

ความต้องการของผู้โดยสารสูงอายุชาวไทยในการใช้บริการสายการบิน Travel Needs of Thai Aging Passengers in the Use of Airline Services

ภัทรพร พิทักษ์ธรรม (Phattharaporn Phithaktham)* ดร.อนุภาค เสาร์เสาวภาคย์ (Dr.Anuphak Saosaovaphak)**

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาความต้องการของผู้โดยสารสูงอายุชาวไทยในการใช้บริการสายการบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาถึงลักษณะพื้นฐานทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้สูงอายุในการตัดสินใจใช้บริการสายการบิน ตลอดจนเพื่อทำการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของโครงสร้างเชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ในแบบจำลองสมการโครงสร้าง (Structure Equation Model) โดยศึกษาความพึงพอใจของผู้โดยสารสูงอายุในการตัดสินใจเดินทางใน 3 ช่วงเวลา คือ ช่วงก่อนการบิน ช่วงระหว่างเที่ยวบิน และช่วงหลังการบิน ซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้เป็นข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการเก็บแบบสอบถามจากผู้โดยสารในกลุ่มผู้สูงอายุที่ใช้บริการสายการบิน ภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 400 ตัวอย่าง ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรต่าง ๆ ในแบบจำลองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติใน 2 มิติ คือ 1) มิติของการตัดสินใจเดินทาง และ 2) มิติของความพึงพอใจในการใช้บริการ

ABSTRACT

This research is to study the travel needs of Thai aging passengers in the use of airline services. The main purposes are 1) to study the socio-economic characteristics of aging passengers in the decision of airline services, as well as 2) to analyze the causal structure's relationship between variables in the structural equation model; studying the satisfaction of aging passengers in a sense of travel decision-making by the third periods as before the flight, during the flight and after the flight. The primary data used in this study is collected by the questionnaires survey using 400 samples among the domestic aging passengers at Don Mueang and Suvarnabhumi Airport. According to the results, it shows that the model's variables are related statistically significant in two aspects; one is a dimension of the decisions in travel, and another is a dimension of satisfaction in the use of services.

คำสำคัญ: การตัดสินใจเดินทาง แบบจำลองสมการโครงสร้าง ความสัมพันธ์ของโครงสร้างเชิงสาเหตุ

Key Words: Travel decision-making, The structure equation model, The causal structure's relationship

*นักศึกษา หลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

**อาจารย์ สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

บทนำ

ความเจริญก้าวหน้าทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยเฉพาะในสาขาการแพทย์และสาธารณสุข ส่งผลให้การรักษาพยาบาล การบริโภคอาหาร การดำเนินชีวิตได้รับความสนใจและให้ความสำคัญมากขึ้น ทำให้ประชากรมีอายุยืนยาวขึ้น ขณะที่อัตราการเกิดลดน้อยลง เพราะสภาวะทางเศรษฐกิจ วิถีชีวิต และทัศนคติของคนในยุคปัจจุบันที่มีแนวโน้มที่จะมีคนโสดเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการแต่งงานช้าลง และนิยมมีบุตรน้อยลง (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2552) ดังนั้นจึงส่งผลต่อสัดส่วนของผู้สูงอายุที่กำลังขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นทุกปี โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้คาดการณ์ไว้ว่าประชากรของประเทศไทยจะเพิ่มขึ้นจาก 66.48 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 70.65 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2568 แล้วจะเริ่มลดลงเป็น 70.63 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2573 โดยมีสัดส่วนที่ประเมินได้จากประชากรวัยเด็กอายุ 0-14 ปี จะลดลงจาก 15.95 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2533 เป็น 9.54 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2573 ขณะที่ประชากรวัยสูงอายุ คือ ประชากรที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป จะเพิ่มขึ้นจาก 4.02 ล้านคน เป็น 17.74 ล้านคน ในช่วงเดียวกันจากจำนวนประชากรแต่ละช่วงวัย ประเทศไทยเริ่มก้าวเข้าสู่ “สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society)” ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 และจะเป็นสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) ในปี พ.ศ. 2567 (กระทรวงยุติธรรม, 2555)

จากสถิติแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรของประเทศไทยที่กำลังก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ นับเป็นประเด็นที่ควรได้รับความสนใจ เพราะมีผลกระทบอย่างกว้างขวางทั้งใน ก) ระดับมหภาค เช่น ผลต่อผลผลิตมวลรวมประชาชาติ (Gross Domestic Production : GDP) รายได้ต่อหัวของประชากร การออมและการลงทุนงบประมาณของรัฐบาล การจ้างงาน และผลิตภาพของแรงงาน เป็นต้น และ ข) ระดับจุลภาค เช่น ผลกระทบต่อตลาดผลิตภัณฑ์และบริการด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านการเงินและด้านสุขภาพ เป็นต้น (ไพโรจน์, 2552) ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจึงสะท้อนต่อการ

กำหนดแนวทางในการจัดสวัสดิการต่าง ๆ ให้กับผู้สูงอายุ โดยเฉพาะสวัสดิการด้านบริการสาธารณะและการขนส่ง ถือได้ว่าเป็นสวัสดิการที่มีบทบาทสำคัญประการหนึ่งสำหรับการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้สูงอายุ เพราะผู้สูงอายุในปัจจุบันชอบการเดินทาง (วีวรรณ, 2556) ดังนั้นระบบการคมนาคมและการสื่อสารที่มีคุณภาพและปลอดภัยจะสามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้สูงอายุได้ โดยการเดินทางทางอากาศ (Air Travelling) จัดเป็นรูปแบบการเดินทางที่สอดคล้องกับลักษณะและข้อจำกัดทางกายภาพของผู้สูงอายุมากกว่าการเดินทางรูปแบบอื่นๆ คือ สามารถช่วยย่นระยะเวลาในการไปถึงจุดหมายปลายทางได้เร็วกว่าการเดินทางในรูปแบบอื่นๆ เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางเดียวกัน (คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร, 2553)

