

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาวเคราะห์อุปสงค์การเดินทางตามลำน้ำ เพื่อการท่องเที่ยวภายในประเทศไทย เป็นการศึกษาวิจัยที่ได้จากการเก็บแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ตัวอย่าง แล้วนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ โดยผลการศึกษาสามารถแบ่งออกได้ ดังนี้ 1) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป 2) ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบ และ 3) การอภิปรายผลการศึกษา

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป

4.1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ตัวอย่าง โดยใช้สถิติเชิงพรรณนาในการวิเคราะห์ข้อมูลค่าสถิติต่าง ๆ ของตัวแปร ได้ดังนี้

1) เพศ

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 238 คน (ร้อยละ 59.50) และเพศชาย จำนวน 162 คน (ร้อยละ 40.50) ดังแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	162	40.50
หญิง	238	59.50
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

2) อายุ

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 21-30 ปี จำนวน 175 คน (ร้อยละ 43.75) รองลงมา คือ มีอายุระหว่าง 31-40 ปี จำนวน 82 คน (ร้อยละ 20.50) อายุต่ำกว่า 21 ปี จำนวน 73 คน (ร้อยละ 18.25) อายุระหว่าง 41-50 ปี จำนวน 46 คน (ร้อยละ 11.50) และมีอายุมากกว่า 50 ปี จำนวน 24 คน (ร้อยละ 6) ดังแสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 21 ปี	73	18.25
21-30 ปี	175	43.75
31-40 ปี	82	20.50
41-50 ปี	46	11.50
มากกว่า 50 ปี	24	6.00
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

3) สถานภาพ

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด จำนวน 233 คน (ร้อยละ 58.25) รองลงมา คือ มีสถานภาพสมรส จำนวน 159 คน (ร้อยละ 39.75) และมีสถานภาพหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ จำนวน 8 คน (ร้อยละ 2) ดังแสดงในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพ

สถานภาพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	233	58.25
สมรส	159	39.75
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	8	2.00
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4) ระดับการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรี จำนวน 210 คน (ร้อยละ 52.50) รองลงมา คือ มีระดับการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา/ปวช. จำนวน 90 คน (ร้อยละ 22.50) ระดับปริญญาโท จำนวน 42 คน (ร้อยละ 10.50) ระดับอนุปริญญา/ปวส. จำนวน 38 คน (ร้อยละ 9.50) ระดับประถมศึกษา จำนวน 17 คน (ร้อยละ 4.25) และสูงกว่าระดับปริญญาโท จำนวน 3 คน (ร้อยละ 0.75) ดังแสดงในตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	17	4.25
มัธยมศึกษา/ปวช.	90	22.50
อนุปริญญา/ปวส.	38	9.50
ปริญญาตรี	210	52.50
ปริญญาโท	42	10.50
สูงกว่าปริญญาโท	3	0.75
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

5) รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วงระหว่าง 5,000-10,000 บาท จำนวน 85 คน (ร้อยละ 21.25) รองลงมา คือ มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วงระหว่าง 10,001-15,000 บาท จำนวน 84 คน (ร้อยละ 21) มีรายได้ในช่วงระหว่าง 15,001-20,000 บาท จำนวน 80 คน (ร้อยละ 20) มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท จำนวน 65 คน (ร้อยละ 16.25) มีรายได้มากกว่า 25,000 บาท จำนวน 46 คน (ร้อยละ 11.5) และมีรายได้ในช่วงระหว่าง 20,001-25,000 บาท จำนวน 40 คน (ร้อยละ 10) ดังแสดงในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	65	16.25
5,000-10,000 บาท	85	21.25
10,001-15,000 บาท	84	21.00
15,001-20,000 บาท	80	20.00
20,001-25,000 บาท	40	10.00
มากกว่า 25,000 บาท	46	11.50
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

6) อาชีพ

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานของรัฐ จำนวน 149 คน (ร้อยละ 37.25) รองลงมา คือ นักเรียน/นักศึกษา จำนวน 115 คน (ร้อยละ 28.75) รับจ้างทั่วไป จำนวน 65 คน (ร้อยละ 16.25) ค้าขายและประกอบอื่น ๆ มีจำนวนเท่ากัน คือ อาชีพละ 33 คน (ร้อยละ 8.25) และประกอบอาชีพเกษตรกรรม จำนวน 5 คน (ร้อยละ 1.25) ดังแสดงในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	115	28.75
รับจ้างทั่วไป	65	16.25
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานของรัฐ	149	37.25
ค้าขาย	33	8.25
เกษตรกรรม	5	1.25
อื่น ๆ	33	8.25
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.1.2 ปัจจัยด้านการท่องเที่ยว

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ตัวอย่าง โดยใช้สถิติเชิงพรรณนาในการวิเคราะห์ข้อมูลค่าสถิติต่าง ๆ ของตัวแปร ได้ดังนี้

1) ความมั่นคงในการดูแล

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญในด้านความมั่นคงและการดูแลการท่องเที่ยวในระดับปานกลาง จำนวน 188 คน (ร้อยละ 47) รองลงมา คือ ให้ความสำคัญในระดับมาก จำนวน 144 คน (ร้อยละ 36) ให้ความสำคัญในระดับน้อย จำนวน 43 คน (ร้อยละ 10.75) และให้ความสำคัญในระดับมากที่สุด จำนวน 25 คน (ร้อยละ 6.25) ดังแสดงในตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความบันเทิงและการดูแล

ความบันเทิงและการดูแล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	43	10.75
ปานกลาง	188	47.00
มาก	144	36.00
มากที่สุด	25	6.25
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

2) รสนิยม

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญในด้านรสนิยมการท่องเที่ยวในระดับมาก จำนวน 208 คน (ร้อยละ 52) รองลงมาคือ ให้ความสำคัญในระดับปานกลาง จำนวน 117 คน (ร้อยละ 29.25) ให้ความสำคัญในระดับมากที่สุด จำนวน 68 คน (ร้อยละ 17) และให้ความสำคัญในระดับน้อย จำนวน 7 คน (ร้อยละ 1.75) ดังแสดงในตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรสนิยม

