึงไม่สามารถปฏิเสธสมมติฐานว่าง หรือก็คือ ความกังวลต่อการแพร่ระบาด COVID-19 และ จำนวนเที่ยวบิน leisure trip ในช่วง COVID-19 ไม่มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน

## 5. สรุปผลการวิจัย

### 5.1 สรุปผลการวิจัย

#### 5.1.1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 510 คน ผู้หญิงจำนวน 293 คน คิดเป็นร้อยละ 57 เป็นผู้ชายจำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 36 และเป็นเพศทางเลือก จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 7 อยู่ในช่วงอายุ 20 -29 ปี เป็นส่วนใหญ่จำนวนร้อยละ 61 มีนิสิต/นักศึกษา/นักเรียนจำนวน 262 คน คิดเป็นร้อยละ 51 รายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วง 5,001-15,000 บาท จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 33 ส่วนใหญ่จะมีคนในครอบครัวหรือคนในบ้านเป็นผู้สูงอายุหรือผู้มีโรคประจำตัว จำนวน 362 คน คิดเป็นร้อยละ 70.98 ไม่มีคนในครอบครัวหรือคนในบ้านเป็นผู้สูงอายุหรือผู้มีโรคประจำตัว จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 29.02

#### 5.1.2 ความแตกต่างของลักษณะประชากร ต่อปัจจัยการรับรู้ถึงการกังวลต่อโรคโควิด-19

ด้านอายุ: ความแตกต่างแต่ละช่วงอายุไม่มีความสัมพันธ์กับระดับการรับรู้ถึงความกังวลต่อโรคโควิด-19

ด้านมีคนในครอบครัวหรือคนในบ้านเป็นผู้สูงอายุหรือผู้มีโรคประจำตัว: การมีคนในครอบครัวหรือคนในบ้านเป็นผู้สูงอายุหรือผู้มีโรคประจำตัว ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับการรับรู้ถึงความกังวลต่อโรคโควิด-19

### 5.1.3 โรคโควิด-19 มีผลต่อจำนวนเที่ยวบิน

จากการวิเคราะห์ทั้ง 3 กรณี ได้แก่ 1) รวมจำนวนเที่ยวบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ 2) แคนจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศ 3) แคนจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ

จึงสรุปผลได้ว่าสถานการณ์ โควิด-19 มีผลต่อจำนวนเที่ยวบินที่ลดลงของประเภท Business trip และ Leisure trip

### 5.1.4 การฉีดวัคซีนมีผลต่อการให้ความสำคัญต่อปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทาง

- ด้านจำนวนผู้ติดเชื้อของประเทศต้นทาง
- ด้านจำนวนผู้ติดเชื้อของประเทศปลายทาง
- ด้านจำนวนประชากรที่ได้รับวัคซีนของประเทศต้นทาง
- ด้านจำนวนประชากรที่ได้รับวัคซีนของประเทศปลายทาง
- ด้านการตรวจโควิด-19 ก่อนและหลังเดินทาง
- ด้านการรับรองว่าผู้โดยสารเที่ยวบินเดียวกันได้รับวัคซีนโควิด-19 แล้ว
- ด้านนโยบาย/มาตรการของสายการบิน ท่าอากาศยาน หรือรัฐ
- ด้านความยืดหยุ่นของการจอง/เปลี่ยนตัวเดินทาง

จากผลการวิเคราะห์กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับปัจจัยข้างต้นระหว่างก่อนและหลังการได้รับการฉีดวัคซีนที่แตกต่างกัน

### 5.1.5 ประเภทการเดินทาง (Business และ Leisure) มีความสัมพันธ์ต่อจำนวนเที่ยวบินในช่วงระหว่างการแพร่ระบาด

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล สรุปได้ว่า ประเภทการเดินทางทั้ง Business และ Leisure trip ไม่มีความสัมพันธ์กับจำนวนการเดินทางภายในประเทศในช่วงระหว่างการแพร่ระบาด

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล สรุปได้ว่า ประเภทการเดินทางทั้ง Business และ Leisure trip ไม่มีความสัมพันธ์กับจำนวนการเดินทางระหว่างประเทศในช่วงระหว่างการแพร่ระบาด