สำหรับแนวโน้มการเดินทางทางอากาศ (Air Travelling) ในปี พ.ศ. 2556 นั้น คาดว่ายังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยจะมีปริมาณการเติบโตของการเดินทางของผู้โดยสารอยู่ที่ประมาณร้อยละ 4-5 ประกอบกับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจการบินของประเทศไทยในอนาคต จัดเป็นตัวเลือกสำคัญสำหรับผู้สูงอายุในการตัดสินใจเลือกใช้บริการสายการบินเพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพและความต้องการในการเดินทางทางอากาศของแต่ละบุคคล นอกจากนี้ ยังเป็นการสะท้อนถึงมุมมองของเศรษฐศาสตร์สาธารณะที่เน้นบทบาทของรัฐบาลในการจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดเพื่อยกระดับมาตรฐานความเป็นอยู่ของประชาชนในกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง โดยไม่ทำให้ความเป็นอยู่ของประชาชนกลุ่มอื่นแย่ลง โดยอาศัยรัฐสวัสดิการเป็นเครื่องมือในการสร้างความเป็นธรรมในสังคม (คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550) ในที่นี้ก็คือ การจัดสรรทรัพยากรด้านผลิตภัณฑ์และบริการเกี่ยวกับการเดินทางทางอากาศ เพื่อตอบสนองความต้องการเดินทางของผู้โดยสารสูงอายุให้เกิดประสิทธิภาพ

สูงสุด และนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมที่ยั่งยืนในอนาคต

ด้วยเหตุนี้ จึงเป็นเหตุผลประการสำคัญที่ทำให้มีการศึกษาความต้องการของผู้โดยสารสูงอายุชาวไทยในการใช้บริการสายการบินโดยใช้โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model) ซึ่งเป็นเครื่องมือในการวิจัยทางเศรษฐศาสตร์ โดยมีคุณสมบัติพิเศษที่สามารถวิเคราะห์ตัวแปรที่ไม่สามารถสังเกตได้โดยตรง หรือตัวแปรแฝง เพื่อใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุที่มีต่อการเดินทางทางอากาศในขณะเดียวกัน เพื่อเป็นการประเมินแผนกลยุทธ์ของแต่ละสายการบินที่มีต่อความตื่นตัวในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างทางประชากรของประเทศไทยที่กำลังก้าวเข้าสู่สังคม “ผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society)” ในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงลักษณะพื้นฐานทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนตัวแปรด้านต้นทุนที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุในการใช้บริการสายการบิน
2. เพื่อศึกษาการตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการสายการบิน: ช่วงก่อนการบินในระหว่างเที่ยวบิน ช่วงหลังการบิน
3. เพื่อให้ทราบถึงรูปแบบความสัมพันธ์ของโครงสร้างเชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ในแบบจำลองสมการโครงสร้างของการตัดสินใจและความพึงพอใจในการเดินทางของผู้สูงอายุที่มีต่อการใช้บริการสายการบิน

วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ได้ศึกษาถึงรูปแบบความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ภายในโมเดลสมการเชิงโครงสร้าง โดยได้มีการนำข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการเก็บแบบสอบถามจากกลุ่ม

ตัวอย่างมาวิเคราะห์และประมวลผลด้วยโปรแกรมสถิติสำเร็จรูป โดยมีขั้นตอนการวิเคราะห์ 3 ส่วน ดังนี้

1) การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป (Descriptive Analysis) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สถิติเชิงพรรณนาในการวิเคราะห์ค่าสถิติต่าง ๆ ของตัวแปรในสมการโครงสร้าง ได้แก่ ค่าสูงสุด (Maximum) ค่าต่ำสุด (Minimum) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ของตัวแปรภายในโมเดลสมการโครงสร้าง

2) การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง โดยเป็นการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ซึ่งเป็นวิธีการทางสถิติที่รวมการวิเคราะห์ตัวแปรที่เกี่ยวข้องหลายตัวแปรไว้เป็นองค์ประกอบเดียวกัน หลังจากนั้นจึงนำผลการวิเคราะห์มาสร้างองค์ประกอบใหม่ที่มีความสัมพันธ์กันสูงมาก (สุกมาส, 2552)

ทั้งนี้ในการวิเคราะห์องค์ประกอบ ตัวแปรทุกตัวจะต้องมีความสัมพันธ์กัน เนื่องจากต้องมีการคัดเลือกตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ในลำดับต่อไป สถิติที่ใช้ในการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร มี 2 สถิติ ดังนี้

(1) *Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO)* เป็นค่าสถิติที่ใช้เพื่อวัดความเหมาะสมของข้อมูลซึ่งได้จากกลุ่มตัวอย่างเพื่อนำมาวิเคราะห์องค์ประกอบสมการการหาค่า KMO

$$KMO = \frac{\sum r_i^2}{\sum r_i^2 + \sum (partial correlation)^2} \quad (1)$$

ถ้า $r = 1$ หมายความว่า ตัวแปรไม่มีความคลาดเคลื่อนในการทำนาย

ถ้า $r > 0.50$ หมายความว่า ข้อมูลที่เก็บมาได้เป็นค่าที่ยอมรับได้ แต่อาจจะต้องปรับเปลี่ยนตัวแปร

ถ้า $r > 0.80$ ขึ้นไป หมายความว่า ข้อมูลมีความเหมาะสมดีมากในการนำมาวิเคราะห์

องค์ประกอบ(Hair, Black, Babin, Anderson, & Tatham, 1998)

(2) *Barlett's Test of Sphericity* ประกอบด้วย สมมติฐานในการทดสอบ ดังต่อไปนี้ (อารียา, 2553)

H_0 : เมทริกซ์สหสัมพันธ์เป็นเมทริกซ์ เอกลักษ์ณ์ที่ตัวแปรต่าง ๆ ไม่มีความสัมพันธ์กัน

H_1 : เมทริกซ์สหสัมพันธ์ไม่เป็นเมทริกซ์ เอกลักษ์ณ์ที่ตัวแปรต่าง ๆ มีความสัมพันธ์กัน

ชุดข้อมูลที่ได้จากการเก็บแบบสอบถาม สามารถนำไปวิเคราะห์องค์ประกอบได้เมื่อปฏิเสธ H_0