รสนิยม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	7	1.75
ปานกลาง	117	29.25
มาก	208	52.00
มากที่สุด	68	17.00
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

3) เวลาว่าง

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับเวลาว่างในการท่องเที่ยวในระดับมาก จำนวน 188 คน (ร้อยละ 47) รองลงมาคือ ให้ความสำคัญในระดับปานกลาง จำนวน 127 คน (ร้อยละ 31.75) ให้ความสำคัญในระดับมากที่สุด จำนวน 69 คน (ร้อยละ 17.25) และให้ความสำคัญในระดับน้อย จำนวน 16 คน (ร้อยละ 4) ดังแสดงในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเวลาว่าง

เวลาว่าง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	16	4.00
ปานกลาง	127	31.75
มาก	188	47.00
มากที่สุด	69	17.25
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4) ฤดูกาล

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับฤดูกาลการท่องเที่ยวในระดับมาก จำนวน 185 คน (ร้อยละ 46.25) รองลงมา คือ ให้ความสำคัญในระดับปานกลาง จำนวน 115 คน (ร้อยละ 28.75) ให้ความสำคัญในระดับมากที่สุด จำนวน 71 คน (ร้อยละ 17.75) ให้ความสำคัญในระดับน้อย จำนวน 25 คน (ร้อยละ 6.25) และให้ความสำคัญในระดับน้อยที่สุด จำนวน 4 คน (ร้อยละ 1) ดังแสดงในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามฤดูกาล

ฤดูกาล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยที่สุด	4	1.00
น้อย	25	6.25
ปานกลาง	115	28.75
มาก	185	46.25
มากที่สุด	71	17.75
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

5) ค่าใช้จ่าย ณ สถานที่ท่องเที่ยว

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับค่าใช้จ่าย ณ สถานที่ท่องเที่ยวในระดับปานกลาง จำนวน 213 คน (ร้อยละ 53.25) รองลงมา คือ ให้ความสำคัญในระดับมาก จำนวน 145 คน (ร้อยละ 36.25) ให้ความสำคัญในระดับน้อย จำนวน 28 คน (ร้อยละ 7.00) ให้ความสำคัญในระดับมากที่สุด จำนวน 13 คน (ร้อยละ 3.25) และให้ความสำคัญในระดับน้อยที่สุด จำนวน 1 คน (ร้อยละ 0.25) ดังแสดงในตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามค่าใช้จ่าย ณ สถานที่ท่องเที่ยว

ค่าใช้จ่าย ณ สถานที่ท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยที่สุด	1	0.25
น้อย	28	7.00
ปานกลาง	213	53.25
มาก	145	36.25
มากที่สุด	13	3.25
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.1.3 ปัจจัยด้านการขนส่งทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยว

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านการขนส่งทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ตัวอย่าง โดยใช้สถิติเชิงพรรณนาในการวิเคราะห์ข้อมูลค่าสถิติต่าง ๆ ของตัวแปร ได้ดังนี้

1) วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยวในระดับปานกลาง จำนวน 177 คน (ร้อยละ 44.25) รองลงมา คือ ให้ความสำคัญในระดับมาก จำนวน 158 คน (ร้อยละ 39.50) ให้ความสำคัญในระดับน้อย จำนวน 35 คน (ร้อยละ 8.75) และให้ความสำคัญในระดับมากที่สุด จำนวน 30 คน (ร้อยละ 7.50) ดังแสดงในตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง

วัตถุประสงค์ของการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	35	8.75
ปานกลาง	177	44.25
มาก	158	39.50
มากที่สุด	30	7.50
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

2) รายได้

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับรายได้ในการเดินทางทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยวในระดับปานกลาง จำนวน 187 คน (ร้อยละ 46.75) รองลงมา คือ ให้ความสำคัญในระดับมาก จำนวน 131 คน (ร้อยละ 32.75) ให้ความสำคัญในระดับมากที่สุด จำนวน 49 คน (ร้อยละ 12.25) ให้ความสำคัญในระดับน้อย จำนวน 32 คน (ร้อยละ 8.00) และให้ความสำคัญในระดับน้อยที่สุด จำนวน 1 คน (ร้อยละ 0.25) ดังแสดงในตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยที่สุด	1	0.25
น้อย	32	8.00
ปานกลาง	187	46.75
มาก	131	32.75
มากที่สุด	49	12.25
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

3) ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยวในระดับปานกลาง จำนวน 223 คน (ร้อยละ 55.75) รองลงมา คือ ให้ความสำคัญในระดับมาก จำนวน 138 คน (ร้อยละ 34.50) ให้ความสำคัญในระดับน้อย จำนวน

25 คน (ร้อยละ 6.25) ให้ความสำคัญในระดับมากที่สุด จำนวน 12 คน (ร้อยละ 3) และให้ความสำคัญในระดับน้อยที่สุด จำนวน 2 คน (ร้อยละ 0.50) ดังแสดงในตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยที่สุด	2	0.50
น้อย	25	6.25
ปานกลาง	223	55.75
มาก	138	34.50
มากที่สุด	12	3.00
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4) อุปกรณ์ขนส่ง

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับอุปกรณ์ขนส่งในการเดินทางทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยวในระดับปานกลาง จำนวน 167 คน (ร้อยละ 41.75) รองลงมาคือให้ความสำคัญในระดับมาก จำนวน 148 คน (ร้อยละ 37) ให้ความสำคัญในระดับมากที่สุด จำนวน 61 คน (ร้อยละ 15.25) ให้ความสำคัญในระดับน้อย จำนวน 23 คน (ร้อยละ 5.75) และให้ความสำคัญในระดับน้อยที่สุด จำนวน 1 คน (ร้อยละ 0.25) ดังแสดงในตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอุปกรณ์ขนส่ง