### 5.1.6 ปัจจัยการรับรู้ถึงการกังวลต่อโรคโควิด-19 มีผลต่อจำนวนไฟล์ทบินระหว่างการแพร่ระบาดโควิด-19

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล สรุปได้ว่า ระดับความกังวลต่อโรคโควิด-19 ไม่มีความสัมพันธ์กับจำนวนเที่ยวบินประเภท Business trip และ Leisure trip

### 5.1.7 ปัจจัย Health pass และแนวโน้มการตัดสินใจของที่จะเดินทางทางอากาศ

ผลการวิจัยครั้งนี้พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 510 คน มีแนวโน้มการตัดสินใจที่จะเดินทางทางอากาศ เพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อน จำนวน 407 คน คิดเป็นร้อยละ 79.8 เพื่อทำงาน/ธุรกิจ/การศึกษา จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 20.20 เดินทางภายในประเทศไทย จำนวน 157 คน คิดเป็นร้อยละ 30.78 เดินทางไปเอเชีย จำนวน 259 คน คิดเป็นร้อยละ 50.78 จึงสรุปได้ว่าส่วนใหญ่มีแนวโน้มที่จะเดินทางเพื่อท่องเที่ยว/พักผ่อนมากกว่า

เพื่อทำงาน/ธุรกิจ/การศึกษา และมีแนวโน้มในระยะทางที่ใกล้กว่า โดยเดินทางภายในเอเชียมากที่สุด รองลงมาเป็นเดินทางภายในประเทศไทย

### 5.2 ข้อจำกัดและข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาวิจัยในครั้งถัดไป

1. การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษากับกลุ่มตัวอย่างที่เคยเดินทางทางอากาศอย่างน้อย 1 ครั้งในช่วงตั้งแต่ 1 มี.ค. 2562 ถึง 29 ก.พ. 2563 ดังนั้นการศึกษาวิจัยครั้งต่อไปผู้ตอบแบบสอบถามอาจมีพฤติกรรมหรือความถี่ในการเดินทางเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลาและสิ่งแวดล้อม เพื่อที่จะมีการศึกษาและมีผลการวิจัยที่สะท้อนความเป็นจริงมากยิ่งขึ้น

2. ปัจจัยที่ผู้วิจัยเลือกนั้นมีหลากหลายให้กลุ่มตัวอย่างเลือกตามสภาพเศรษฐกิจ สังคมเมือง กฎหมายประเทศไทย ณ ปัจจุบันในช่วงทำการวิจัย ดังนั้นการศึกษาวิจัยครั้งต่อไปผู้วิจัยอาจมีเลือกปัจจัยให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตามสภาพเศรษฐกิจ สังคมเมือง กฎหมายประเทศไทย ณ ขณะนั้นเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ตรงตามจุดประสงค์ของงานวิจัย

4. การวิจัยครั้งนี้ยังไม่ครอบคลุมปัจจัยเรื่องวัคซีนบางปัจจัย ยกตัวอย่างเช่น ชนิดวัคซีน ประสิทธิภาพของวัคซีน ความเหมาะสมของวัคซีนในแต่ละช่วงอายุและสุขภาพร่างกาย ดังนั้นการศึกษาวิจัยครั้งต่อไปผู้วิจัยอาจเลือกประเด็นนี้มาใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ต่าง ๆ เพื่อสะท้อนให้เห็นผลการวิเคราะห์อีกหนึ่งปัจจัยหลักที่สำคัญ

5. จากผลการวิจัยพบการมีผู้สูงอายุหรือมีผู้มีโรคประจำตัวในบ้าน และอายุ ไม่ได้สัมพันธ์กับการรับรู้ถึงการกังวลต่อโรคโควิด-19 จึงอาจสรุปได้ว่า ความรุนแรงและผลกระทบจากโรคโควิด-19 กระทบกับทุกคน ทุกเพศ ทุกวัยในประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นผู้สูงอายุหรือมีผู้มีโรคประจำตัวในบ้าน

รวมถึงไปถึงประเภทการเดินทางทั้ง Business trip, Leisure trip ก็ไม่ได้สัมพันธ์กับการรับรู้ถึงการกังวลต่อโรคโควิด-19 และการเดินทางภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่จำนวนไฟล์ททุกประเภท ลดลง ก็ได้รับความเสียหายจากการแพร่ระบาดโควิด-19

6. จากผลการวิจัยพบว่า การให้ความสำคัญกับปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางแตกต่างกันระหว่างก่อนและหลังการฉีดวัคซีน ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าวัคซีนเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้ผู้โดยสารมั่นใจและตัดสินใจเดินทางมากขึ้น

### กิตติกรรมประกาศ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีเนื่องจากได้รับความช่วยเหลือและคำแนะนำอย่างดียิ่งจากรองศาสตราจารย์ ดร. มาโนช โลหเตปานนท์ อาจารย์ที่ปรึกษาปริญญานิพนธ์ที่ให้ความอนุเคราะห์และสละเวลาคอยให้คำปรึกษาและช่วยเหลือด้วยความเอาใจใส่ แนะนำข้อมูลความรู้ ข้อเสนอแนะ แนวคิดต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดทำปริญญานิพนธ์นี้เป็นอย่างมาก ตลอดจนตรวจสอบและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ จนกระทั่งงานเสร็จสมบูรณ์ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของอาจารย์เป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณศาสตราจารย์ ดร. เกษม ชูจารุกุลและอาจารย์ ดร. พงษ์สันต์ บัณฑิตสกุลชัย ที่กรุณาสละเวลาเพื่อเป็นกรรมการสอบปริญญานิพนธ์ พร้อมทั้งให้คำแนะนำเพื่อใช้ในการพัฒนาสารนิพนธ์จน

สำเร็จ ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้แก่ผู้วิจัยได้นำมาใช้ประโยชน์ในการวิจัยครั้งนี้ ขอขอบพระคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ให้ความกรุณาเสียสละเวลาในการตอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยให้ผู้วิจัยได้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ในการศึกษาครั้งนี้ ขอขอบพระคุณบิดามารดาและครอบครัวที่ให้การสนับสนุนและเป็นกำลังใจที่สำคัญกับผู้วิจัย และขอบคุณเพื่อนๆ พี่น้องทุกท่านที่สนับสนุนและเป็นกำลังใจให้กันตลอดมา จนทำให้สารนิพนธ์สำเร็จ ลุล่วงไปได้ด้วยดี

สุดท้ายนี้ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าปริญญาณิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้สนใจและเป็นแนวทางให้แก่ผู้สนใจจะทำการศึกษารื่องนี้เพิ่มเติมต่อไปในอนาคต หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขอรับไว้และขออภัยมา ณ ที่นี้

### เอกสารอ้างอิง

- [1] กัลยา วาณิชย์บัญชา. 2561. *สถิติสำหรับงานวิจัย*. พิมพ์ครั้งที่12. กรุงเทพฯ: ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- [2] ฉัตรศิริ ปิยะพิมพ์ลสิทธิ์. 2559. *การใช้ IBM SPSS Statistic เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูล*. สาขาวิชาการวิจัยและประเมินทางการศึกษา ภาควิชาการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- [3] ฉลอง สีแก้วสีว. (2555). *Statistics*.
- [4] สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (1 พฤษภาคม 2564). *รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ. 2563* [รายงาน].
- [5] สุขโต, อ. (2021, January). *วิกฤตโควิด-19 กับการปรับตัวของธุรกิจการบิน*.
- [6] เสกตระกูล, ก. (2020, April 13). *โลกหลังวิกฤติ Covid-19 (ตอนที่ 5)*.
- [7] แสนเย็น, ท, เว้นบาบ, ว, ช่วยประสิทธิ์, ว, ศรายุทธ, ก, & หาโสีะ, อ. (2020, June 28). *บทวิเคราะห์การรับมือโรคโควิด-19: ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน*.
- [8] Air Transport Bureau. (2021). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*.
- [9] Bulchand-Gidumal, J., & Melià-González, S. (2021, January 19). *Post-COVID-19 behavior change in purchase of air tickets*.
- [10] Fatmi, M., Thirkell, C., & Hossain, M. (2021, March 18). *COVID-19 and Travel: How Our Out-of-home Travel Activity, In-home activity, and long-distance travel have changed*.
- [11] Foster, Douglas. (1985). *Travel and tourism management*. London: Macmillan. Gardner, T.
- [12] Graham, A., Kremarik, F., & Kruse, W. (2020, July 03). *Attitudes of ageing passengers to air travel since the coronavirus pandemic*.

- [13] Mowen, J.C. and Minor, M. (1998), *Consumer Behavior*, 5th ed., Prentice-Hall, Upper Saddle River, NJ.