3) การวิเคราะห์องค์ประกอบ มีขั้นตอน ดังนี้

3.1) *การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (Exploratory Factor Analysis)* ซึ่งเป็นการสำรวจหา องค์ประกอบรวมที่สามารถใช้อธิบายความสัมพันธ์ ระหว่างตัวแปรสังเกตได้ โดยความสัมพันธ์ระหว่างชุด ข้อมูลนั้นต้องมีค่าไม่น้อยกว่า 0.04 ซึ่งพิจารณาจาก เมทริกซ์สหสัมพันธ์หลังจากนั้นจึงพิจารณาค่าไอเกน (Eigen Values) โดยจะต้องมีค่าไอเกนมากกว่า 1 และ ค่าความแปรปรวนเหมาะสมต้องมีค่ามากกว่าร้อยละ 60 ขั้นตอนการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจมีดังนี้ คือ

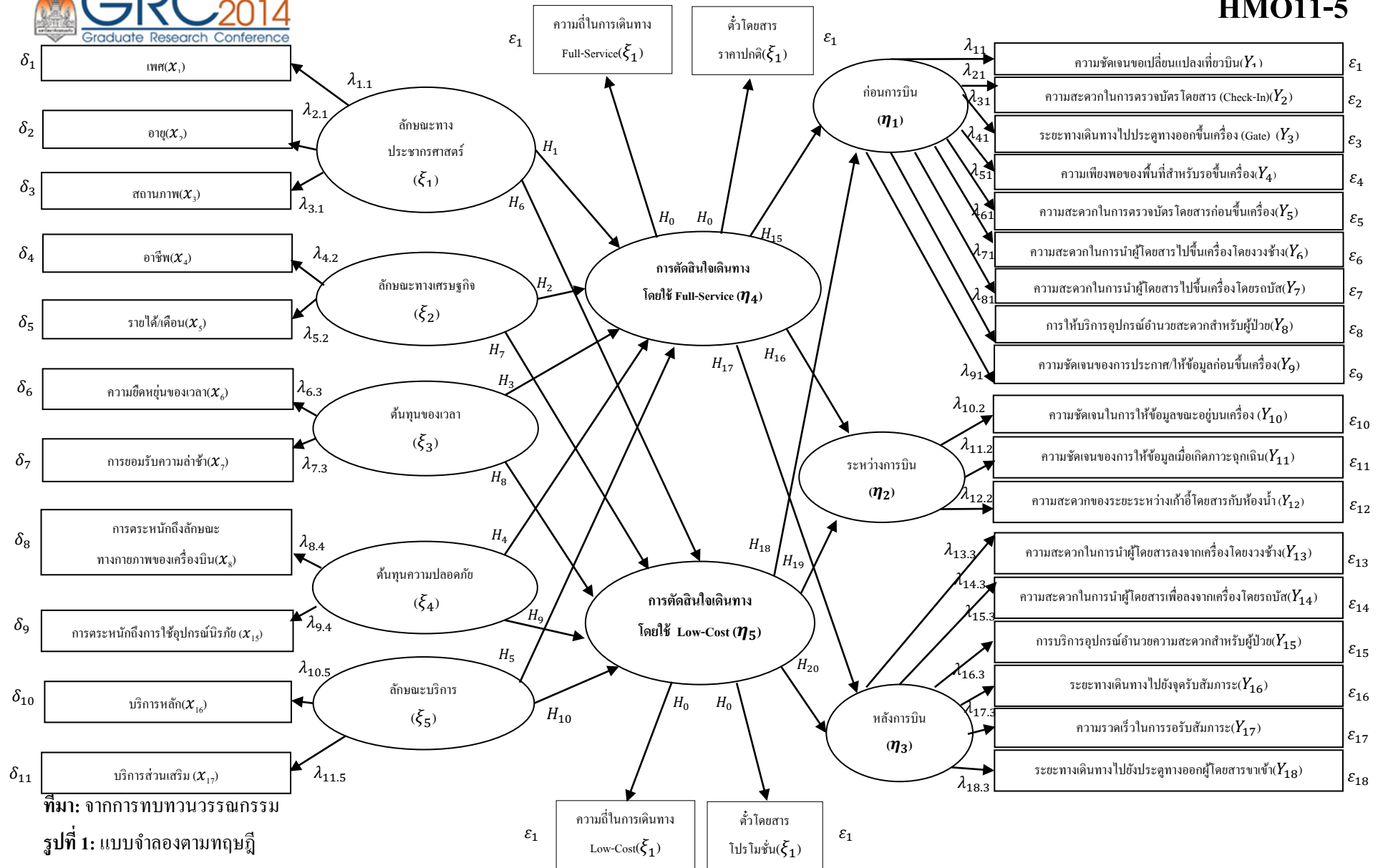
(1) *สกัดองค์ประกอบขั้นต้น (Factor Extraction)* โดยการใช้วิธี Principal Component Analysis เป็นวิธีที่นิยมใช้มากที่สุด ซึ่งสามารถอธิบาย ความแปรปรวนของตัวแปรสังเกตได้มากที่สุด โดยการรวมกันเชิงเส้นของตัวแปร (Linear Combination) (กัลยา, 2548) การสกัดกันองค์ประกอบขั้นต้นจะ ขอมรับตัวแปรที่มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบมากกว่า 0.40 ขึ้นไปเท่านั้น และจะตัดตัวแปรที่มีค่าน้ำหนัก องค์ประกอบน้อยกว่า 0.40 ออกไป แล้วทำการสกัด องค์ประกอบกับตัวแปรแต่ละตัวอีกครั้ง (Swanson & Horridge, 2004)

(2) *การหมุนแกนขององค์ประกอบ (Factor Rotation)* เป็นวิธีที่ทำให้เกิดองค์ประกอบที่ ชัดเจนขึ้น ซึ่งประกอบด้วย 2 วิธี คือ การหมุนแกน

แบบมุมแหลม (Oblique) และการหมุนแกนแบบมุม ฉาก (Orthogonal) ซึ่งนิยมวิธี Varimax นอกจากนี้ มี การพิจารณาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ซึ่งทำให้ ได้ผลที่มีความสอดคล้องหรือเป็นไปในทิศทาง เดียวกัน สถิติที่ใช้ในการประมาณค่าความเชื่อมั่น คือ Cronbach's alpha (Cronbach, 1951) โดยค่าที่มีการ ขอมรับมากที่สุดต้องมีค่ามากกว่า 0.60