อุปกรณ์ขนส่ง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	9	2.25
ปานกลาง	158	39.5
มาก	136	34.00
มากที่สุด	97	24.25
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

5) สถานี

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับสถานีขนส่งทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยวในระดับปานกลาง จำนวน 179 คน (ร้อยละ 44.75) รองลงมา คือ ให้ความสำคัญในระดับมาก จำนวน 147 คน (ร้อยละ 36.75) ให้ความสำคัญในระดับมากที่สุด จำนวน 56 คน (ร้อยละ 14) และให้ความสำคัญในระดับน้อย จำนวน 18 คน (ร้อยละ 4.5) ดังแสดงในตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานี

สถานี	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	18	4.50
ปานกลาง	179	44.75
มาก	147	36.75
มากที่สุด	56	14.00
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

6) ตารางการเดินทาง

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับตารางการเดินทางทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยวในระดับปานกลาง จำนวน 207 คน (ร้อยละ 51.75) รองลงมา คือ ให้ความสำคัญในระดับมาก จำนวน 141 คน (ร้อยละ 35.25) ให้ความสำคัญในระดับน้อย จำนวน 25 คน (ร้อยละ 6.25) ให้ความสำคัญมากที่สุด จำนวน 24 คน (ร้อยละ 6) และให้ความสำคัญในระดับน้อยที่สุด จำนวน 3 คน (ร้อยละ 0.75) ดังแสดงในตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามตารางการเดินทาง

ตารางการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยที่สุด	3	0.75
น้อย	25	6.25
ปานกลาง	207	51.75
มาก	141	35.25
มากที่สุด	24	6.00
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

7) ช่วงเวลาในการเดินทาง

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับช่วงเวลาในการเดินทางทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยวในระดับปานกลาง จำนวน 181 คน (ร้อยละ 45.25) รองลงมา คือ ให้ความสำคัญในระดับมาก จำนวน 165 คน (ร้อยละ 41.25) ให้ความสำคัญในระดับมากที่สุด จำนวน 32 คน (ร้อยละ 8) และให้ความสำคัญในระดับน้อย จำนวน 22 คน (ร้อยละ 5.5) ดังแสดงในตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามช่วงเวลาในการเดินทาง

ช่วงเวลาในการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	22	5.50
ปานกลาง	181	45.25
มาก	165	41.25
มากที่สุด	32	8.00
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

8) ประสพการณ์

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับประสพการณ์ในการเดินทางทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยวในระดับปานกลาง จำนวน 200 คน (ร้อยละ 50) รองลงมาคือให้ความสำคัญในระดับมาก จำนวน 130 คน (ร้อยละ 32.50) ให้ความสำคัญในระดับมากที่สุด จำนวน 52 คน (ร้อยละ 13) ให้ความสำคัญในระดับน้อย จำนวน 16 คน (ร้อยละ 4) และให้ความสำคัญในระดับน้อยที่สุด จำนวน 2 คน (ร้อยละ 0.50) ดังแสดงในตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสพการณ์

ประสพการณ์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยที่สุด	2	0.50
น้อย	16	4.00
ปานกลาง	200	50.00
มาก	130	32.50
มากที่สุด	52	13.00
รวม	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.1.4 ตัวชี้วัดระดับอุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำ

ผลการวิเคราะห์ระดับอุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ตัวอย่าง โดยใช้สถิติเชิงพรรณนาในการวิเคราะห์ข้อมูลค่าสถิติต่าง ๆ ของตัวแปร พบว่าระดับของอุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำของนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 3.23 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยมีระดับของอุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำต่อระยะเวลาพักในการท่องเที่ยวและความต้องการที่จะกลับมาเที่ยวอีกครั้ง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.41 ค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.18 และจำนวนครั้งที่เคยมาเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.92 ดังแสดงในตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20: ระดับของอุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำ

อุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยว ตามลำน้ำ	ระดับอุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำ					ค่าเฉลี่ย	ระดับความ คิดเห็น
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด		
1) ระยะเวลาพักในการ ท่องเที่ยว	1 (0.25)	40 (10.00)	193 (48.25)	128 (32.00)	38 (9.50)	3.41	ปานกลาง
2) ค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ	3 (0.75)	54 (13.5)	224 (56.00)	106 (26.50)	13 (3.25)	3.18	ปานกลาง
3) จำนวนครั้งที่เคยมาเที่ยว	47 (11.75)	69 (17.25)	179 (44.75)	78 (19.50)	27 (6.75)	2.92	ปานกลาง
4) ความต้องการที่จะกลับมา เที่ยวอีกครั้ง	4 (1.00)	49 (12.25)	180 (45.00)	113 (28.25)	54 (13.50)	3.41	ปานกลาง
รวม	55	212	776	425	132	3.23	ปานกลาง

ที่มา: จากการสำรวจ

4.2 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบ

4.2.1 ผลจากข้อตกลงเบื้องต้นในการวิเคราะห์องค์ประกอบ

จากการที่นำตัวแปรทั้งหมด 17 ตัวแปรมาคำนวณหาค่าสถิติ Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO) และ ค่าสถิติ Bartlett's Test of Sphericity พบว่าค่า KMO มีค่าเท่ากับ 0.877 หมายความว่าข้อมูลมีความเหมาะสมดีมากในการนำมาวิเคราะห์องค์ประกอบ และจากค่าสถิติ Bartlett's Test of Sphericity มีค่าสถิติ Chi-square มีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงให้เห็นว่า เมทริกซ์สหสัมพันธ์ไม่เป็นเมทริกซ์เอกลักษณ์ คือ ตัวแปรต่าง ๆ มีความสัมพันธ์กัน จึงเหมาะสมที่จะทำการวิเคราะห์องค์ประกอบต่อไปได้ ดังแสดงในตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21: ค่า Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO) และค่า Bartlett's Test of Sphericity สำหรับตัวแปรทั้งหมดที่ใช้ในการวิเคราะห์อุปสงค์การเดินทางตามลำน้ำเพื่อการท่องเที่ยวภายในประเทศไทย