3.2) *การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis)* พิจารณาเพื่อสำรวจ และระบุองค์ประกอบ เพื่อตรวจสอบทฤษฎี และเพื่อ สร้างตัวแปรใหม่ ทั้งนี้โมเดลที่ใช้ในการศึกษา ได้มา จากการทบทวนวรรณกรรมและการศึกษาทฤษฎีที่ เกี่ยวข้อง และการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจาก แบบสอบถามโดยอ้างอิงจากโมเดลที่กำหนดขึ้น พร้อม ทั้งระบุค่าความเป็นไปได้ค่าเดียวของโมเดล

ทั้งนี้ การศึกษาความต้องการของผู้โดยสาร สูงอายุชาวไทยในการใช้บริการสายการบิน เพื่อ วิเคราะห์ความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงเส้นระหว่างตัว แปรแฝงและตัวแปรสังเกตได้ ซึ่งกำหนดขึ้นใน แบบจำลอง โดยตัวแปรทุก ๆ ตัวเกิดจากการรวบรวม จากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแล้วนำมาประกอบ เป็นแบบจำลองที่ใช้ในการศึกษารุ่นนี้ซึ่งปรากฏ ดังรูปที่ 1



ผลการวิจัยและการอภิปรายผล

จากการวิเคราะห์ความต้องการของผู้โดยสารสูงอายุชาวไทยในการใช้บริการสายการบิน พบว่า ผลการศึกษาที่ได้สามารถแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ 1) การวิเคราะห์ลักษณะทั่วไปของผู้โดยสารสูงอายุชาวไทยเกี่ยวกับการใช้บริการสายการบิน 2) การวิเคราะห์โมเดลสมการ โครงสร้าง และ 3) การวิเคราะห์องค์ประกอบโดยสามารถจำแนกรายละเอียดได้ดังนี้

1) ลักษณะทั่วไปของผู้โดยสารสูงอายุชาวไทยเกี่ยวกับการใช้บริการสายการบินประกอบด้วย 8 ข้อมูลหลักที่นำเสนอในรูปแบบตารางความถี่และร้อยละ ได้แก่ 1.1) ข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารสูงอายุที่ใช้บริการสายการบิน ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ รายได้ต่อเดือน 1.2) ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยด้านต้นทุนของการเดินทางที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุในการใช้บริการสายการบิน 1.3) ปัจจัยด้านลักษณะการบริการที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุในการใช้บริการสายการบิน 1.4) ความพึงพอใจในการใช้บริการสายการบินของผู้โดยสารสูงอายุ ในช่วงก่อนการบิน 1.5) ความพึงพอใจในการใช้บริการสายการบินของผู้โดยสารสูงอายุ ในช่วงระหว่างการบิน 1.6) ความพึงพอใจในการใช้บริการสายการบินของผู้โดยสารสูงอายุ ในช่วงหลังการบิน 1.7) การตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุ โดยใช้บริการสายการบินรูปแบบปกติ และ 1.8) การตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุ โดยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ

2) การวิเคราะห์โมเดลสมการ โครงสร้าง เป็นการวิเคราะห์ผลจากของข้อตกลงเบื้องต้นในการวิเคราะห์องค์ประกอบ โดยการนำตัวแปรภายในสังเกตได้ในแบบจำลองเบื้องต้นทั้งหมด 35 ตัวแปร มาคำนวณค่าสถิติทดสอบ 2 ประเภท คือ Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO) และ Bartlett's Test of Sphericity พบว่า ค่า KMO ของตัวแปรดังกล่าวมีค่าเท่ากับ 0.879 หมายความว่า ชุดข้อมูลมีความเหมาะสมที่จะนำมาวิเคราะห์

องค์ประกอบดีมาก สำหรับค่า Bartlett's Test of Sphericity พบว่า ค่าสถิติไคสแควร์มีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่า ตัวแปรต่าง ๆ ในชุดข้อมูลมีความสัมพันธ์กัน โดยไม่เป็นเมทริกซ์เอกลักษณ์ ดังนั้นจึงสามารถนำตัวแปรดังกล่าวข้างต้นไปวิเคราะห์องค์ประกอบได้

3) การวิเคราะห์องค์ประกอบ

3.1) ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ เป็นการหาองค์ประกอบรวมที่สามารถใช้อธิบายความแปรปรวนของตัวแปรภายในสังเกตได้มากที่สุด ซึ่งสามารถกระทำได้โดยการสกัดองค์ประกอบขั้นต้นโดยวิธี Principal Component Analysis และทำการหมุนแกนองค์ประกอบแบบตั้งฉากกันโดยใช้วิธีแวนิแมกซ์ (Varimax Method) โดยการกำหนดให้ค่าไอเกน (Eigenvalues) มีค่ามากกว่า 1 เพื่อแยกความผันแปรหรือความแปรปรวนขององค์ประกอบแรกออกจากองค์ประกอบอื่น ๆ ได้มากที่สุด

การวิจัยครั้งนี้จะทำการสกัดองค์ประกอบขั้นต้นกับตัวแปรแฝงภายนอกจำนวน 5 ตัวแปร ได้แก่ ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้โดยสารสูงอายุ โดยใช้บริการสายการบิน (Factor) ความพึงพอใจในการใช้บริการสายการบินของผู้โดยสารสูงอายุ ในช่วงก่อนการบิน (Before) ความพึงพอใจในการใช้บริการสายการบินของผู้โดยสารสูงอายุ ในช่วงระหว่างการบิน (Flying) ความพึงพอใจในการใช้บริการสายการบินของผู้โดยสารสูงอายุ ในช่วงหลังการบิน (After) การตัดสินใจเดินทางโดยใช้บริการสายการบินรูปแบบปกติและสายการบินต้นทุนต่ำ (Full Low) ซึ่งการสกัดองค์ประกอบขั้นต้นจะยอมรับตัวแปรที่มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบมากกว่า 0.40 ขึ้นไปเท่านั้น หากตัวแปรใดมีค่าน้ำหนักองค์ประกอบน้อยกว่า 0.40 จะทำการละทิ้งตัวแปรตัวนั้นออกจากสมมุติฐานการวิจัย

นอกจากนี้ การวิเคราะห์องค์ประกอบยังมีการพิจารณาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ร่วมด้วย ซึ่งทำให้ได้ผลที่มีความสอดคล้องหรือเป็นไปในทิศทางเดียวกัน สถิติที่ใช้ในการประมาณค่าความเชื่อมั่น คือ