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0.877
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	2127.504
	df	136
	Sig.	0.000

ที่มา: จากการคำนวณ

จากการวิเคราะห์องค์ประกอบในด้านการท่องเที่ยว โดยนำตัวแปรแต่ละตัวมาคำนวณหาค่าสถิติ Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO) และค่าสถิติ Bartlett's Test of Sphericity พบว่าค่า KMO มีค่าเท่ากับ 0.774 หมายความว่าข้อมูลมีความเหมาะสมดี ในการนำมาวิเคราะห์องค์ประกอบ และจากค่าสถิติ Bartlett's Test of Sphericity มีค่าสถิติ Chi-square มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.000 แสดงให้เห็นว่า เมทริกซ์สหสัมพันธ์ไม่เป็นเมทริกซ์เอกลักษณะ คือตัวแปรต่าง ๆ มีความสัมพันธ์กัน จึงเหมาะสมที่จะทำการวิเคราะห์องค์ประกอบต่อไปได้ ดังแสดงในตารางที่ 4.23

ตารางที่ 4.23: ค่า Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO) และค่า Bartlett's Test of Sphericity ด้านการท่องเที่ยว

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0.774
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	334.897
	df	10
	Sig.	0.000

ที่มา: จากการคำนวณ

จากการวิเคราะห์องค์ประกอบในด้านการขนส่งทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยว โดยนำตัวแปรแต่ละตัวมาคำนวณหาค่าสถิติ Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO) และค่าสถิติ Bartlett's Test of Sphericity พบว่าค่า KMO มีค่าเท่ากับ 0.850 หมายความว่าข้อมูลมีความเหมาะสมดีมาก ในการนำมาวิเคราะห์องค์ประกอบ และจากค่าสถิติ Bartlett's Test of Sphericity มีค่าสถิติ Chi-square มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.000 แสดงให้เห็นว่า เมทริกซ์สหสัมพันธ์ไม่เป็น

เมทริกซ์เอกลักษณะ คือ ตัวแปรต่าง ๆ มีความสัมพันธ์กัน จึงเหมาะสมที่จะทำการวิเคราะห์องค์ประกอบต่อไปได้ ดังแสดงในตารางที่ 4.24

ตารางที่ 4.24: ค่า Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO) และค่า Bartlett's Test of Sphericity ด้านการขนส่งทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยว

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0.850
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	868.346
	df	28
	Sig.	0.000

ที่มา: จากการคำนวณ

จากการวิเคราะห์องค์ประกอบในด้านอุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำ โดยนำตัวแปรแต่ละตัวมาคำนวณหาค่าสถิติ Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO) และค่าสถิติ Bartlett's Test of Sphericity พบว่าค่า KMO มีค่าเท่ากับ 0.706 หมายความว่าข้อมูลมีความเหมาะสมดี ในการนำมาวิเคราะห์องค์ประกอบ และจากค่าสถิติ Bartlett's Test of Sphericity มีค่าสถิติ Chi-square มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.000 แสดงให้เห็นว่า เมทริกซ์สหสัมพันธ์ไม่เป็นเมทริกซ์เอกลักษณะ คือ ตัวแปรต่าง ๆ มีความสัมพันธ์กัน จึงเหมาะสมที่จะทำการวิเคราะห์องค์ประกอบต่อไปได้ ดังแสดงในตารางที่ 4.25

ตารางที่ 4.25: ค่า Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO) และค่า Bartlett's Test of Sphericity ด้านอุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำ

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0.706
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	332.945
	df	6
	Sig.	0.000

ที่มา: จากการคำนวณ

4.2.2 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ

จากการวิเคราะห์องค์ประกอบ โดยการสกัดองค์ประกอบขั้นต้นโดยวิธี Principal Component Analysis หมุนแกนแบบมุมฉาก (Orthogonal) ด้วยวิธีแวนิแมกซ์ (Varimax) (Swanson and Horridge, 2004, 2006; กัลยา วานิชย์บัญชา, 2553) โดยที่ค่าไอเกน (Eigenvalues) ต้องมีค่ามากกว่า 1 (สุภมาส อังสุโชติ และคณะ, 2552) เพื่อสามารถอธิบายความแปรปรวนระหว่างตัวแปรในแต่ละองค์ประกอบให้มากที่สุด การสกัดองค์ประกอบขั้นต้นจะกระทำกับตัวแปรจำนวน 3 ตัวแปร ได้แก่ การท่องเที่ยว (TOUR_M) การขนส่งทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยว (TRANS_T) และอุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำ (DEM_TOUR) โดยจะยอมรับตัวแปรที่มีค่ามากกว่า 0.40 ขึ้นไป และจะตัดตัวแปรที่มีค่าน้อยกว่า 0.40 ออกจากสมมติฐานการวิจัย และมีการพิจารณาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) คือ ค่า Cronbach's Alpha โดยค่าที่มีการยอมรับมากที่สุดต้องมีค่ามากกว่า 0.60 (Swanson and Horridge, 2004, 2006)

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบของตัวแปรด้านการท่องเที่ยว (TOUR_M) มีการสกัดขั้นต้นเพียง 1 องค์ประกอบ จึงไม่มีการหมุนแกน และพบว่า มีตัวแปรที่สำคัญ 5 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.574 ถึง 0.738 มีค่าไอเกนเท่ากับ 2.344 ค่าร้อยละความแปรปรวนเท่ากับ 46.880 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.714 แสดงว่าตัวแปรทั้ง 5 ตัวแปรสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรด้านการท่องเที่ยวได้ดีที่สุด โดยตัวแปรเวลาว่าง (X_3) มีความสัมพันธ์กับการท่องเที่ยวสูงที่สุด และตัวแปรค่าใช้จ่าย ณ สถานที่ท่องเที่ยว (X_5) มีความสัมพันธ์กับการท่องเที่ยวต่ำที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.26

ตารางที่ 4.26: ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบของตัวแปรด้านการท่องเที่ยว (TOUR_M)

ปัจจัย	น้ำหนักขององค์ประกอบ
ความบันเทิงและการดูแล (X_1)	0.643
รสนิยม (X_2)	0.730
เวลาว่าง (X_3)	0.738
ฤดูกาล (X_4)	0.723
ค่าใช้จ่าย ณ สถานที่ท่องเที่ยว (X_5)	0.574
ค่าไอเกน (Eigenvalues)	2.344
% of Variance	46.880
Cronbach's Alpha	0.714

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis.

ที่มา: จากการคำนวณ

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบของตัวแปรด้านการขนส่งทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยว (TRANS_T) มีการสกัดขึ้นต้นเพียง 1 องค์ประกอบ จึงไม่มีการหมุนแกน และพบว่ามีตัวแปรที่สำคัญ 8 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.525 ถึง 0.789 มีค่าไอเกนเท่ากับ 3.492 ค่าร้อยละความแปรปรวนเท่ากับ 43.649 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.811 แสดงว่าตัวแปรทั้ง 8 ตัวแปรสามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรด้านการขนส่งทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยว ได้ดีที่สุด โดยตัวแปรสถานี (X_{10}) มีความสัมพันธ์กับการท่องเที่ยวสูงที่สุด และตัวแปรวัตถุประสงค์ของการเดินทาง (X_6) มีความสัมพันธ์กับการท่องเที่ยวต่ำที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.27: ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบของตัวแปรการขนส่งทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยว (TRANS_T)

ปัจจัย	น้ำหนักขององค์ประกอบ
วัตถุประสงค์ของการเดินทาง (X_6)	0.525
รายได้ (X_7)	0.545
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (X_8)	0.571
อุปกรณ์ขนส่ง (X_9)	0.772
สถานี (X_{10})	0.789
ตารางการเดินทาง (X_{11})	0.662
ช่วงเวลาในการเดินทาง (X_{12})	0.650
ประสบการณ์ (X_{13})	0.716
ค่าไอเกน (Eigenvalues)	3.492
% of Variance	43.649
Cronbach's Alpha	0.811

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis.

ที่มา: จากการคำนวณ

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบของตัวแปรด้านอุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำ (DEM_TOUR) มีการสกัดขึ้นต้นเพียง 1 องค์ประกอบ จึงไม่มีการหมุนแกน และพบว่ามีตัวแปรที่สำคัญ 4 ตัวแปร มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.596 ถึง 0.839 มีค่าไอเกนเท่ากับ 2.166 ค่าร้อยละความแปรปรวนเท่ากับ 54.161 และค่า Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.702 แสดงว่าตัวแปรทั้ง 4 ตัวแปร สามารถอธิบายความสัมพันธ์ภายในตัวแปรด้านอุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำได้ดีที่สุด โดยตัวแปร ระยะเวลาพักในการท่องเที่ยว (Y_1) มีความสัมพันธ์กับการท่องเที่ยวสูงที่สุด และ

ตัวแปรค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ (Y_2) มีความสัมพันธ์กับการท่องเที่ยวต่ำที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 4.28

ตารางที่ 4.28: ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบของตัวแปรอุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำ
(DEM_TOUR)

ปัจจัย	น้ำหนักขององค์ประกอบ
ระยะเวลาพักในการท่องเที่ยว (Y_1)	0.839
ค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ (Y_2)	0.596
จำนวนครั้งที่เคยมาท่องเที่ยว (Y_3)	0.664
ความต้องการที่จะกลับมาเที่ยวอีกครั้ง (Y_4)	0.816
ค่าไอเกน (Eigenvalues)	2.166
% of Variance	54.161
Cronbach's Alpha	0.702

หมายเหตุ: Extraction Model: Principle Component Analysis.