Cronbach's alpha โดยค่าที่มีการยอมรับมากที่สุดต้องมีค่ามากกว่า 0.60

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้โดยสารสูงอายุ โดยใช้บริการสายการบิน (FACTOR) ซึ่งเริ่มจากการสกัดองค์ประกอบขั้นต้น (Factor Extraction) โดยพิจารณาจากค่าไอเกน (Eigenvalue) ที่มีค่ามากกว่า 1 พบว่ามีจำนวน 2 องค์ประกอบซึ่งมีค่าไอเกนเท่ากับ 2.29 และ 1.53 ตามลำดับ ดังนั้นจึงสามารถสกัดองค์ประกอบขั้นต้นได้ 2 องค์ประกอบของตัวแปรทั้ง 6 ตัวแปร โดยมีค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.639 แสดงว่า ตัวแปรทั้ง 6 ตัวแปรสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปร FACTOR ได้ดีที่สุด นอกจากนี้ ค่าความร่วมกันของ 2 องค์ประกอบสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปร FACTOR 12 – FACTOR 17 ได้ 0.780 0.782 0.551 0.657 0.714 และ 0.338 ตามลำดับ

หลังจากนั้นทำการหมุนแกนองค์ประกอบให้ตั้งฉากกัน เพื่อให้ได้องค์ประกอบร่วมที่ชัดเจนขึ้นและเป็นอิสระต่อกัน ดังตารางที่ 4.17 ทำให้ได้ค่าน้ำหนักองค์ประกอบที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้ง 6 ตัวแปรกับองค์ประกอบใดองค์ประกอบหนึ่งชัดเจนยิ่งขึ้น โดยจะพิจารณาว่าตัวแปรใดควรอยู่ในองค์ประกอบใดจากค่าน้ำหนักองค์ประกอบที่เกิน 0.30 ดังนั้น

องค์ประกอบที่ 1 ประกอบด้วยตัวแปร 4 ตัวแปร คือ การตระหนักถึงลักษณะทางกายภาพของเครื่องบิน การตระหนักถึงการใช้อุปกรณ์นิรภัย บริการหลัก และบริการเสริม ซึ่งสามารถอธิบายความแปรปรวนขององค์ประกอบได้ร้อยละ 37.470

องค์ประกอบที่ 2 ประกอบด้วยตัวแปร 3 ตัวแปร คือ ความยืดหยุ่นของเวลา และการยอมรับความล่าช้า ซึ่งสามารถอธิบายความแปรปรวนขององค์ประกอบได้ร้อยละ 26.249

ตัวแปรภายนอกสังเกตได้ทั้ง 6 ตัวแปร ร่วมกันอธิบายความแปรปรวนขององค์ประกอบทั้ง 2 องค์ประกอบได้ร้อยละ 63.719

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรความพึงพอใจในการใช้บริการสายการบินของผู้โดยสารสูงอายุ ในช่วงก่อนการบิน (BEFORE) ซึ่งมีการสกัดองค์ประกอบขั้นต้น (Factor Extraction) เพียง 1 องค์ประกอบเท่านั้น จึงไม่มีการหมุนแกนองค์ประกอบ และพบว่าตัวแปรทั้ง 8 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.522 ถึง 0.805 มีค่าไอเกน (Eigenvalue) เท่ากับ 5.57 มีค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 49.210 และมีค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.862 แสดงว่า ตัวแปรทั้ง 9 ตัวแปรสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปร Before ได้ดีที่สุด โดยตัวแปรความสะดวกในการตรวจบัตรโดยสารก่อนขึ้นเครื่องมีความสัมพันธ์กับตัวแปร Before สูงที่สุด ในขณะเดียวกัน ตัวแปรความชัดเจนของป้ายประกาศการยกเลิก/เปลี่ยนแปลงเที่ยวบินมีความสัมพันธ์กับตัวแปร Before ต่ำที่สุด

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรความพึงพอใจในการใช้บริการสายการบินของผู้โดยสารสูงอายุ ในช่วงระหว่างการบิน (FLYING) ซึ่งมีการสกัดองค์ประกอบขั้นต้น (Factor Extraction) เพียง 1 องค์ประกอบเท่านั้น จึงไม่มีการหมุนแกนองค์ประกอบ และพบว่าตัวแปรทั้ง 3 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.754 ถึง 0.883 มีค่าไอเกน (Eigenvalue) เท่ากับ 2.51 มีค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 70.335 และมีค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.788 แสดงว่า ตัวแปรทั้ง 3 ตัวแปรสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปร FLYING ได้ดีที่สุด โดยตัวแปรความชัดเจนในการให้ข้อมูลเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินมีความสัมพันธ์กับตัวแปร FLYING สูงที่สุด ในขณะเดียวกัน ตัวแปรความความสะดวกของระยะทางระหว่างเก้าอี้โดยสารและห้องน้ำมีความสัมพันธ์กับตัวแปร FLYING ต่ำที่สุด

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรความพึงพอใจในการใช้บริการสายการบินของผู้โดยสารสูงอายุ ในช่วงหลังการบิน (AFTER) ซึ่งมีการสกัดองค์ประกอบขึ้นต้น (Factor Extraction) เพียง 1 องค์ประกอบเท่านั้น จึงไม่มีการหมุนแกนองค์ประกอบ และพบว่าตัวแปรทั้ง 6 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.742 ถึง 0.836 มีค่าค่าไอเกน (Eigenvalue) เท่ากับ 4.75 มีค่าร้อยละของความแปรปรวนเท่ากับ 62.760 และมีค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.878 แสดงว่า ตัวแปรทั้ง 6 ตัวแปรสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปร AFTER ได้ดีที่สุด โดยตัวแปรระยะทางไปยังประตูทางออก ผู้โดยสารขาเข้ามีความสัมพันธ์กับตัวแปร AFTER สูงที่สุด ในขณะที่เดียวกัน ตัวแปรความสะดวกในการนำผู้โดยสารลงจากเครื่อง (โดยรถโค้ช/รถบัส) มีความสัมพันธ์กับตัวแปร AFTER ต่ำที่สุด

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของตัวแปรการตัดสินใจเดินทางโดยใช้บริการสายการบินรูปแบบปกติและสายการบินต้นทุนต่ำ (FULL LOW) ซึ่งเริ่มจากการสกัดองค์ประกอบขึ้นต้น (Factor Extraction) โดยพิจารณาจากค่าไอเกน (Eigenvalue) ที่มีค่ามากกว่า 1 พบว่า มีจำนวน 2 องค์ประกอบซึ่งมีค่าไอเกนเท่ากับ 1.674 และ 1.121 ตามลำดับ ดังนั้น จึงสามารถสกัดองค์ประกอบขึ้นต้นได้ 2 องค์ประกอบของตัวแปรทั้ง 4 ตัวแปร โดยมีค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.628 แสดงว่า ตัวแปรทั้ง 4 ตัวแปรสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปร FULL LOW ได้ดีที่สุด นอกจากนี้ ค่าความร่วมกันของ 2 องค์ประกอบสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปร FULL LOW – FACTOR4 ได้ 0.751 0.685 0.625 และ 0.734 ตามลำดับ

หลังจากนั้นทำการหมุนแกนองค์ประกอบให้ตั้งฉากกัน เพื่อให้ได้องค์ประกอบร่วมที่ชัดเจนขึ้นและเป็นอิสระต่อกัน ทำให้ได้ค่าน้ำหนักองค์ประกอบที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้ง 4 ตัวแปรกับองค์ประกอบใดองค์ประกอบหนึ่งชัดเจนยิ่งขึ้น โดยจะ

พิจารณาว่าตัวแปรใดควรอยู่ในองค์ประกอบใดจาก ค่าน้ำหนักองค์ประกอบที่เกิน 0.30 ดังนั้น

องค์ประกอบที่ 1 ประกอบด้วยตัวแปร 2 ตัวแปร คือ ตัวโดยสารราคาปกติ และตัวโดยสารราคาโปรโมชั่นซึ่งสามารถอธิบายความแปรปรวนขององค์ประกอบได้ร้อยละ 37.527

องค์ประกอบที่ 2 ประกอบด้วยตัวแปร 2 ตัวแปร คือ การตัดสินใจเดินทางโดยใช้สายการบินรูปแบบปกติ และการตัดสินใจเดินทางโดยใช้สายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งสามารถอธิบายความแปรปรวนขององค์ประกอบได้ร้อยละ 32.395

ตัวแปรภายในสังเกตได้ทั้ง 4 ตัวแปร ร่วมกันอธิบายความแปรปรวนขององค์ประกอบทั้ง 2 องค์ประกอบได้ร้อยละ 69.923

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน ทำได้โดยการใช้เมทริกซ์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ในการประมาณค่า ซึ่งมีเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้

ตารางที่ 1: เกณฑ์ที่ใช้พิจารณาค่าความสอดคล้องหรือกลมกลืนของแบบจำลอง

ค่าตัวชี้	เกณฑ์ที่ใช้พิจารณา
X^2/df	<2.00
GFI	>0.90
AGFI	>0.90
PGFI	>0.50
NNFI	>1.00
CFI	>0.90
RMSEA	<0.10

ที่มา: จากการสำรวจ

ค่าไคสแควร์ เป็นดัชนีเพื่อชี้วัดพื้นฐานที่ใช้ในการตรวจสอบความสอดคล้องของแบบจำลองกับข้อมูลเชิงประจักษ์โดยภาพรวมและสามารถเข้าถึงความแตกต่างที่สำคัญระหว่างกลุ่มเมทริกซ์ความแปรปรวนร่วมได้ (Bentler, 1990) โดยการพิจารณาจากค่า Relative/Normed Chi-Square (X^2/df) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.38 ถือได้ว่าเป็นค่าที่เหมาะสม ซึ่งควรมีค่าน้อยกว่า 5.00 (Bollen, 1989)

ค่ารากที่สองของค่าเฉลี่ยความคลาดเคลื่อนกำลังสองของการประมาณค่า(Root Mean Square Error of Approximation: RMSEA) ใช้ทดสอบความสอดคล้องของแบบจำลองกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.07 หมายความว่า แบบจำลองมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ซึ่งค่าที่เหมาะสมควรมีค่าน้อยกว่า 0.10

ดัชนีวัดความสอดคล้องสัมบูรณ์(Absolute Fit Index) ได้แก่ ค่า GFI เท่ากับ 0.99 ค่า AGFI เท่ากับ 0.98 และค่า PGFI เท่ากับ 0.80 ซึ่งถือได้ว่าเป็นค่าที่เหมาะสม เพราะค่า GFI และค่า AGFI ควรมีค่ามากกว่า 0.90 และค่า PGFI เท่ากับ 0.80 ซึ่งถือได้ว่าเป็นค่าที่เหมาะสม เพราะควรมีค่ามากกว่า 0.50

ดัชนีวัดความสอดคล้องสัมพัทธ์ (Relative Fit Index) ได้แก่ ค่า NFI เท่ากับ 1.00 ค่า NNFI เท่ากับ 1.03 ค่า PNFI เท่ากับ 0.86 และค่า CFI เท่ากับ 1.00 ซึ่งถือได้ว่าเป็นค่าที่เหมาะสม เพราะค่าดังกล่าวทั้งหมดควรมีค่าตั้งแต่ 0 ถึง 1

ดัชนีวัดความสอดคล้องในรูปความคลาดเคลื่อน ได้แก่ ค่า RMR เท่ากับ 0.11 ซึ่งเป็นค่าที่ยังไม่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม ค่า RMR ขึ้นอยู่กับหน่วยของการวัดของตัว สำหรับค่า SRMR พบว่ามีค่าเท่ากับ 0.06 ถือได้ว่าเป็นค่าที่เหมาะสม หมายความว่าแบบจำลองกับข้อมูลเชิงประจักษ์มีความสอดคล้องกันในรูปแบบของความคลาดเคลื่อน

เมื่อพิจารณาค่าสถิติสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลพบว่าค่า Goodness of Fit Statistics ทุกค่าผ่านเกณฑ์การพิจารณา ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องทำการปรับแก้แบบจำลองใด ๆ ซึ่งแสดงผลในตารางที่ 2

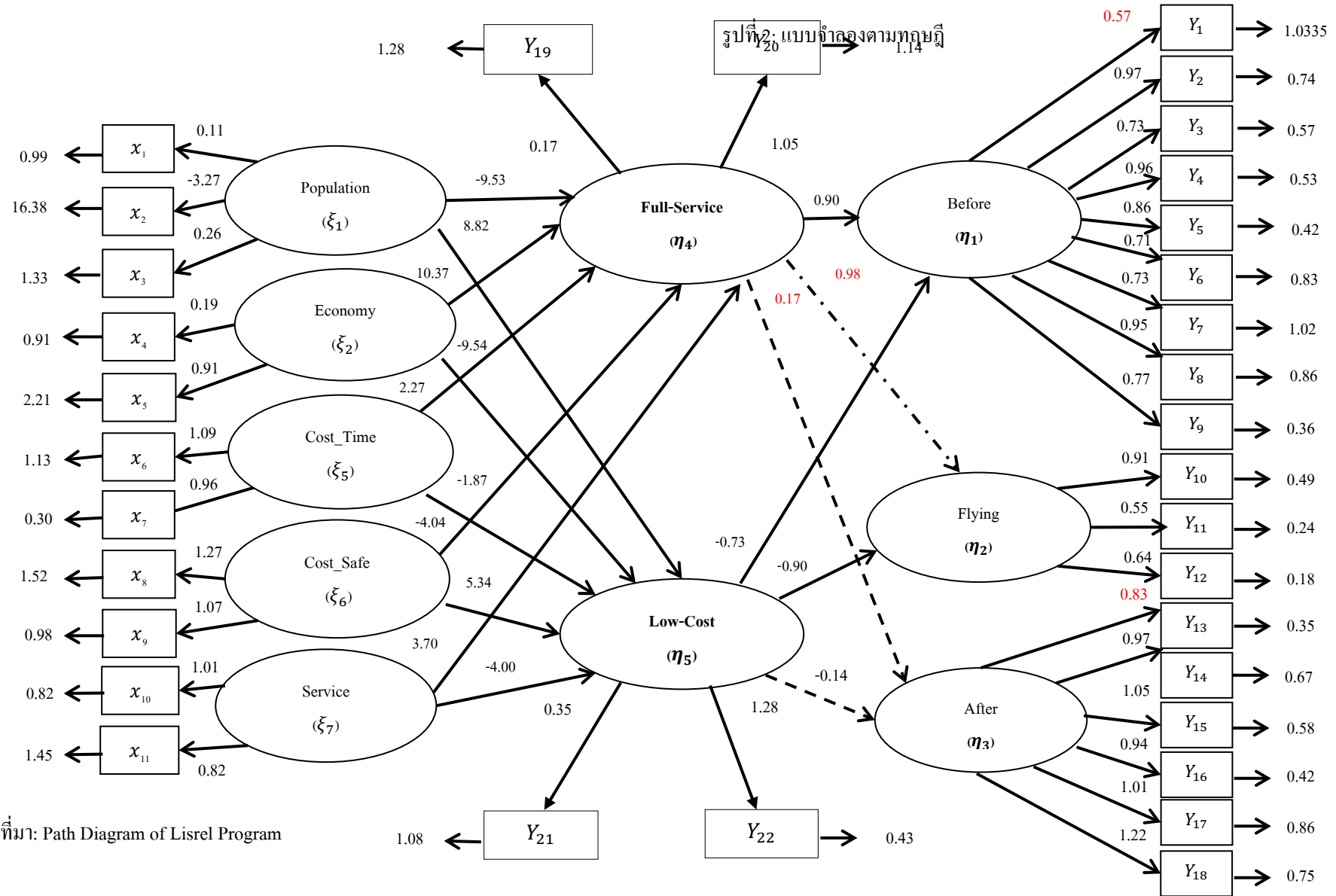
ตารางที่ 2: ผลการตรวจสอบค่าดัชนีความสอดคล้องแบบจำลองทางทฤษฎี

	ดัชนีวัดความสอดคล้องสัมบูรณ์ (Absolute Fit Index)					ดัชนีวัดความสอดคล้องสัมพัทธ์ (Relative Fit Index)				ดัชนีวัดความ สอดคล้องในรูป ความ คลาดเคลื่อน	
	χ^2/df	RMSEA	GFI	AGFI	PGFI	NFI	NNFI	PNFI	CFI	RMR	SRMR
แบบจำลองทางทฤษฎี	1534.13/ 454 = 3.38	0.07	0.99	0.98	0.80	1.00	1.03	0.86	1.00	0.11	0.06

ที่มา: จากการสำรวจ

ผลการศึกษาแบบจำลองตามทฤษฎี พบว่าแบบจำลองได้ยอมรับสมมติฐานการวิจัยข้อที่ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14 และ 15 ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 (รูปที่ 2) พบว่า 1) ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของผู้สูงอายุมีผลต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุโดยใช้บริการสายการบินรูปแบบปกติ เท่ากับ -9.53 ($t = -163.66$) 2) ลักษณะทางเศรษฐกิจของผู้สูงอายุมีผลต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุโดยใช้บริการสายการบินรูปแบบปกติ เท่ากับ 10.37 ($t = 163.76$) 3) ต้นทุนของเวลาของผู้สูงอายุมีผลต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุโดยใช้บริการสายการบินรูปแบบปกติ เท่ากับ 2.27 ($t = 125.17$) 3) ต้นทุนความปลอดภัยของผู้สูงอายุมีผลต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุโดยใช้บริการสายการบินรูปแบบปกติ เท่ากับ -4.04 ($t = -151.37$) 4) ลักษณะบริการของสายการบินมีผลต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุโดยใช้บริการสายการบินรูปแบบปกติ เท่ากับ 3.70 ($t = 138.35$) 5) ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของผู้สูงอายุมีผลต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุ โดยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ เท่ากับ 8.82 ($t = 38.78$) 6) ลักษณะทางเศรษฐกิจของผู้สูงอายุมีผลต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุโดยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ เท่ากับ -9.54 ($t = -38.61$) 7) ต้นทุนของเวลาของผู้สูงอายุมีผลต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุโดยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ เท่ากับ -1.87 ($t = -32.41$) 8) ต้นทุนความปลอดภัยของผู้สูงอายุมีผลต่อ

การตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุโดยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ เท่ากับ 5.34 ($t = 42.59$) 9) ลักษณะบริการของสายการบินมีผลต่อการตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุโดยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ เท่ากับ -4.00 (-35.27) (10) การตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุโดยใช้บริการสายการบินรูปแบบปกติมีผลต่อความพึงพอใจในการเดินทางช่วงก่อนการบิน เท่ากับ 0.90 ($t = 3.05$) 12) การตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุโดยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำมีผลต่อความพึงพอใจในการเดินทางช่วงก่อนการบิน เท่ากับ -0.73 ($t = -4.13$) และ 13) การตัดสินใจเดินทางของผู้สูงอายุโดยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำมีผลต่อความพึงพอใจในการเดินทางช่วงระหว่างการบิน เท่ากับ -0.90 ($t = -2.51$) ซึ่งแสดงแบบจำลองตามทฤษฎีดังรูปที่ 2



ที่มา: Path Diagram of Lisrel Program

สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาความต้องการเดินทางของผู้โดยสารสูงอายุ โดยใช้บริการสายการบิน พบว่า ผลการศึกษาที่ได้สามารถวิเคราะห์ได้เป็น 3 ส่วน คือ 1) การวิเคราะห์ลักษณะทั่วไปของผู้โดยสารสูงอายุชาวไทยเกี่ยวกับการใช้บริการสายการบิน 2) การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้างโดยใช้โดยค่าสถิติทดสอบ 2 ประเภท คือ Kaiser-Mayer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO) และ Bartlett's Test of Sphericity และ 3) การวิเคราะห์องค์ประกอบเพื่อหา รูปแบบความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงสาเหตุของตัวแปรต่าง ๆ ในแบบจำลองโครงสร้างเชิงเส้นสำหรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารสูงอายุ โดยใช้บริการสายการบิน ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 สามารถยอมรับสมมติฐานการวิจัยข้อที่ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14 และ 15 กล่าวคือ ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยด้านต้นทุนของเวลา ปัจจัยด้านต้นทุนความปลอดภัย และปัจจัยด้านลักษณะบริการ มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสายการบินของผู้โดยสารสูงอายุชาวไทย โดยผู้โดยสารสูงอายุชาวไทยที่เลือกเดินทางทั้งสายการบินรูปแบบปกติและสายการบินต้นทุนต่ำให้ความสำคัญกับความพึงพอใจในการใช้บริการสายการบินในช่วงก่อนการบิน ในขณะที่ผู้โดยสารสูงอายุชาวไทยที่เลือกเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำให้ความสำคัญกับความพึงพอใจในการใช้บริการสายการบินในช่วงระหว่างการบิน

ข้อเสนอแนะ

1) ผลการศึกษาของการวิจัยนี้ ผู้โดยสารในกลุ่มผู้สูงอายุที่ใช้บริการสายการบินควรคำนึงถึงการให้บริการ สิ่งอำนวยความสะดวกหลังการบิน ประกอบการตัดสินใจเลือกใช้บริการสายการบินเพิ่มขึ้น

2) ผลการศึกษาของการวิจัยนี้ ธุรกิจการบินในประเทศไทยสามารถนำผลการศึกษาไปวิเคราะห์ หรือปรับ

นโยบายเกี่ยวกับการให้บริการในช่วงหลังการบินให้มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางและความต้องการของผู้สูงอายุ

3) ผลการศึกษาของการวิจัยนี้รัฐบาลสามารถนำผลการศึกษาไปกำหนดมาตรการทางการบินเกี่ยวกับมาตรฐานด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้บริการสายการบินในช่วงหลังการบิน เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในกลุ่มผู้สูงอายุที่จะมีมากขึ้นในอนาคต

เอกสารอ้างอิง

- กระทรวงยุติธรรม. 2555. โลกกำลังก้าวสู่ "สังคมผู้สูงอายุ" Retrieved 8 สิงหาคม, 2556, from http://www.moj.go.th/upload/main_magazine/uploadfiles/1246col_8627.pdf
- กัลยา วานิชย์บัญชา. 2548. การวิเคราะห์สถิติขั้นสูง ด้วย SPSS for Windows. กรุงเทพฯ: ภาควิชาสถิติคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2550. รัฐสวัสดิการ: เครื่องมือสร้างความเป็นธรรมในสังคม Retrieved 3 ตุลาคม, 2556, from <http://v-reform.org/wp-content/uploads/2012/07/>
- คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร. 2553. การกำเนิดและพัฒนาการของการขนส่ง Retrieved 30 กันยายน, 2556, from <http://www.social.nu.ac.th/th/paper/E-Learning/204472/>
- ไพโรจน์ วงศ์วิวัฒน์. 2552. เราจะเตรียมรับมือกันอย่างไร? สังคมผู้สูงอายุ. Retrieved 28 สิงหาคม 2556, from มติชนออนไลน์ http://www.matichon.co.th/news_detail.php?newsid=1235709146&grpid=01&catid=04

- วิวรรณ ชาราห์โชติ. 2556. เตรียมรับมือกับการ
เปลี่ยนโครงสร้างประชากรโลก(ตอนจบ).
Retrieved from <http://bit.ly/190Xot0>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. 2552. 4 ทศวรรษ การสมรส
ของคนไทย Retrieved 23 กันยายน, 2556,
from <http://popcensus.nso.go.th/topic>
- สุภมาส อังสุโชติ. 2552. สถิติการวิเคราะห์สำหรับการ
วิจัยทางสังคมศาสตร์และพฤติกรรมศาสตร์:
เทคนิคการใช้โปรแกรม LISREL. กรุงเทพฯ:
เจริญดีมั่นคงการพิมพ์.
- อารียา ไชยทิพย์. 2553. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์
การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาว
ต่างประเทศในจังหวัดเชียงใหม่ ประเทศ
ไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- Bentler, P. M. 1990. Comparative Fit Indexes in
Structural Models. Psychological Bulletin.
- Bollen, K. A. (1989). Structural Equations with
Latent Variables. New York: Wiley.
- Cronbach, L. J. 1951. Coefficient Alpha and
the International Structure of Tests.
Psychometrika, 16(3).
- Hair, J. F., Black, W. C. J., Babin, B. J., Anderson, R.
E., & Tatham, R. L. 1998. Multivariate Data
Analysis. London: Prentice - Hall
International Inc.
- Swanson, K., & Horridge, P. 2004. A Structural
Model for Souvenir Consumption Travel
Activities and Tourist Demographics.
Journal of Travel Research, 42(2).