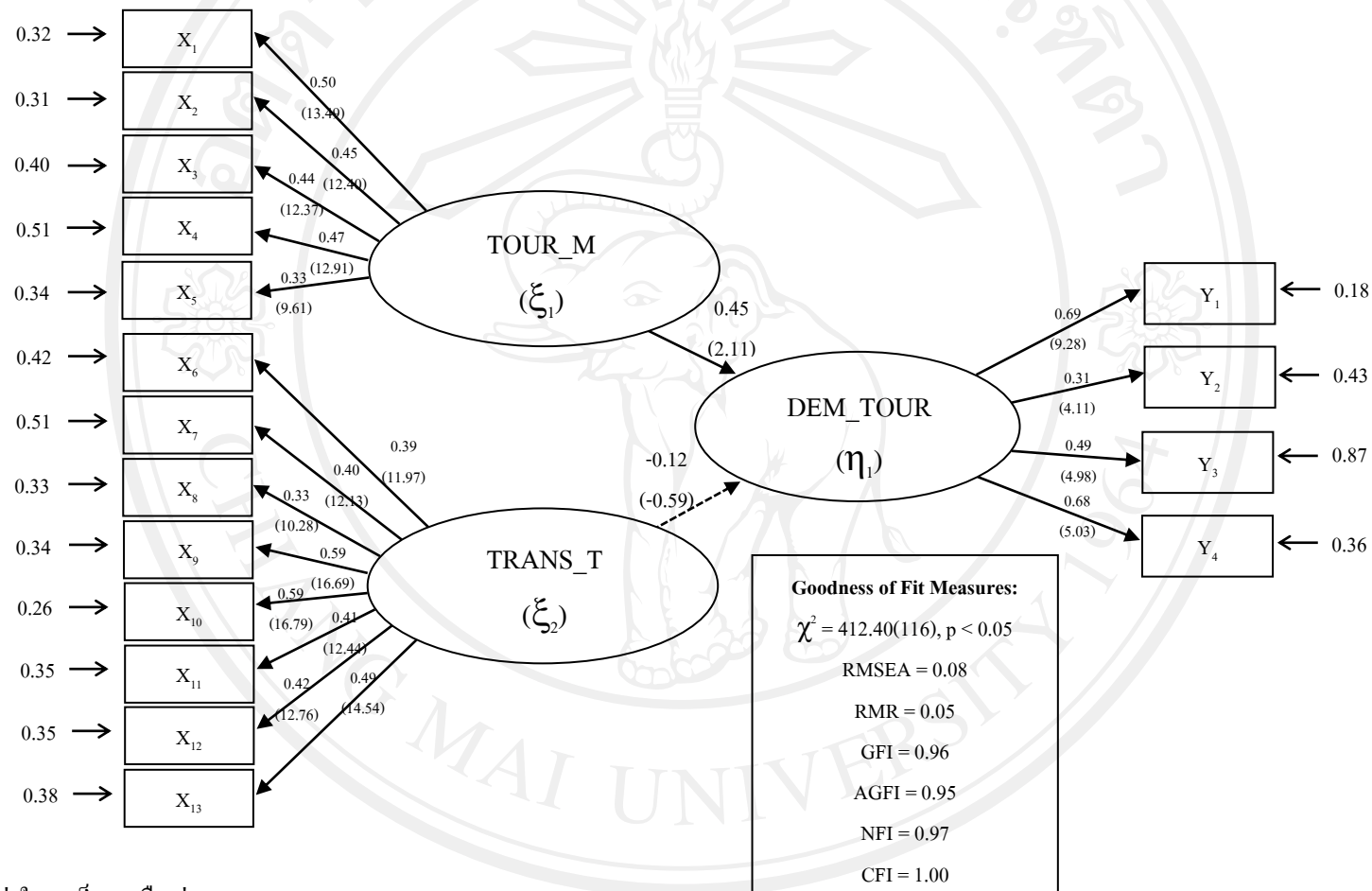
ที่มา: จากการคำนวณ

4.2.3 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model)

การวิเคราะห์องค์ประกอบแบบจำลองสมการโครงสร้าง โดยการใช้เมทริกซ์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Matrix) ในการประมาณค่าแบบจำลองสมมติฐานที่ได้กำหนดไว้เบื้องต้น ดังแสดงในรูปที่ 4.1 โดยตารางที่ 4.29 แสดงค่าสัมประสิทธิ์ของน้ำหนักองค์ประกอบและค่าสถิติของตัวแปรแฝงต่าง ๆ ในแบบจำลองสมการโครงสร้าง และตารางที่ 4.30 แสดงค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลและค่าสถิติของตัวแปรต่าง ๆ ในแบบจำลองโครงสร้าง โดยที่ค่า Chi-square มีค่าเท่ากับ 412.40 มีค่าองศาอิสระเท่ากับ 116 ($p < 0.05$) หมายความว่า แบบจำลองดังกล่าวมีค่า Chi-square ที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ซึ่งค่า Chi-square ยังมีนัยสำคัญทางสถิติแบบจำลองที่คตินั้นควรมีค่า Chi-square ที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

แต่อย่างไรก็ตามผลการตรวจสอบในด้านความสอดคล้องเชิงประจักษ์และการตรวจสอบความตรงของแบบจำลอง ที่ได้เสนอไว้ในบทที่ 2 และ 3 พบว่า ผลการประมาณค่าและค่าดัชนีส่วนใหญ่มีความเหมาะสมแล้ว โดยค่า Chi-square เป็นดัชนีชี้วัดพื้นฐานที่แสดงความเหมาะสมของแบบจำลองทั้งหมดและสามารถเข้าถึงความแตกต่างที่สำคัญระหว่างกลุ่มเมทริกซ์ความแปรปรวนร่วม (Bentler, 1990) อย่างไรก็ตาม ค่า Chi-square ไม่สามารถที่จะใช้เพื่อพิสูจน์ถึงความเหมาะสม

ได้เพียงอย่างเดียว เนื่องจากค่า Chi-square มีความอ่อนไหวต่อขนาดของกลุ่มตัวอย่างเป็นอย่างมาก หากมีกลุ่มตัวอย่างจำนวนมาก อาจทำให้ค่า Chi-square ตัดสินแบบจำลองไม่เหมาะสม (Jöreskog and Sörbom, 1989) ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเหมาะสมจึงควรพิจารณาค่าดัชนีอื่น ๆ ร่วมกัน ดังแสดงในตารางที่ 4.31 พบว่าค่าสัดส่วน Chi-square ($\chi^2/df = 412.40/116$) มีค่าเท่ากับ 3.56 ซึ่งมีค่าไม่เกิน 5.00 (Wheaton, et al., 1977) ค่า RMSEA และค่า SRMR มีค่าเท่ากับ 0.08 และ 0.07 ตามลำดับ ถือว่าเป็นค่าที่เหมาะสม เนื่องจากมีค่าน้อยกว่า 0.08 (Hu & Bentler, 1999; MacCallum, et al., 1996) สำหรับค่า RMR มีค่าเท่ากับ 0.05 มีค่าเข้าใกล้ศูนย์ ถือว่าเป็นค่าที่เหมาะสม ส่วนค่า GFI AGFI NFI NNFI และ CFI มีค่าเท่ากับ 0.96 0.95 0.97 1.00 และ 1.00 ตามลำดับ ถือว่าเป็นค่าที่เหมาะสม เนื่องจากค่าสถิติดังกล่าวมีค่ามากกว่า 0.90 (Bentler, 1990) ดังนั้นจะเห็นได้ว่ามีเพียงปัจจัยด้านการท่องเที่ยวมีอิทธิพลต่ออุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำของนักท่องเที่ยวภายในประเทศ



หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บ () คือ ค่า T-value

- > แสดงความสัมพันธ์ที่ไม่มีนัยสำคัญ
- > แสดงความสัมพันธ์ที่มีนัยสำคัญ

รูปที่ 4.1: ผลการวิเคราะห์แบบจำลองสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model)

ตารางที่ 4.29: ค่าสัมประสิทธิ์ของน้ำหนักองค์ประกอบและค่าสถิติของตัวแปรแฝงต่าง ๆ ในแบบจำลองสมการ โครงสร้าง

องค์ประกอบ	สัญลักษณ์	ค่าสัมประสิทธิ์ของน้ำหนักองค์ประกอบ*	ค่าสถิติ
การท่องเที่ยว	TOUR_M		
ความบันเทิงและการดูแล	X_1	0.50	13.49
รสนิยม	X_2	0.45	12.40
เวลาว่าง	X_3	0.44	12.37
ฤดูกาล	X_4	0.47	12.91
ค่าใช้จ่าย ณ สถานที่ท่องเที่ยว	X_5	0.33	9.61
การขนส่งทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยว	TRANS_T		
วัตถุประสงค์ของการเดินทาง	X_6	0.39	11.97
รายได้	X_7	0.40	12.13
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	X_8	0.33	10.28
อุปกรณ์ขนส่ง	X_9	0.59	16.69
สถานี	X_{10}	0.59	16.79
ตารางการเดินทาง	X_{11}	0.41	12.44
ช่วงเวลาในการเดินทาง	X_{12}	0.42	12.76
ประสบการณ์	X_{13}	0.49	14.54
อุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำ	DEM_TOUR		
ระยะเวลาพักในการท่องเที่ยว	Y_1	0.69	9.28
ค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ	Y_2	0.31	4.11
จำนวนครั้งที่เคยมาเที่ยว	Y_3	0.49	4.98
ความต้องการที่จะกลับมาเที่ยวอีกครั้ง	Y_4	0.68	5.03

หมายเหตุ: * ประเมินค่าด้วยโปรแกรมสถิติลิสเรด ณ ระดับนัยสำคัญ $p < 0.05$

ที่มา: จากการคำนวณ

ตารางที่ 4.30: ค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลและค่าสถิติของตัวแปรต่าง ๆ ในแบบจำลองสมการ
โครงสร้าง

ตัวแปร	สัญลักษณ์	ค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพล*	ค่าสถิติ
การท่องเที่ยว	TOUR_M	0.45	2.11
การขนส่งทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยว	TRANS_T	-0.12 ^{NS}	-0.59

หมายเหตุ: * ประมวลค่าด้วยโปรแกรมสถิติลิสเรล ณ ระดับนัยสำคัญ $p < 0.05$

NS = ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นที่ 95%

ที่มา: จากการคำนวณ

ตารางที่ 4.31: ค่าสถิติที่ใช้วัดความกลมกลืนของแบบจำลองความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่าง
การท่องเที่ยว การขนส่งทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยว และอุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยว
ตามลำน้ำ

สถิติที่ใช้วัดความกลมกลืน	เงื่อนไข	ค่าที่ได้
χ^2		412.40
df		116
χ^2 significance	$P < \text{or} = 0.05$	0.00
χ^2/df	< 5.0	3.56
RMSEA	< 0.08	0.08
RMR	เข้าใกล้ 0	0.05
SRMR	< 0.08	0.07
GFI	> 0.90	0.96
AGFI	> 0.90	0.95
NFI	> 0.90	0.97
NNFI	> 0.90	1.00
CFI	> 0.90	1.00

หมายเหตุ: χ^2 = Chi-square; df = degrees of freedom; RMSEA = Root Mean Square Error of Approximation;

RMR = Root Mean Square Residual; SRMR = Standardized Root Mean Square Residual; GFI =

Goodness-of-Fit Index; AGFI = Adjusted Goodness of Fit Index; AGFI; NFI = Normed Fit Index;

NNFI = Non-Normed Fit Index; CFI = Comparative Fit Index; CFI.

ที่มา: จากการคำนวณ

ผลการศึกษาดังแสดงในรูปที่ 4.1 พบว่า การวิเคราะห์ยอมรับสมมติฐานที่ 1 ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 กล่าวคือ ปัจจัยด้านการท่องเที่ยว (ได้แก่ ความบันเทิงและการดูแล รสนิยม เวลาว่าง ฤดูกาล และค่าใช้จ่าย ณ สถานที่ท่องเที่ยว) มีอิทธิพลทางบวกต่ออุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำ (ได้แก่ ระยะเวลาพักในการท่องเที่ยว ค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการ จำนวนครั้งที่เคยมาท่องเที่ยว และความต้องการที่จะกลับมาเที่ยวอีกครั้ง) เท่ากับ 0.45 ($t = 2.11$) ซึ่งจากการวิเคราะห์ผลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าความต้องการในการเดินทางท่องเที่ยวตามลำน้ำนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านการท่องเที่ยว แม้จะไม่ได้ขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ แต่ก็มีหลายปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการท่องเที่ยวตามลำน้ำ เช่น ปัจจัยด้านความบันเทิงและการดูแล รสนิยม เวลาว่าง ฤดูกาล และค่าใช้จ่าย ณ สถานที่ท่องเที่ยว ดังนั้นการวิจัยเกี่ยวกับแบบจำลองสมการโครงสร้างจึงถือว่าเป็นการพัฒนาแบบจำลองอุปสงค์การท่องเที่ยวที่จะเป็นแนวทางให้กับผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการคมนาคมขนส่ง สามารถนำผลการศึกษาที่ได้มาช่วยในตัดสินใจในการประกอบธุรกิจ และเป็นแนวทางให้กับภาครัฐ ในการเลือกวางนโยบายแผนพัฒนาการท่องเที่ยวทางน้ำภายในประเทศในด้านการขนส่งในอนาคต

4.3 การอภิปรายผลการศึกษา

จากการศึกษาในครั้งนี้พบว่าปัจจัยด้านการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำไม่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์เพื่อการท่องเที่ยวตามลำน้ำซึ่งไม่สอดคล้องกับกรอบแนวคิดของการศึกษาที่กำหนดไว้ในขั้นต้น สำหรับสาเหตุที่ผลการศึกษาไม่สอดคล้องกับกรอบแนวคิดนั้นสามารถอธิบายได้ดังนี้

1) นักท่องเที่ยวมีแรงจูงใจต่อจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวมากกว่าแรงจูงใจที่มีต่อวิธีการเดินทาง

โดยทั่วไปแรงจูงใจ หมายถึง บางสิ่งบางอย่างที่อยู่ภายในตัวของบุคคล และมีผลทำให้บุคคลต้องกระทำ หรือมีพฤติกรรมในลักษณะต่าง ๆ หรือกล่าวได้อีกอย่างคือ แรงจูงใจเป็นเหตุให้เกิดการกระทำ โดยทั่วไปแรงจูงใจมักจะประกอบไปด้วย ก) แรงจูงใจภายใน ซึ่งหมายถึง แรงจูงใจที่มาจากลักษณะเฉพาะของบุคคลและนำไปสู่แรงขับในการแสดงพฤติกรรม ในขณะที่ ข) แรงจูงใจภายนอก หมายถึง แรงจูงใจที่เกิดขึ้นจากสิ่งเร้าภายนอกต่าง ๆ อันจะนำไปสู่การแสดงพฤติกรรม ซึ่งความปรารถนาในการดำเนินกิจกรรมในตัวบุคคลอาจเกิดจากสิ่งเร้าภายในหรือภายนอก แต่เพียงอย่างเดียว หรือทั้งสองอย่างพร้อมกันได้ (Walters, 1986)

ดังนั้น การวิจัยในครั้งนี้อาจจะเป็นไปได้ว่านักท่องเที่ยวตามลำน้ำมีแรงจูงใจภายใน (การแสดงความรักพอใจ ณ จุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว) มากกว่าแรงจูงใจภายนอก (สิ่งกระตุ้นอื่น ๆ ที่สนับสนุนให้เกิดการท่องเที่ยว เช่น การขนส่ง เป็นต้น)

2) นักท่องเที่ยวไม่แสดงออกซึ่งความคาดหวัง

ความคาดหวัง เป็นการตั้งความปรารถนาหรือการพยากรณ์ล่วงหน้าของบุคคลในสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ประกอบไปด้วย ก) ความคาดหวังที่มีต่อผลลัพธ์ (Valence) และ ข) ความคาดหวังที่ต่อเครื่องมือ อุปกรณ์ ตลอดจนวิถีทางอันจะนำไปสู่ความพึงพอใจต่อผลลัพธ์ (Instrumentality) (Vroom, 1967) โดยความคาดหวังเป็นองค์ประกอบด้านความรู้สึกของเจตคติ ซึ่งไม่จำเป็นต้องแสดงออกหรืออธิบายได้ด้วยเหตุผลก็ได้ กล่าวคือความคาดหวังจึงเป็นเพียงปฏิกริยาด้านความรู้สึก ต่อสิ่งเร้า หรือสิ่งกระตุ้น ที่แสดงออกมาในลักษณะของผลลัพธ์สุดท้ายของกระบวนการการประเมิน โดยบ่งบอกถึงทิศทางของผลการประเมินว่าเป็นไปในลักษณะทิศทางบวกหรือทิศทางลบ หรือไม่มีปฏิกริยา คือ เฉย ๆ ต่อสิ่งเร้า หรือสิ่งกระตุ้นนั้นได้ (วิโรจน์ สารัตนะ, 2543)

ดังนั้น จึงเป็นไปได้ที่กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยในครั้งนี้ ไม่ได้คาดหวังต่อสิ่งเร้าต่าง ๆ ที่จะนำไปสู่ความพึงพอใจต่อผลลัพธ์ (นักท่องเที่ยวตามลำน้ำไม่ได้คาดหวังต่อการได้รับความพึงพอใจจากการขนส่ง) แต่กลุ่มตัวอย่างแสดงออกเฉพาะความคาดหวังที่มีต่อผลลัพธ์ (นักท่องเที่ยวตามลำน้ำคาดหวังต่อจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวมากกว่า) ดังนั้น จึงน่าจะเชื่อว่าความคาดหวังของนักท่องเที่ยว (Tourist Expectations) สามารถทำให้นักท่องเที่ยวสนใจเดินทางมายังจุดหมายปลายทางแห่งนั้นได้ ได้แก่ ทรัพยากรทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และกิจกรรมของชุมชน เป็นต้น

นอกจากนี้ สาเหตุที่ทำให้นักท่องเที่ยวไม่แสดงออกถึงความคาดหวังที่มีต่อเครื่องมือ อุปกรณ์ ตลอดจนวิถีทางอันจะนำไปสู่ความพึงพอใจต่อผลลัพธ์ อาจเกิดขึ้นได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลนั้นเป็นช่วงที่นักท่องเที่ยวมีความต้องการในการเดินทางน้อย (Off-peak) ซึ่งไม่ใช่ช่วงเวลาหรือฤดูกาลที่นักท่องเที่ยวมีความต้องการในการเดินทางสูง (Peak) จนทำให้นักท่องเที่ยวอาจจะไม่ได้คำนึงถึงเครื่องมือที่จะนำไปสู่การท่องเที่ยวก็เป็นได้

4.4 สรุป

การศึกษาถึงการวิเคราะห์อุปสงค์การเดินทางตามลำน้ำ เพื่อการท่องเที่ยวภายในประเทศไทย ในครั้งนี้ ประกอบด้วย ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทย และผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเพื่อหารูปแบบความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงสาเหตุของตัวแปรต่าง ๆ ในแบบจำลองโครงสร้างเชิงเส้น รวมทั้งมีการอภิปรายผลการศึกษา ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ยอมรับว่า ปัจจัยด้านการท่องเที่ยวมีอิทธิพลทางบวกต่ออุปสงค์เพื่อ

การท่องเที่ยวตามลำนํ้าของนักท่องเที่ยวภายในประเทศ ในส่วนบทถัดไปจะกล่าวถึงการสรุปผล
การศึกษา ข้อเสนอแนะ ข้อจำกัดของการวิจัย และแนวทางในการวิจัยในอนาคต



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved