

เปรียบเทียบปัจจัยและพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและ  
สนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19

The Comparison of Factors Influencing the Decision to Use Suvarnabhumi  
Airport and Don Muang Airport of Thai Tourists during COVID-19 Pandemic

เปรียบเทียบปัจจัยและพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและ  
สนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19

The Comparison of Factors Influencing the Decision to Use Suvarnabhumi Airport and  
Don Muang Airport of Thai Tourists during COVID-19 Pandemic

ประภาศิริ ประสารสุข

การค้นคว้าอิสระเป็นส่วนการศึกษาตามหลักสูตร  
ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยว  
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ  
ปีการศึกษา 2565  
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยกรุงเทพ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

อนุมัติให้การค้นคว้าอิสระเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยว

เรื่อง เปรียบเทียบปัจจัยและพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและ  
สนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19

ผู้วิจัย

ประภาศิริ ประสารสุข

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษา

---

ดร.สุชาดา เจริญพันธุ์ศิริกุล

ผู้เชี่ยวชาญ

---

ดร. มณีเนตร วรชนะนันท์

ประภาศิริ ประสารสุข. ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, กุมภาพันธ์ 2565, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

เปรียบเทียบปัจจัยและพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19 (129 หน้า)

อาจารย์ที่ปรึกษา : ดร.สุชาดา เจริญพันธุ์ศิริกุล

### บทคัดย่อ

งานค้นคว้าอิสระนี้ มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินของนักท่องเที่ยวชาวไทย 2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย 3) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยการใช้บริการที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย

วิธีดำเนินการค้นคว้าอิสระ ประกอบด้วย 1) กลุ่มตัวอย่าง คือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองระหว่าง เดือน มีนาคม ปี 2563 ถึง เดือน มีนาคม ปี 2564 จำนวน 400 คน 2) แบบสอบถาม (Questionnaire) ที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยและพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย ในสถานการณ์โควิด-19 3) สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน Independent Sample t-test, และ F-test

จากผลการวิเคราะห์พบว่า พบว่า 1) ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน แตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 2) พฤติกรรมของผู้บริโภค ได้แก่ ความถี่ในการเดินทาง ผู้ร่วมเดินทาง และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง แตกต่างกันส่งผลให้การตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 แตกต่างกัน ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 3) ปัจจัยการใช้บริการสนามบินที่บริการ ได้แก่ ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิน การให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร และ ความสะอาดปลอดภัยของสนามบิน การป้องกันโรคโควิด - 19 มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

คำสำคัญ : นักท่องเที่ยวชาวไทย, การตัดสินใจเลือกใช้, เชื้อไวรัสโควิด - 19

Prasansuk, P. Master of Arts Program in Hospitality and Tourism Industry Management, February 2022, Graduate School, Bangkok University.

The Comparison of Factors Influencing the Decision to Use Suvarnabhumi Airport and Don Muang Airport of Thai Tourists during COVID-19 Pandemic (129 pp.)

Advisor: Suchada Chareanpunsirikul, D.B.A

### **ABSTRACT**

This independent study aims (1) to compare the differences of demographic factor influencing the decision to use the airport service between Suvarnabhumi airport and Don Muang airport of Thai tourists. (2) to compare the differences of tourist behavior influencing the decision to use the airport service between Suvarnabhumi airport and Don Muang airport of Thai tourists And (3) to compare service factors influencing the decision to use the airport service between Suvarnabhumi airport and Don Muang airport of Thai tourists.

Methods for conducting independent study consisted of (1) the sample group was 400 Thai tourists using Suvarnabhumi Airport and Don Mueang Airport between March 2020 and March 2021., (2) questionnaire related to factors and customer behaviors that influencing the decision to use Suvarnabhumi Airport and Don Mueang Airport of Thai tourists during COVID-19 pandemic., (3) data analysis including frequency, percentage, mean, standard deviation, independent sample t-test, and f-test.

The research found that (1) demographic factors, which were age, career, and income were different influencing the decision to use Suvarnabhumi Airport and Don Muang Airport of Thai tourists during COVID-19 pandemic at the had statistical significance level of 0.05 (2) consumer behavior which were travel frequency, travel companion, and travel expenses were different influencing the decision to use Suvarnabhumi Airport and Don Muang Airport of Thai tourists during COVID-19 pandemic at the statistical significance level of 0.05 (3) service factors which were use of travel within the airport, airport facilities, service of staff in the terminal, and the cleanliness and safety of the airport preventing COVID-19 influencing the decision

to use Suvarnabhumi Airport and Don Muang Airport of Thai tourists during COVID-19 pandemic at the statistical significance level of 0.05.

*Keywords : Thai Tourists, Decision to use, COVID-19 Pandemic*

### กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่องเปรียบเทียบปัจจัยและพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิน สุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19 ขอขอบพระคุณ ดร. สุชาดา เจริญพันธุ์ศิริกุล อาจารย์ที่ปรึกษาการทำการค้นคว้าวิจัยนี้ทั้งให้คำแนะนำ คอยตรวจสอบข้อแก้ไข จุดบกพร่องต่าง ๆ ที่ทำให้เป็นประโยชน์ต่อผู้วิจัย จนทำให้การศึกษาค้นคว้านี้เสร็จสมบูรณ์

ขอบพระคุณนักท่องเที่ยวชาวไทยทุกท่านที่สละเวลาอันมีค่าในทั้งช่วงเวลาพักผ่อนหรือเวลาทำงานของท่านให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ประกอบการศึกษาค้นคว้างานวิจัยครั้งนี้จนทำให้งานวิจัยสำเร็จสมบูรณ์

และทั้งนี้ขอกราบขอบพระคุณทั้งคุณพ่อและคุณแม่ ที่ให้การสนับสนุนและคอยช่วยเหลือให้คำติชมและคำแนะนำต่าง ๆ มาโดยตลอด เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาต่อไปได้ ท้ายที่สุดนี้ขอขอบพระคุณเพื่อน ๆ พี่ ๆ น้อง ๆ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือและให้คำแนะนำ คำติชม ในด้านต่าง ๆ เพื่อให้กลับมาแก้ไขและเป็นประโยชน์ต่องานวิจัยในครั้งนี้สำเร็จไปได้ด้วยดี ซึ่งการศึกษาครั้งนี้จะสามารถนำไปเป็นประโยชน์ทั้งต่อผู้วิจัยและผู้สนใจศึกษางานวิจัยในครั้งต่อไป

ประกาศิตริ ประสารสุข



## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	
กิตติกรรมประกาศ	ช
สารบัญตาราง	ฎ
สารบัญภาพ	ธ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย	3
1.3 ขอบเขตงานวิจัย	3
1.4 คำถามงานวิจัย	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ	5
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล	7
2.2 ข้อมูลสนามบินสุวรรณภูมิ	8
2.3 ข้อมูลสนามบินดอนเมือง	9
2.4 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวกับการตัดสินใจเลือกใช้บริการ	9
2.5 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการ	12
2.6 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยว	15
2.7 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจ	16
2.8 ผลกระทบสถานการณ์โควิด-19 ต่อธุรกิจการบิน	17
2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	19
2.10 กรอบแนวคิดในการวิจัย	21
2.11 สมมุติฐานงานวิจัย	22
บทที่ 3 ระเบียบวิจัยและวิธีการดำเนินการวิจัย	
3.1 ประเภทของงานวิจัย	24

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 ระเบียบวิจัยและวิธีการดำเนินการวิจัย (ต่อ)	
3.2 กลุ่มประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	24
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	25
3.4 การทดสอบเครื่องมือ	27
3.5 วิธีการรวบรวมข้อมูล	27
3.6 วิธีวิเคราะห์ข้อมูล	28
บทที่ 4 ผลการวิจัย	
4.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม	30
4.2 พฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิเนสสุวรรณภูมิ และสนามบิเนสคอนเน็ทเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19	33
4.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิเนสสุวรรณภูมิ และสนามบิเนสคอนเน็ทเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19	35
4.4 การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิเนสสุวรรณภูมิและสนามบิเนสคอนเน็ทเมือง ของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19	40
4.5 การทดสอบสมมติฐาน	45
บทที่ 5 สรุปผล อภิปรายผล ข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุปผล	110
5.2 อภิปรายผล	114
5.3 ข้อเสนอแนะ	116
บรรณานุกรม	118
ภาคผนวก	121
ภาคผนวก ก แบบสอบถามงานวิจัย	122
ประวัติผู้เขียน	129

## สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.1:	ตารางแสดงอัตราการลดลงของจำนวนที่นั่งโดยสารทั่วโลกในปี 2563 เปรียบเทียบกับปี 2562	2
ตารางที่ 1.2:	ตารางแสดงระยะเวลาในการทำงานวิจัยเล่มนี้	4
ตารางที่ 4.1:	แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม	30
ตารางที่ 4.2:	แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม	33
ตารางที่ 4.3:	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ เลือกใช้สนามบิน	35
ตารางที่ 4.4:	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ เลือกใช้สนามบิน ด้านความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน	36
ตารางที่ 4.5:	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ เลือกใช้สนามบิน ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิน	37
ตารางที่ 4.6:	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ เลือกใช้สนามบิน ด้านการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร	38
ตารางที่ 4.7:	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ เลือกใช้สนามบิน ด้านความปลอดภัยของสนามบิน ป้องกันโรค โควิด - 19	39
ตารางที่ 4.8:	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิน สุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์ โควิด - 19	40
ตารางที่ 4.9:	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิน สุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์ โควิด - 19 ด้านชื่อเสียงของสนามบิน	41
ตารางที่ 4.10:	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิน สุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์ โควิด - 19 ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน	42

## สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.11: ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านความสะดวกในการเดินทาง	43
ตารางที่ 4.12: ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิน	44
ตารางที่ 4.13: เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามเพศ	45
ตารางที่ 4.14: เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามอายุ	46
ตารางที่ 4.15: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามอายุ โดยรวม	47
ตารางที่ 4.16: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามอายุ ด้านชื่อเสียงของสนามบิน	48
ตารางที่ 4.17: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามอายุ ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน	48
ตารางที่ 4.18: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามอายุ ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิน	49
ตารางที่ 4.19: เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามระดับการศึกษา	50

## สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.20: เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิหรือสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ	51
ตารางที่ 4.21: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิหรือสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ โดยรวม	53
ตารางที่ 4.22: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิหรือสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ	54
ตารางที่ 4.23: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิหรือสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ	55
ตารางที่ 4.24: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิหรือสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ ด้านความสะดวกในการเดินทาง	56
ตารางที่ 4.25: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิหรือสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ	57
ตารางที่ 4.26: เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิหรือสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	58
ตารางที่ 4.27: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิหรือสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือนโดยรวม	59

## สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.28: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้านชื่อเสียงของสนามบิน	60
ตารางที่ 4.29: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน	61
ตารางที่ 4.30: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้านความสะดวกในการเดินทาง	62
ตารางที่ 4.31: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิน	63
ตารางที่ 4.32: เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามภูมิลำเนา	64
ตารางที่ 4.33: เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทาง	65
ตารางที่ 4.34: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทาง ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิน	67
ตารางที่ 4.35: เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง	68

## สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.36: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง โดยรวม	69
ตารางที่ 4.37: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง ด้านชื่อเสียงของสนามบิน	70
ตารางที่ 4.38: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน	71
ตารางที่ 4.39: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง ด้านความสะดวกในการเดินทาง	71
ตารางที่ 4.40: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิน	72
ตารางที่ 4.41: เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง	73
ตารางที่ 4.42: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง โดยรวม	74
ตารางที่ 4.43: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง ด้านชื่อเสียงของสนามบิน	75

## สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.44: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน	76
ตารางที่ 4.45: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิน	77
ตารางที่ 4.46: เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามวิธีในการเดินทางไปสนามบิน	78
ตารางที่ 4.47: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามวิธีในการเดินทางไปสนามบิน ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน	79
ตารางที่ 4.48: เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	80
ตารางที่ 4.49: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยรวม	81
ตารางที่ 4.50: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ด้านชื่อเสียงของสนามบิน	82
ตารางที่ 4.51: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิหรือสนามบิน ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน	83



## สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.52: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิหรือสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ด้านความสะดวกในการเดินทาง	84
ตารางที่ 4.53: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิหรือสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ	85
ตารางที่ 4.54: แสดงผลการทดสอบสมมติฐานปัจจัยการใช้บริการสนามบิณที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิหรือสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทย	86
ตารางที่ 4.55: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณ โดยรวม	88
ตารางที่ 4.56: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณ ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ	88
ตารางที่ 4.57: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณ ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ	89
ตารางที่ 4.58: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณ ด้านความสะดวกในการเดินทาง	90
ตารางที่ 4.59: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณ ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ	90

## สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.60: เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ	92
ตารางที่ 4.61: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ โดยรวม	93
ตารางที่ 4.62: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ	94
ตารางที่ 4.63: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ	94
ตารางที่ 4.64: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ ด้านความสะดวกในการเดินทาง	95
ตารางที่ 4.65: เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ	96
ตารางที่ 4.66: เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร	97

## สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.67: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงานภายในอาคาร ผู้โดยสารโดยรวม	98
ตารางที่ 4.68: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ	99
ตารางที่ 4.69: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ	99
ตารางที่ 4.70: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร ด้านความสะดวกในการเดินทาง	100
ตารางที่ 4.71: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ	101
ตารางที่ 4.72: เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด – 19	102

## สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.73: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณป้องกันโรคโควิด - 19 โดยรวม	103
ตารางที่ 4.74: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณป้องกันโรคโควิด - 19 ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ	104
ตารางที่ 4.75: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณป้องกันโรคโควิด - 19 ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ	104
ตารางที่ 4.76: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19 ด้านความสะดวกในการเดินทาง	105
ตารางที่ 4.77: เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณป้องกันโรคโควิด - 19 ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ	106
ตารางที่ 4.78: สรุปผลการทดสอบสมมติฐานของการเปรียบเทียบปัจจัยและพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของผู้ใช้บริการชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19	106

## สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 ภาพแสดงกระบวนการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค	11

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งทางอากาศมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจและสังคมของโลก เพราะเป็นบริการการขนส่งที่มีความปลอดภัยและความสะดวกรวดเร็วกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น โดยเฉพาะในภาวะปัจจุบันที่ประเทศต่าง ๆ มีการคมนาคมติดต่อกันมากขึ้นส่งผลให้การขนส่งทางอากาศของโลกขยายตัวเพิ่มขึ้นตลอดเวลา ซึ่งภูมิภาคที่การขนส่งทางอากาศขยายตัวมากที่สุด คือ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ดังนั้นการขนส่งทางอากาศจึงเป็นกิจการสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการประกอบอาชีพของประชาชน การดำเนินชีวิตประจำวัน และเศรษฐกิจของประเทศ (อภิสิทธิ์ อัมไพฉาย, 2560) การขนส่งทางอากาศนั้นจะเกิดขึ้นไม่ได้ถ้าไม่มีสนามบินที่ให้บริการ คอยควบคุมดูแลความปลอดภัย ควบคุมการจราจรทางอากาศ ดำเนินการในการจัดทำระบบการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นสิ่งที่สำคัญมากสำหรับทุกสนามบินทั่วโลก เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทุกคน และขนส่งให้ไปถึงจุดหมายปลายทางที่ทุกคนต้องการและพึงพอใจ

ธุรกิจการบินกำลังเติบโตไปทิศทางที่ดีและได้ผลตอบรับที่ดีเยี่ยมจากผู้ใช้บริการ ผู้ใช้บริการต่างยอมรับและเลือกใช้บริการกันอย่างหลากหลาย จนกระทั่งเกิดสิ่งที่น่าสนใจสำหรับคนทั่วโลกที่ทำให้ทุกอย่างต้องหยุดชะงักทันที สิ่งนั้น คือ โรคโควิด-19 ซึ่งส่งผลในทุก ๆ ด้านต่อเศรษฐกิจทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยด้วย โดยเฉพาะธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการ ซึ่งประเทศไทยเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมมากสำหรับนักท่องเที่ยวชาวจีน เมื่อเกิดสถานการณ์โควิด-19 ขึ้นทำให้นักท่องเที่ยวจีนหายไปเป็นจำนวนมาก และส่งผลกระทบต่อรายได้ของคนในประเทศด้วย (กระแสดัชนี ฉบับที่ 2780, 2559)

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 การขนส่งทางอากาศของไทยเริ่มได้รับผลกระทบ ตั้งแต่ปลายเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2563 และมีแนวโน้มได้รับผลกระทบตลอดทั้งปี 2563 โดยมีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศในไตรมาสที่ 1 ลดลง 35 เปอร์เซ็นต์และไตรมาสที่ 2 ลดลง 99.4 % จากปีที่ผ่านมา และการขนส่งสินค้าทางอากาศกับจำนวนเที่ยวบินโดยสารลดลง ในส่วนของปริมาณเที่ยวบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศมีทิศทางสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร เนื่องจากที่ผ่านมาการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยส่วนใหญ่จะขนส่งไปกับใต้ท้องเครื่องบินโดยสาร ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้คาดการณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศในปี 2563 และคาดการณ์ว่าจำนวนผู้โดยสารจะกลับมาใกล้เคียงกับสถานการณ์ปกติในปี 2566 (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2563) การขนส่งทางอากาศ

ระหว่างประเทศเพื่อการพาณิชย์ได้รับผลกระทบรุนแรงกว่าวิกฤตการณ์ครั้งอื่น ๆ ที่ผ่านมา โดยอุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบ ดังนี้

ตารางที่ 1.1 ตารางแสดงอัตราที่นั่งลดลงของจำนวนที่นั่งโดยสารทั่วโลกในปี 2563 เปรียบเทียบกับปี 2562

จำนวนที่นั่งโดยสาร	โลก	เอเชียแปซิฟิก
ทั้งหมด	-50%	-45%
ระหว่างประเทศ	-55% -64%	-71.9% -77.5%
ภายในประเทศ	-18% -23%	-12.9% -16.2%

ที่มา : Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation, ICAO, April 2021 อ้างถึงในสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (2563)

ในปี 2563 จำนวนที่นั่งของผู้โดยสารทั่วโลกทั้งหมด มีการลดลงร้อยละ 50 แบ่งเป็นจำนวนที่นั่งโดยสารระหว่างประเทศลดลงร้อยละ 55 – 64 และภายในประเทศลดลงร้อยละ 18 – 23 โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนั้น จำนวนที่นั่งโดยสารทั้งหมดมีการลดลงร้อยละ 45 แบ่งเป็นจำนวนที่นั่งโดยสารระหว่างประเทศ ลดลงร้อยละ 71.9 – 77.5 ซึ่งเกิดการลดลงมากที่สุดจากทุกภูมิภาคและภายในประเทศลดลงถึงร้อยละ 12.9 – 16.2 ซึ่งเป็นการลดลงที่น้อยที่สุดจากทุกภูมิภาค (กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2563) สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิได้รับความนิยมจากผู้ให้บริการชาวไทยเป็นอย่างมาก ในแต่ละปีมีนักท่องเที่ยวเข้าใช้บริการมากขึ้น ทางสนามบินทั้ง 2 แห่งได้ให้บริการอย่างเต็มรูปแบบที่แตกต่างกันไป ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการแก่สายการบินต่าง ๆ ที่มาลงจอดรับ-ส่งสินค้า ทั้งผู้โดยสารและสินค้าประเภทอื่น ๆ ยังให้บริการแก่ผู้โดยสารในเรื่องของสถานที่จอดรถ ห้องน้ำ สถานที่นั่งรอขึ้นเครื่อง ร้านอาหาร บริการรถเข็น บริการช่วยเหลือสำหรับผู้โดยสารที่ไม่มีข้อมูลความรู้เรื่องสายการบิน อีกทั้งล่าสุดยังมีให้บริการเรื่องความสะดวก ปลอดภัยจากสถานการณ์โควิด-19 ที่กำลังแพร่ระบาดไปทั่วโลก ณ ปัจจุบันนี้ เป็นสิ่งปฏิเสธไม่ได้ว่า เราจะได้รับบริการจากสนามบินทั้ง 2 แห่งในระดับดีที่แตกต่างกันไป ซึ่งทำให้เกิดคำถามขึ้นว่าสนามบินใดให้บริการที่ดีกว่า โดย นิตินัย ศิริสมรรถการ (2563) กล่าวว่า “การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (AOT) จะมุ่งมั่นดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร พร้อมพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องและยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล ควบคู่กับการดูแลสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ AOT เติบโตและก้าวไปอย่างมั่นคง พร้อมกับการสร้างคุณค่าร่วมกับสังคมอย่างยั่งยืน” เป็นผลให้เกิดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่จะเลือกใช้บริการที่สนามบินทั้ง 2 แห่ง ดังกล่าว

การเดินทางโดยเครื่องบินเป็นการเดินทางที่รวดเร็วที่สุดและประหยัดเวลา แต่ทั้งนี้การเลือกเดินทางโดยเครื่องบินก็ใช้เวลาในการรอที่ค่อนข้างนาน ซึ่งทำให้ต้องรอในสนามบินก่อนที่จะขึ้นเครื่อง ทางด้านสนามบินก็มีบริการให้ผู้โดยสารที่มากมายหลากหลายอย่างเพียงพอกับจำนวนผู้โดยสารที่เข้าไปใช้บริการ แต่สถานการณ์โควิด-19 ที่แพร่ระบาดอยู่ในตอนนี้ทำให้สนามบินเกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งยิ่งใหญ่ สนามบินมีมาตรการที่เข้มงวดกับผู้ใช้บริการมากขึ้น และการให้บริการของสนามบินบางอย่างต้องปิดตัวลงและมีมาตรการที่เคร่งครัดเป็นพิเศษ ในบางกรณีอาจจะรบกวนทำให้มีผู้ใช้บริการลดลง และทำให้ผู้ใช้บริการตระหนักถึงการที่จะไปใช้บริการสนามบินว่า ค่ำค่าที่จะเสี่ยงหรือไม่ สนามบินมีความสะอาดมากน้อยเพียงใด หรือมีการฆ่าเชื้อหรือไม่ เป็นต้น และมีผลต่อการเลือกใช้บริการสนามบินทั้ง 2 แห่งมากน้อยเพียงใด (กฤษฎา เสกตระกูล, 2563)

ทั้งนี้ ปัจจัยการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินจึงมีความสำคัญเป็นอย่างมากในการทำวิจัยครั้งนี้ เพื่อที่จะได้รู้ถึงข้อปัจจัยและพฤติกรรมต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการเข้าใช้บริการสนามบิน เพื่อให้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองนำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการให้บริการได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ประกอบกับการตัดสินใจของผู้บริหารกลยุทธ์ทางการตลาดจะมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทำให้ผู้ใช้บริการไปใช้บริการในสถานการณ์โควิด-19 อย่างไม่ต้องกังวลใจและเกิดการตัดสินใจที่ง่ายขึ้นต่อการเลือกใช้บริการของสนามบินในแต่ละครั้ง

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1.2.1 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการในสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย
- 1.2.2 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการในสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย
- 1.2.3 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยการใช้บริการในสนามบินที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย

## 1.3 ขอบเขตของการวิจัย

- 1.3.1 ขอบเขตด้านประชากร การศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาได้ศึกษาด้านประชากร คือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เคยใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง



### 1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ตัวแปรอิสระ ได้แก่

- ปัจจัยส่วนบุคคล เช่น เพศ อายุ อาชีพ รายได้ ระดับการศึกษา และที่พักอาศัย
- พฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการ เช่น วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ความถี่ในการเดินทาง ผู้ร่วมเดินทาง วิธีในการเดินทางไปสนามบิน ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นต้น
- ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการในสนามบิน ได้แก่ ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิน การให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร และความสะดวกของสนามบินตามมาตรฐานความปลอดภัย ป้องกันโควิด-19

ตัวแปรตาม คือ การตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย ได้แก่ ชื่อเสียง ภาพลักษณ์ ความสะดวกในการเดินทาง และความปลอดภัยของสนามบิน

### 1.3.3 ขอบเขตด้านเวลา

ขอบเขตด้านเวลา ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1.2: ตารางแสดงระยะเวลาในการทำงานวิจัยเล่มนี้

รายการ/ เดือน	ม.ค. 2564	ก.พ. 2564	มี.ค. - พ.ค. 2564	มิ.ย. - ก.ย. 2564	ต.ล.- ธ.ค. 2564	ม.ค.-ก.พ. 2565
บทที่ 1	x	x				
บทที่ 2		x	x			
บทที่ 3			x	x		
บทที่ 4					x	x
บทที่ 5					x	x

### 1.3.4 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ขอบเขตพื้นที่การศึกษาของการวิจัยนี้ คือ สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง

## 1.4 คำถามงานวิจัย

1.4.1 ความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองหรือไม่

1.4.2 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวใดบ้างที่มีอิทธิพลและไม่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองหรือไม่

1.4.3 มีปัจจัยการใช้บริการสนามบินใดบ้างที่มีอิทธิพลและไม่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ  
เลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง

## 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 เพื่อให้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองสามารถนำผลวิจัยไปเป็นแนวทางใน  
การพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว  
ชาวไทย

1.5.2 เพื่อให้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองสามารถนำผลวิจัยไปใช้ประกอบกับ  
การตัดสินใจในการทำการตลาดให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

1.5.3 เพื่อให้ผู้ที่สนใจศึกษาเกี่ยวกับสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองสามารถนำ  
งานวิจัยนี้ไปใช้ประโยชน์ในการศึกษา อ้างอิง และเป็นตัวอย่างในการวิจัยครั้งต่อไปในอนาคต

## 1.6 คำนิยามศัพท์เฉพาะ

**ปัจจัย** หมายถึง สิ่งที่สามารถทำให้เกิดผลที่ตามมา หรือเป็นเงื่อนไขอย่างใดอย่างหนึ่งที่จะทำ  
ให้เกิดสิ่งหนึ่งขึ้นเพื่อดำเนินต่อไป

**การตัดสินใจ** หมายถึง การเลือกอย่างใดอย่างหนึ่งจากหลายๆทาง แล้วนำมาคิด ทบทวน  
ไตร่ตรองเพื่อให้เกิดกำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนยิ่งขึ้น

**พฤติกรรม (Behavior)** หมายถึง การแสดงกิริยาอาการที่แสดงออกเพื่อตอบสนองต่อสิ่ง  
เร้าทั้งภายนอกและในทุกรูปแบบของสิ่งมีชีวิต เป็นการแสดงออกที่สามารถเห็นได้จากภายนอก โดย  
พฤติกรรมรูปแบบต่าง ๆ นั้นเป็นผลมาจากการทำงานร่วมกันของสิ่งแวดล้อมและพันธุกรรม

**พฤติกรรมนักท่องเที่ยว (Tourist Behavior)** หมายถึง การกระทำหรือปฏิกริยาของบุคคลที่  
เป็นนักท่องเที่ยว ผู้ซึ่งแสวงหา จัดซื้อ ใช้ประโยชน์ และประเมินสินค้าบริการทางการท่องเที่ยว เพื่อ  
ตอบสนอง ความต้องการของตนเอง และเป็นการกระทำเพื่อมุ่งตอบสนองความต้องการสิ่งใดสิ่งหนึ่ง  
หรือตอบสนองความต้องการหรือความคิดที่เกิดขึ้นของตนเอง

**ท่าอากาศยานหรือสนามบิน** หมายถึง สถานที่สำหรับให้บริการจอด แวะพัก ซ่อมแซม  
เครื่องบิน เพื่อขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า โดยทำแบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลัก ๆ คือ ท่าอากาศยาน  
พาณิชย์ และท่าอากาศยานทางการทหาร ซึ่งจะมีข้อกำหนดในการให้บริการที่แตกต่างกันไปของ  
แต่ละประเภทสนามบิน ซึ่งงานวิจัยนี้ได้เลือกสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองในการศึกษา  
ทำวิจัย

**โควิด-19** หมายถึง โรคซึ่งเกิดจากไวรัสโคโรนาชนิดที่มีการค้นพบล่าสุด ไวรัสและโรคอุบัติ  
ใหม่ที่ไม่เป็นที่รู้จักเลยก่อนที่จะมีการระบาดในเมืองอู่ฮั่น ประเทศจีนในเดือนธันวาคมปี 2019 ขณะนี้

โรคโควิด 19 มีการระบาดใหญ่ไปทั่ว ส่งผลกระทบต่อหลายประเทศทั่วโลก (World Health Organization, 2020)

**สถานการณ์** หมายถึง เหตุการณ์ที่กำลังเป็นไป เช่น บ้านเมืองปรกติ เป็นต้น

**สถานการณ์โควิด-19** หมายถึง บ้านเมืองกำลังเกิดเหตุการณ์โรคที่กำลังระบาดจากเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ที่มีแหล่งต้นกำเนิดมาจากเมืองอู่ฮั่น ประเทศจีน ซึ่งสามารถแพร่กระจายได้อย่างรวดเร็วโดยเฉพาะจากคนสู่คน

**สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID - 19** หมายถึง ปรากฏการณ์ของโรคระบาดที่เกิดจากเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ ที่แพร่ระบาดขึ้นในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง และโรคนั้นไม่ใช่โรคที่เป็นอยู่ประจำถิ่น หรือเป็นตามฤดูกาลปกติ โดยโรคระบาดโควิด-19 มีการแพร่กระจายอย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นการระบาดครั้งใหญ่ที่เกิดขึ้นทั่วโลก หากการควบคุมการระบาดเกิดความล่าช้า จะยิ่งทำให้เกิดการแพร่กระจายของโรคมากขึ้น และสามารถแพร่กระจายไปได้ทั่วโลก

**สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines)** สายการบินที่มีรูปแบบการบริหารโดยจะมุ่งเน้นไปที่การลดต้นทุนให้ต่ำ เพื่อให้สายการบินสามารถกำหนดราคาโดยสารจากผู้ให้บริการได้ในอัตราที่ถูกกว่าสายการบินปกติ เช่น สายการบินนกแอร์ และไทยไลอ้อนแอร์ เป็นต้น

**สายการบินเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines)** เป็นสายการบินที่มีทั้งการให้บริการชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัดภายในเครื่องบิน และมีบริการที่ได้มาตรฐานสากลทั่วโลก แต่ในบางสายการบินอาจจะมีการที่นั่งชั้นหนึ่งหรือชั้นประหยัดพิเศษเปิดให้บริการอีกด้วย ตัวอย่างสายการบินพลูเซอร์วิส เช่น สายการบินไทย (Thai Airlines) ไทยสไมล์ และแจแปนแอร์ไลน์ (Japan Airlines) เป็นต้น

## บทที่ 2

### ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาการวิจัย เปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการบิณสุวรรณภูมิ และสนามบิณดอนเมืองของผู้ใช้บริการชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19 เป็นการค้นคว้าหาข้อมูล ซึ่งรวมถึงแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

- 2.1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล
- 2.2 ข้อมูลสนามบิณสุวรรณภูมิ
- 2.3 ข้อมูลสนามบิณดอนเมือง
- 2.4 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวกับการตัดสินใจเลือกใช้บริการ
- 2.5 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการ
- 2.6 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยว
- 2.7 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความพึงพอใจ
- 2.8 ผลกระทบสถานการณ์โควิด-19 ต่อธุรกิจการบิน
- 2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.10 กรอบแนวคิดการวิจัย
- 2.11 สมมุติฐานงานวิจัย

#### 2.1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล

เมื่อการทำงานกับเทคโนโลยีมีการเปลี่ยนไปโดยใช้ข้อมูลจำนวนมากเป็นเสมือนทรัพยากรพื้นฐานที่สำคัญขององค์กร สิ่งที่เกี่ยวข้องไม่ได้ที่มากกับการใช้ข้อมูลก็คือ ความรับผิดชอบที่ต้องเพิ่มมากขึ้นกับข้อมูล เพราะธุรกิจนั้นนำข้อมูลของลูกค้ามาใช้เพื่อกิจกรรมทางธุรกิจ บางครั้งความสมดุลในการนำมาใช้กับเรื่องความเป็นส่วนตัว จึงเป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึง เพราะถือเป็นเรื่องสำคัญทางกฎหมายในเรื่อง สิทธิความเป็นส่วนตัวในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งมีองค์ประกอบและเกี่ยวพันกันทั้งในทางสังคม กฎหมาย จริยธรรม สิทธิความเป็นส่วนตัวทางด้านข้อมูลจึงเป็นเรื่องที่ทุกฝ่ายให้ความสนใจเป็นอย่างมาก ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ สถานภาพ อายุ ระดับการศึกษา ภูมิลำเนา อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ซึ่งปัจจัยส่วนบุคคลเป็นลักษณะที่สำคัญในด้านจิตวิทยาและสังคมที่สามารถอธิบายถึงความรู้สึกนึกคิดของกลุ่มเป้าหมายนั้น ๆ ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์มีลักษณะที่แตกต่างกันสามารถเข้าถึงและมีประสิทธิผลต่อการกำหนดตลาดเป้าหมายที่มีลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่แตกต่างกัน (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม, 2020)

การตัดสินใจที่จะให้เกิดความผิดพลาดน้อยนั้น ปัจจัยสำคัญประการหนึ่งคือ เรื่องข้อมูล การใช้ข้อมูลในการตัดสินใจเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง หากผู้ตัดสินใจมีการหาข้อมูลและได้ข้อมูลที่ดีในการตัดสินใจ ก็

จะทำให้การตัดสินใจนั้นมีโอกาสของความผิดพลาดเกิดขึ้นได้น้อย ในทางตรงกันข้ามหากผู้ที่จะตัดสินใจจะเลยการใช้ข้อมูลในการตัดสินใจแล้ว โอกาสของความผิดพลาดก็ย่อมเกิดขึ้นได้มากในทำนองเดียวกัน (ศูนย์วิจัยพัฒนา มศจ. อุดรธานี, 2562)

## 2.2 ข้อมูลสนามบินสุวรรณภูมิ

สนามบินสุวรรณภูมิหรือท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ที่ถนนบางนา-ตราด อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งห่างจากใจกลางเมืองกรุงเทพมหานครโดยประมาณ 25 กิโลเมตร มีการเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 รัฐบาลได้กำหนดให้ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทย แทนสนามบินดอนเมือง และได้มีการตั้งเป้าหมายให้กลายเป็นศูนย์กลางการบินของทวีปเอเชีย อีกทั้งยังต้องมีการเน้นพัฒนาในเรื่องของคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานให้ได้รับการติดอันดับ 1 ใน 10 ท่าอากาศยานที่มีคุณภาพการบริการที่ดีที่สุดในโลกในปี 2553 สนามบินสุวรรณภูมิรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี มีอาคารเทียบเครื่องบิน 7 อาคาร จุดจอดเครื่องบิน 120 หลุมจอด เป็นสนามบินขนาดใหญ่ ในปัจจุบันมีอาคารผู้โดยสารมีความสูง 9 ชั้นเพียงหลังเดียว และเคยมีการบันทึกสถิติไว้ว่าเป็นอาคารผู้โดยสารที่มีพื้นที่ใช้สอยกว่า 563,000 ตารางเมตรที่ใหญ่ที่สุดในโลกด้วย โดยแบ่งอาคารเป็นโซนผู้โดยสารภายในประเทศฝั่งด้านซ้ายของอาคาร เคาน์เตอร์เช็คอิน ลำดับที่ 1-5 และมีการใช้อาคารเทียบเครื่องบิน A และ B ส่วนที่เหลือเป็นโซนของผู้โดยสารระหว่างประเทศ ซึ่งอีกไม่นานสนามบินสุวรรณภูมิจะมีอาคารผู้โดยสาร 2 ที่กำลังสร้างอยู่ ณ ปัจจุบันนี้

สนามบินสุวรรณภูมิเป็นสนามบินที่มีจำนวนสายการบินที่หลากหลาย ได้แก่ การบินไทย ไทยสมายล์ บางกอกแอร์เวย์ และเอเชียแอตแลนติกแอร์ไลน์ ล้วนได้เลือกให้สนามบินสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการบิน สนามบินสุวรรณภูมิเป็นฐานการบินหลัก ที่สำคัญสำหรับสายการบิน 2 บริษัท คือ บางกอกแอร์เวย์ (Bangkok Airways) และการบินไทย (Thai Airways) และยังเป็นที่ตั้งของสำนักงานของกลุ่มสายการบินพันธมิตร Star Alliance อีกด้วย โดยมีสายการบินกว่า 100 สายการบินที่ให้บริการเส้นทางบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ครอบคลุมไปทั้งทวีปเอเชีย ออสเตรเลีย และยุโรป ซึ่งสายการบินดังกล่าวที่กล่าวมานั้นล้วนเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ (Full Service) ตามมาตรฐานสากลทั่วโลก ซึ่งในเรื่องของราคาและการให้บริการจะมีความแตกต่างจากสายการบินต้นทุนต่ำ (Low-Cost) อย่างชัดเจน นอกจากนี้สนามบินสุวรรณภูมิยังมีบริการร้านค้า ร้านอาหารมากมายทั้งในส่วนของอาคารผู้โดยสารในประเทศ และยังมีให้บริการสินค้าปลอดภาษีในส่วนของอาคารผู้โดยสารต่างประเทศที่เปรียบเสมือนแหล่งท่องเที่ยวที่อดนิยมนำสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางมาถึงก่อนเวลาทำให้สามารถเดินเล่นผ่านร้านค้าแบรนด์ดังต่าง ๆ เช่น Chanel, Burberry, Cartier เป็นต้น ทำให้คนที่เข้าไปใช้บริการได้ผ่อนคลายระหว่างรอขึ้นเครื่องบิน (Thaifly travel with style, 2020)

## 2.3 ข้อมูลสนามบินดอนเมือง

สนามบินดอนเมืองหรือท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง เป็นสนามบินที่เปิดให้บริการมากกว่า 100 ปีเคยเป็นสนามบินหลักของประเทศไทยก่อนจะย้ายไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ ในปัจจุบันสนามบินแห่งนี้กลายเป็นศูนย์กลางของสายการบินต้นทุนต่ำที่มีเส้นทางบินทั้งในประเทศและต่างประเทศให้บริการเป็นจำนวนมาก เป็นฐานการบินหลักของสายการบินมากถึง 5 บริษัท ได้แก่ นกแอร์ (Nok Air), ไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ (Thai AirAsia X), ไทยแอร์เอเชีย (Thai AirAsia), โอเรียนท์ไทยแอร์ไลน์ (Orient Thai Airlines), และไทยไลออนแอร์ (Thai Lion Air) ซึ่งทำให้มีผู้ใช้บริการจำนวนมากเนื่องจากราคาที่ถูกลงกว่าสายการบินบริการเต็มรูปแบบ สนามบินดอนเมืองรวมทั้ง 2 อาคารผู้โดยสารสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 30 ล้านคนต่อปี มีอาคารเทียบเครื่องบิน 6 อาคาร จุดจอดเครื่องบิน 101 หลุมจอด เป็นสนามบินที่ตั้งอยู่บนถนนวิภาวดีรังสิตฝั่งขาเข้า แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง จังหวัดกรุงเทพมหานคร ขนาดใหญ่ ห่างจากใจกลางเมืองกรุงเทพมหานครไปประมาณ 21.6 กิโลเมตร สนามบินดอนเมืองประกอบด้วยอาคารผู้โดยสาร 3 อาคารดังนี้ อาคารผู้โดยสาร 1 ปัจจุบันใช้เป็นอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ อาคารผู้โดยสาร 2 มีการปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2549 แต่ปัจจุบันใช้เป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ และได้มีการปรับปรุงใหม่และมีการเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2558 เพียงบางส่วนอีกครั้ง และในปี พ.ศ. 2559 เปิดให้บริการแบบสมบูรณ์แบบ ในปัจจุบันได้รับการปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร 3 (อาคารผู้โดยสารภายในประเทศหลังเดิม) ซึ่งประกอบไปด้วยตัวอาคาร 3 ส่วน และเปิดให้บริการอาคารส่วนที่ 1 เป็นอาคารผู้โดยสารส่วนบุคคล (สำหรับเครื่องบินส่วนบุคคล)อาคารส่วนที่ 2 นั้นได้ถูกใช้เป็นอาคารสำนักงานของท่าอากาศยาน และอาคารส่วนที่ 3 ได้ใช้เป็นอาคารสำนักงานของสายการบินและส่วนบริการต่าง ๆ ของท่าอากาศยาน ภายในสนามบินดอนเมืองมีทั้งร้านค้าและร้านอาหารให้บริการมากมายสำหรับผู้โดยสารที่รอขึ้นเครื่อง ซึ่งต่างจากสนามบินสุวรรณภูมิตรงที่ไม่มีการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่ปลอดภาษีและผลิตภัณฑ์คุณภาพสูง เหมาะสำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยไม่ต้องการบริการที่เต็มรูปแบบจนเกินไปและไม่คิดมากในเรื่องของการให้บริการแต่จะเน้นเรื่องราคาเป็นหลัก (Thaifly travel with style, 2020)

## 2.4 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการตัดสินใจเลือกใช้บริการ

2.3.1 ความหมายของการตัดสินใจ การตัดสินใจ (Decision Making) หมายถึง กระบวนการในการเลือกที่จะทำอะไรบางอย่างหนึ่งจากทางเลือกที่มีหลายตัวเลือกต่าง ๆ ซึ่งผู้บริโภคจะต้องเกิดตัดสินใจในทางเลือกต่าง ๆ ของสินค้าและบริการอยู่อย่างเสมอ โดยสามารถเลือกสินค้าหรือบริการตามข้อมูลและข้อจำกัดของสถานการณ์นั้น ๆ การตัดสินใจจึงเป็นกระบวนการที่สำคัญและอยู่ภายในจิตใจของผู้บริโภค (ฉัตรยาพร เสมอใจ, 2556)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อขั้นตอน การตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค ได้แก่ ปัจจัยด้านส่วนประสมการตลาด ด้านจิตวิสัย สังคม วัฒนธรรม และด้านสถานการณ์ซื้อ (Kerin, Berkowitz, Hartley และ Rudelius 2003 อ้างอิงจาก วรปรีชา กมลาคัน ฌ อยู่ธยา. 2558)

พัชรพล วิทย์ไชยสง (2551) อธิบายเพิ่มเติมถึงลักษณะการตัดสินใจซื้อ (Decision) ว่า หมายถึง การตัดสินใจซื้อหรือไม่ซื้อผลิตภัณฑ์ จากทางเลือกสองทางเลือกขึ้นไปหรือการตัดสินใจเลือกตราสินค้า ช่องทางการซื้อผลิตภัณฑ์ บุคคลจะอยู่ในภาวะที่จะต้องการตัดสินใจซื้อสินค้าและบริการนั้น ๆ

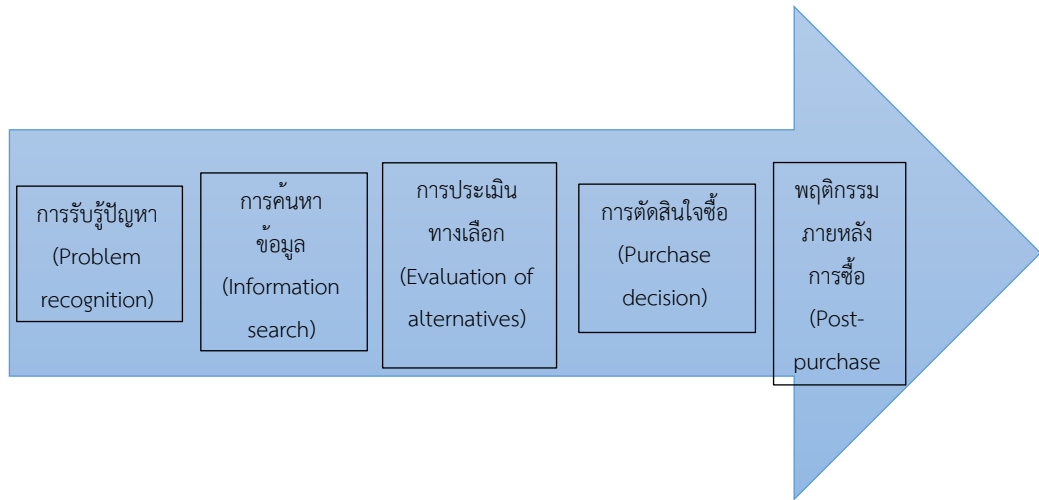
สรุปได้ว่า การตัดสินใจ เป็นกระบวนการที่ผู้บริโภคตัดสินใจว่าจะซื้อผลิตภัณฑ์หรือ บริการใด โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง คือ ข้อมูลเกี่ยวกับตัวผลิตภัณฑ์และบริการ สังคมและกลุ่มทางสังคม ทัศนคติของผู้บริโภค เวลา และโอกาส

2.3.2 ความหมายของกระบวนการตัดสินใจซื้อของผู้ใช้บริการ (กุลชลี ไชยันทา. 2539 อ้างอิงใน ภัทรารุณี ชาโคตร. 2018) ว่า กระบวนการการตัดสินใจ (Process of decision making) คือ การกำหนดขั้นตอนตั้งแต่ขั้นตอนแรกสุดไปจนถึงขั้นตอนสุดท้ายสุดของการตัดสินใจ ซึ่งการตัดสินใจโดยมีลำดับขั้นตอนของกระบวนการดังกล่าวนี้เป็น การตัดสินใจโดยใช้เชิงของการมีกฎเกณฑ์และหลักเหตุผล ซึ่งเป็นการตัดสินใจ โดยใช้ระเบียบวิธีการทางวิทยาศาสตร์เป็นเครื่องมือเข้ามาช่วยในการหาข้อสรุปที่แท้จริงเพื่อการตัดสินใจที่ง่ายขึ้น

ปรีดี นกุลสมปรารถนา (2563) กล่าวว่า กระบวนการตัดสินใจซื้อ หมายถึง ขั้นตอนตั้งแต่ 2 ทางเลือกในการเลือกซื้อผลิตภัณฑ์ ซึ่งพฤติกรรมผู้บริโภคจะพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ กระบวนการตัดสินใจทั้งด้านความรู้สึนึกคิด และพฤติกรรมทางกายภาพ กิจกรรมเหล่านี้ทำให้เกิด การซื้อและเกิดพฤติกรรมซื้อตามบุคคลอื่น

กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข (2558) กล่าวว่า กระบวนการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค มี 5 ขั้นตอน ดังนี้ การรับรู้ปัญหา (Problem recognition) จากนั้นทำการการค้นหาข้อมูล (Information search) และการประเมินทางเลือก (Evaluation of alternatives) แล้วเกิดการตัดสินใจซื้อ (Purchase decision) และเกิดพฤติกรรมภายหลังการซื้อ (Post - purchase behavior) แสดงรายละเอียด ดังภาพต่อไปนี้

ภาพที่ 1.1 ภาพแสดงกระบวนการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค



ที่มา : P.Kotler and K.L.Keller, 2012 อ้างใน โมเดล 5 ขั้นตอน ในกระบวนการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค (Five-stage model of the consumer buying process) โดย ดวงรัตน์ ภิรมย์รัตน์ (2555)

จากข้อมูลข้างต้น สามารถสรุปแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค ได้เป็น 5 ขั้นตอน ดังนี้

1. การรับรู้ปัญหา (Problem recognition) เมื่อผู้บริโภคได้รับสิ่งเร้าในขั้นที่ 1 แล้ว สิ่งเร้าเหล่านั้นอาจจะก่อให้เกิดการรับรู้ปัญหาต่าง ๆ การรับรู้ปัญหาจะเกิดขึ้นเมื่อบุคคลเผชิญกับสถานการณ์ความไม่สมดุลกันระหว่างสภาวะที่ปรารถนา (desired state) กับสภาวะที่เป็นจริง (actual state) และความพยายามที่อยากจะให้บรรลุสภาวะที่ปรารถนาของบุคคล จะเป็นผลสะท้อนทำให้เกิดความต้องการ และความต้องการนี้แหละจะเป็นรากเหง้าหรือต้นตอ (root) ที่จะนำไปสู่พฤติกรรมของบุคคล ซึ่งหากปราศจากความต้องการทั้งหมดแล้ว พฤติกรรมต่าง ๆ ก็จะไม่เกิดขึ้น (ปิยะนันท์ บุญณะโยไทย, 2555)

2. การค้นหาข้อมูล (Information search) (Kotler and Armstrong. 1997 อ้างถึงใน ผศ. ดารา ทีปะपाल. 2554) ได้กล่าวไว้ว่า ผู้บริโภคจะแสวงหาข้อมูลจากแหล่งข้อมูลในตัวผู้บริโภคเอง ก่อน (Internal search) โดยพิจารณาจากความรู้ที่เกิดจากความจำที่ได้มาจากประสบการณ์ที่บุคคลเคยได้รับที่ผ่านมา ทั้งเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์หรือตราที่จะซื้อน้ำเป็นเบื้องต้นแต่ถ้าหากมีการพบประสบการณ์และความรู้ที่ผ่านมานั้นไม่เพียงพอ ก็มีเหตุจำเป็นที่จะต้องแสวงหาข้อมูลความรู้จากแหล่งภายนอกเพิ่มเติม (External search) ซึ่งในกรณีดังที่กล่าวมานั้นจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อเมื่อมีการ



ตัดสินใจซื้อผลิตภัณฑ์นั้น ค่าใช้จ่ายในการรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาประกอบการตัดสินใจต่ำและมี ความเสี่ยงต่อความผิดพลาดสูงมาก

3. การประเมินทางเลือก (Evaluation of alternatives) เมื่อผู้บริโภคได้ข้อมูลมาแล้ว จะทำ การตัดสินใจที่ดีที่สุดในการประเมินทางเลือก และดูการใช้วิธีในการประเมินทางเลือกของผู้บริโภค โดยการเปรียบเทียบคุณสมบัติข้อมูลของสินค้าแต่ละอย่างและทำการคัดเลือกที่จะตัดสินใจในการ เลือกซื้อจากยี่ห้อที่หลายหลากให้เหลือเพียง 1 ยี่ห้อ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเชื่อความนิยมในตราสินค้านั้น ๆ หรือในบางครั้งอาจจะขึ้นอยู่กับในอดีตที่ผ่านมา ประสบการณ์ผู้บริโภค รวมไปถึงสถานการณ์ที่ต้อง ทำให้เกิดทางเลือกการตัดสินใจที่มีอยู่ ทั้งนี้เกิดแนวคิดในการตัดสินใจพิจารณา เพื่อทำให้เกิดการ ตัดสินใจได้ง่ายและประเมินการตัดสินใจแต่ละทาง

(ราช ศิริวัฒน์, 2017)

4. การตัดสินใจซื้อ (Purchase decision) ระยะเวลาในการตัดสินใจเลือกของผู้บริโภครวมทั้ง ข้อมูลนั้นมีความแตกต่างกันโดยปกติอยู่แล้ว กล่าวได้คือ ผลิตภัณฑ์หรือสิ่งของบางสิ่งมีการต้องการ ข้อมูลมากและทำให้การเปรียบเทียบเกิดการใช้เวลานาน แต่บางผลิตภัณฑ์การตัดสินใจเลือกของ ผู้บริโภคก็ไม่จำเป็นต้องใช้ระยะเวลาที่นาน

(ราช ศิริวัฒน์, 2017)

5) พฤติกรรมภายหลังการซื้อ (Post-purchase behavior) จะเกิดการได้รับประสบการณ์ใน การบริโภคภายหลังจากที่มีการซื้อเกิดขึ้นของผู้บริโภค ซึ่งอาจจะผู้บริโภคได้รับความพึงพอใจหรือไม่ พึงพอใจตามสถานการณ์ต่าง ๆ ถ้าเกิดความพึงพอใจแก่ผู้บริโภคให้ได้รับรู้ถึงข้อดีต่าง ๆ ของ ผลิตภัณฑ์ ก็ทำให้มีการซื้อซ้ำเกิดขึ้นได้หรืออาจมีการให้คำเชิญชวนแนะนำเพื่อให้เกิดลูกค้ารายใหม่ เข้ามา แต่ถ้าผู้บริโภคไม่พึงพอใจ ก็อาจทำให้เกิดการเลิกซื้อสินค้านั้น ๆ ในครั้งถัดไปและส่งผลเสียทำ ให้ลูกค้าซื้อผลิตภัณฑ์น้อยลง เนื่องจากการบอกต่อของผู้บริโภค (ราช ศิริวัฒน์, 2017)

สรุปได้ว่า ทฤษฎีที่กล่าวมานั้น สามารถอธิบายพฤติกรรมผู้บริโภคจะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้อง กับกระบวนการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภคทั้ง 5 ขั้นตอน ตามที่แสดงในภาพประกอบข้างต้นนั้น กระบวนการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภคเกิดความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับความรู้สึนึกคิด การแสดงออก ของการดำรงชีวิตของแต่ละคนนั้นไม่จำเป็นต้องเหมือนกันหรือแตกต่างกัน ทั้งนี้เพราะประสบการณ์ ของผู้บริโภค การรับรู้ หรือความคิดที่คนคิดภายในและภายนอกมีความแตกต่างกันไป ปัจจัยดังกล่าว มักจะส่งผลต่อความรู้สึกของผู้บริโภคที่นำไปสู่กระบวนการการตัดสินใจซื้อและเกิดพฤติกรรมหลัง การซื้อ และเกิดการตัดสินใจซื้อของผู้ซื้อ

## 2.5 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการ

ธุรกิจบริการเป็นธุรกิจหนึ่งที่มีความสำคัญทั้งกับธุรกิจการบริการ เพื่อสร้างความพึงพอใจ ให้กับผู้ให้บริการและเป็นที่ยอมรับของผู้บริโภคทั่วไปได้ การศึกษาถึงแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับ

ธุรกิจบริการ ในส่วนนี้ มีความจำเป็นอย่างยิ่งเพราะโดยลักษณะของธุรกิจสนามบินนั้น เป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการโดยตรง ซึ่งงานวิจัยนี้ได้ศึกษาถึงความหมาย ลักษณะของธุรกิจบริการ รวมถึงประเภทของธุรกิจบริการ เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงธุรกิจบริการมากยิ่งขึ้น

2.4.1 ความหมายของการบริการ เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงธุรกิจบริการ เราควรเข้าใจความหมายของการบริการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ราชนัน นาสมพงศ์ (2012) ได้ให้ความหมายของการบริการว่า การบริการ (Service) คือ การเกิดการให้ความช่วยเหลือ หรือการดำเนินงานเพื่อประโยชน์ของผู้บริโภค การให้บริการที่ดี ผู้รับบริการก็จะได้รับความประทับใจ และชื่นชมองค์กร ซึ่งเป็นสิ่งที่ดีสิ่งหนึ่งที่ทำให้เกิดผลดีกับองค์กร เบื้องหลังความสำเร็จจะพบได้ว่า งานบริการเป็นเครื่องมือที่คอยสนับสนุนงานในทุก ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็น งานบริการด้านวิชาการ งานด้านประชาสัมพันธ์ เป็นต้น ดังนั้น ถ้าเกิดการบริการที่ดี ผู้รับบริการทุกคนเกิดความประทับใจในการบริการ ซึ่งการบริการถือเป็นสิ่งสำคัญขององค์กร ที่จะส่งผลต่อภาพลักษณ์ขององค์กรที่ดีหรือไม่ไปด้วย

บริการ คือ พฤติกรรม กิจกรรม การกระทำ ที่บุคคลหนึ่งทำให้อีกบุคคลหนึ่ง โดยมีเป้าหมายและความตั้งใจในการส่งมอบอันนั้น (วีรพงษ์. 2539 อ้างถึงใน Prasert RK. 2012)

Netsakao Arthan (2018) กล่าวว่า การบริการ คือ ความสัมพันธ์ระหว่างคนที่เกิดการให้ เป็นหลัก มีการให้ทั้งในทางนามธรรมและรูปธรรมต่าง ๆ ในกรณีที่สะดวก รวดเร็ว และถูกต้องที่สุด

ณธาร สติวรรณ (2019) ได้กล่าวว่า คำว่าบริการ มีความหมายที่ซับซ้อนอย่างมาก ซึ่งทำให้เกิดความไม่เข้าใจและความสับสนทั้งบุคลากรภายในองค์กรและทีมผู้บริหาร ที่ต้องการที่จะพัฒนาคุณภาพการบริการของตนแก่ผู้บริโภค ผู้ที่มีความรู้ รวมไปถึงผู้เชี่ยวชาญในด้านการบริการหลายท่านได้มีการให้ความหมายของคำว่า “บริการ” ไว้มากมายแตกต่างกัน บุคคลที่สามารถให้ความหมายได้ค่อนข้างชัดเจน และถูกนำมาอ้างอิงโดยผู้เชี่ยวชาญท่านอื่น ๆ คือ Prof. Dr. Leonard L. Berry ซึ่งท่านได้อธิบายไว้เมื่อเกิดการเปรียบเทียบความหมายทั้ง 2 ของคำว่า สินค้า (Goods) และ บริการ (Service) ดังที่จะกล่าวต่อไปนี้

สินค้า (Goods) หมายถึง อุปกรณ์ (devices) วัตถุ (objects) และสิ่งของ (things)

บริการ (Services) หมายถึง ความพยายาม (efforts) การกระทำ (deeds) และผลงาน (performance)”

การบริการ คือ กิจกรรมหรือกระบวนการในการดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งของบุคคลหรือองค์กร เพื่อตอบสนองความต้องการของบุคคลอื่นให้ได้รับความสุข และความสะดวกสบาย โดยไม่สามารถจับต้องและไม่สามารถเป็นเจ้าของได้ (ไพโรพนา. 2544 อ้างถึงใน Prasert RK. 2012)

จากคำนิยามข้างต้น สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้ ธุรกิจการบริการ เป็นธุรกิจที่เกิดการดำเนินกิจกรรมการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการในรูปแบบต่าง ๆ มากมายและเสนอขายให้แก่ผู้ใช้บริการ เพื่อให้

เกิดความปลอดภัย ความสนุกสนาน ความบันเทิงใจ ความสะดวกสบาย ซึ่งการบริการดังกล่าวนี้  
สามารถเกิดการตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการได้

2.4.2 ลักษณะของการบริการ ลักษณะของการบริการเป็นลักษณะพิเศษที่แตกต่างจาก  
ลักษณะของผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ดังมีผู้ให้คำนิยามไว้ ดังนี้

ปณิศา ลัญชานนท์ (2548) ยังได้กล่าวถึง ลักษณะของการบริการว่า ลักษณะของการบริการ  
แบ่งออกได้ 4 ประการ ดังนี้

1) ไม่สามารถจับต้องได้ (Intangibility) หมายถึง ผู้บริโภคไม่สามารถได้ยิน รู้สึกมองเห็น ลิ้ม  
รสหรือได้กลิ่น ซึ่งทำให้ไม่สามารถทดลองใช้ผลิตภัณฑ์ได้ก่อนที่จะเกิดการซื้อ เช่น การโดยสารบน  
เครื่องบิน หรือการทำศัลยกรรม สิ่งเหล่านี้ผู้บริโภคไม่สามารถทราบถึงผลของการบริการได้จนกว่าจะ  
เกิดการเดินทางจริง ๆ หรือมีการผ่าตัดเกิดขึ้น ทำให้ผู้บริโภคพยายามที่จะคิดแสวงหาสิ่งที่สามารถบ่ง  
บอกถึงคุณภาพของการบริการ (Service quality) ได้ เพื่อให้ตัวของผู้บริโภคนั้นเกิดความมั่นใจ  
และเชื่อมั่นที่จะใช้บริการนั้น ๆ นักการตลาดจึงต้องมีการคิดค้นและพยายามทำให้การบริการเกิด  
ความสามารถในจับต้องได้ให้มากที่สุด โดยโปรแกรมการส่งเสริมการตลาดควรชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ที่  
จะได้รับจากบริการอย่างชัดเจนมากกว่าที่จะเน้นตัวบริการเท่านั้น

2) ความไม่สามารถแบ่งแยกได้ (Service Inseparability) หมายถึง การผลิตและการบริโภค  
เกิดในขณะเดียวกัน ประเด็นนี้จะตรงข้ามกับการผลิตผลิตภัณฑ์ ซึ่งเริ่มจากการนำวัตถุดิบมาผลิตแล้ว  
นำไปเก็บไว้ในคลังสินค้า และจากที่ผู้บริโภคเกิดการตัดสินใจซื้อจึงจะเกิดการบริโภค ส่วนการบริการ  
จะเริ่มจากที่ผู้บริโภคเกิดการตัดสินใจซื้อแล้ว จะเกิดการผลิตและการบริโภคในเวลาเดียวกัน เช่น  
ผู้บริโภคเกิดการตัดสินใจจะตัดผมที่ร้านทำผมแห่งหนึ่ง แล้วช่างตัดผมจะเริ่มทำการผลิต (การตัดผม)  
และผู้บริโภคได้ผมทรงใหม่ในขณะเดียวกัน

3) ความไม่แน่นอน (Service Variability) คือ คุณภาพของการบริการจะผันแปรไปตามผู้ที่  
ให้บริการ อยู่ที่ว่าการบริการอะไร เมื่อไหร่ ที่ไหน และอย่างไร ดังตัวอย่าง ภาพรวมของการ  
ให้บริการของโรงแรมแมริออท (Marriott) อาจจะมีมาตรฐานที่สูงกว่าทั่วไป แต่การให้บริการของ  
พนักงานแต่ละคนภายในโรงแรมอาจจะไม่เหมือนกัน บางครั้งเกิดการให้บริการที่ดีกว่าของแต่ละ  
บุคคล ซึ่งทำให้การให้บริการนั้นเกิดความไม่แน่นอนได้เป็นอย่างมาก เป็นต้น

4) ความไม่สามารถเก็บไว้ได้ (Perish Ability) การบริการเป็นเรื่องที่เราไม่สามารถกักเก็บไว้  
ในโกดังคลังสินค้าได้ เมื่อการบริการเกิดขึ้นนักการตลาดจะไม่สามารถเก็บไว้เพื่อที่จะนำไปขายหรือใช้  
ในภายหลังได้ และไม่ก่อให้เกิดปัญหาขึ้นมาถ้าความต้องการซื้อที่มีต่อการบริการนั้นคงที่ แต่เมื่ออุป  
สงค์ที่มีต่อการบริการนั้นมีความแปรผันค่อนข้างมาก จะทำให้มีอุปสรรคในการบริหารเกิดขึ้น เช่น  
ในช่วงที่ไม่ใช่วันหยุดเทศกาล โรงแรม รีสอร์ท และที่พักต่าง ๆ จะมีการคิดราคาห้องพักในระดับต่ำ

หรือเกิดกรณีของร้านอาหารทำการจ้างพนักงานชั่วคราวเพื่อเสิร์ฟอาหารในช่วงที่มีลูกค้าเข้าใช้บริการมาก เป็นต้น

ประสิทธิ์ พรรณพิสุทธิ์ (2540, อ้างถึงใน จิรวัดน์ เขียวสอาด, 2554) ได้กล่าวไว้ว่า ลักษณะของการให้บริการเพื่อทำให้การบริการเกิดความสะดวก รวดเร็ว ถูกต้องทุกขั้นตอน และมีความเสมอภาค 2 ลักษณะ คือ

1) การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) หมายถึง การบริการให้ทุกหน่วยงานในสถานที่ที่เดียวกัน และต้องมีการให้บริการที่แล้วเสร็จในเพียงครั้งเดียว โดยผู้ที่มาติดต่อเกิดความพึงพอใจและใช้เวลาน้อยที่สุด

2) การให้บริการแบบอัตโนมัติ (Automatic Service) เป็นการให้บริการโดยใช้เครื่องมือที่มีความเป็นสมัยใหม่ อุปกรณ์มีเพียงพอที่จะทำให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดทั้งคนและเวลา

จากการศึกษาข้างต้น สรุปได้ว่าลักษณะของการบริการประกอบไปด้วย 4 ลักษณะ คือ การบริการไม่สามารถจับต้องได้ ทำให้ผู้ที่ได้รับบริการไม่สามารถที่จะเป็นเจ้าของได้ การบริการไม่สามารถแบ่งแยกผู้ให้บริการและผู้รับบริการได้ การบริการเกิดความไม่แน่นอนเนื่องจากมีหลายปัจจัยที่แตกต่างกัน และการบริการไม่สามารถเก็บไว้ใช้ภายหลังได้

## 2.6 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวถือว่าเป็นผู้บริโภคสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวประเภทหนึ่ง และการที่จะทราบว่าคุณนักท่องเที่ยวแต่ละบุคคลนั้นมีพฤติกรรมการท่องเที่ยวอย่างไร จึงมีแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

สุรรัตน์ เตชะทวิวรรณ (2545) กล่าวว่า พฤติกรรมนักท่องเที่ยว หรือ Tourist Behavior หมายถึง การแสดงออกของลักษณะการกระทำของนักท่องเที่ยว นั้น ๆ

เนาวรัตน์ พลายน้อย (2538, อ้างถึงใน บุษยา อู่อรุณ, 2018) ได้อธิบายไว้ว่า การที่บุคคล หนึ่งมีการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว เกิดมาจาก 3 ปัจจัยด้วยกัน ประกอบด้วย เวลาสำหรับการท่องเที่ยว ค่าใช้จ่าย และความตั้งใจในการท่องเที่ยว เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของมนุษย์ และรายได้และเวลานั้นเป็นตัวกำหนดที่ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปใช้บริการได้อย่างมีคุณภาพเช่นท่องเที่ยวในสถานที่ที่สวยงาม มีความหรูหรา ทำให้มีคุณภาพที่มากกว่า เป็นต้น

ชวัลนัช อุทยาน (2552) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมนักท่องเที่ยว คือ เป็นการกระทำที่ไม่ว่านักท่องเที่ยวจะรู้ตัวหรือไม่ก็ตาม หรือจะมีใครสังเกตเห็นพฤติกรรมนั้นหรือไม่ก็ตาม ซึ่งเป็นการกระทำทุก ๆ อย่าง เพื่อมุ่งตอบสนองความต้องการสิ่งใดสิ่งหนึ่งในสภาพใดสภาพหนึ่ง โดยสังเกตจากพฤติกรรมภายนอก ที่เป็นพฤติกรรมที่สามารถสังเกตเห็นได้ง่ายโดยมีการอาศัยประสานสัมผัส ส่วนพฤติกรรมภายในจะเป็นเรื่องของอารมณ์ ความรู้สึกนึกคิดที่ถูกควบคุมอยู่ภายในและมีความสัมพันธ์กัน

ชวัลนัช อุทยาน (2552) กล่าวว่า พฤติกรรมนักท่องเที่ยว คือการแสดงออกและใช้บริการสถานที่นั้น ๆ โดยที่รู้ตัวหรือไม่รู้ตัวก็ตามของนักท่องเที่ยว มีองค์ประกอบ 7 ประการ คือ

- 1) เป้าหมาย คือ การเดินทางเพื่อพักผ่อน เรียนรู้ หรือการศึกษาวัฒนธรรม
- 2) ความพร้อม การที่ร่างกายต้องมีความพร้อม เช่น การจะดำน้ำลึกต้องมีร่างกายที่พร้อมและแข็งแรง
- 3) สถานการณ์ คือ เวลาที่มีความเหมาะสมในการเดินทาง เช่น จะไปเที่ยวน้ำตกต้องไปตอนไม่มีฝน
- 4) การแปลความหมาย คือ การคิดที่เป็นวิธีในรูปแบบต่าง ๆ
- 5) การตอบสนอง คือ การทำอย่างใดอย่างหนึ่งเพิ่มให้บรรลุ เช่น มีการเตรียมตัวล่วงหน้าก่อนเดินทางไปท่องเที่ยว
- 6) ผลลัพธ์ คือ การที่บุคคลนั้น ๆ เกิดความพึงพอใจในสิ่งที่ตนกระทำ
- 7) ปฏิกริยาต่อความผิดหวัง คือ ความรู้สึกที่ทำให้เกิดความไม่พึงพอใจจากการท่องเที่ยวสรุปได้ว่า พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว (Tourist Behavior) พฤติกรรมของบุคคลที่ชอบเสาะ

แสวงหาสถานที่ท่องเที่ยว โดยมีการใช้เงิน เวลา และความพยายาม พฤติกรรมเหล่านี้ทำให้ทราบได้ว่า สามารถบริการอะไร ต้องการการบริการแบบไหน ทำไม่ถึงซื้อ ซื้อเมื่อไหร่ ซื้อบ่อยแค่ไหน เพื่อตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจของตนเอง

## 2.7 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการสร้างความพึงพอใจ

การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างลูกค้ากับผู้ขายนั้นจะต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกฝ่าย เพื่อสร้างความพึงพอใจและตอบสนองความต้องการของบุคคลนั้น ๆ ซึ่งการสร้างความพึงพอใจเป็นสิ่งที่มีความสำคัญมากกับงานบริการ เพื่อความเข้าใจในความหมายของการสร้างความพึงพอใจที่มากขึ้น งานวิจัยนี้ได้ศึกษาความหมายของการสร้างความพึงพอใจ ดังต่อไปนี้

ความพึงพอใจ หมายถึงความรู้สึกที่เกิดขึ้นเมื่อได้รับผลสำเร็จตามความมุ่งหมายหรือเป็นความรู้สึกขั้นสุดท้ายที่ได้รับผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ (สง่า. 2540 อ้างถึงใน Novabizz. 2550)

(ประกายดาว. 2536 อ้างถึงใน Novabizz. 2550) ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ ว่าความพึงพอใจเป็นความรู้สึกสองแบบของมนุษย์ คือ ความรู้สึกทางลบและความรู้สึกทางบวก ความรู้สึกทางบวกเป็นความรู้สึกที่ถ้าเกิดขึ้นมาแล้วจะทำให้เกิดความสุข ซึ่งเป็นความรู้สึกที่แตกต่างจากความรู้สึกทางลบอื่น ๆ กล่าว คือ เป็นความรู้สึกที่มีระบบสามารถที่จะย้อนกลับความสุขและทำให้เกิดความรู้สึกทางบวกเพิ่มขึ้นไปอีก ดังนั้นจะเห็นได้ว่าความสุขนี้มีผลต่อบุคคลมากกว่าความรู้สึกในทางลบอื่น ๆ และเป็นความรู้สึกที่ล้นซับซ้อน ขณะทีวิชัย (2531, อ้างถึงใน Novabizz, 2550) กล่าวว่า แนวคิดความพึงพอใจ มีส่วนเกี่ยวข้องกับความต้องการของมนุษย์

กล่าวคือ ความพึงพอใจจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อความต้องการของมนุษย์ได้รับการตอบสนอง ซึ่งมนุษย์ไม่ว่าอยู่ในที่ใดย่อมมีความต้องการขั้นพื้นฐานไม่ต่างกัน

Kotler and Armstrong (2002, อ้างถึงใน ปุณยบุษ พวงคำ, 2551) รายงานว่า พฤติกรรมของมนุษย์เกิดขึ้นต้องมีสิ่งที่สามารถดึงดูด จูงใจ หรือแรงขับเคลื่อน ซึ่งความต้องการของแต่ละคนไม่เหมือนกัน เลยเป็นความต้องการที่กดดันมากที่จะจูงใจให้บุคคลเกิดพฤติกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการและความพอใจของตนเอง ความต้องการบางอย่างเป็นความต้องการทางชีววิทยา (biological) เกิดขึ้นจากสภาวะตึงเครียด เช่น ความหิวกระหาย ความอยากที่จะกิน หรือความลำบากบางอย่าง เป็นความต้องการทางจิตวิทยา (psychological) เกิดจากความต้องการการยอมรับและอยากถูกยกย่อง หรือการเป็นเจ้าของทรัพย์สิน (belonging) ความต้องการส่วนใหญ่อาจไม่มากพอที่จะจูงใจให้บุคคลกระทำในช่วงเวลานั้น เมื่อได้รับการกระตุ้นอย่างเพียงพอจนเกิดความตึงเครียด ความต้องการจะกลายเป็นสิ่งจูงใจทันที

จากความหมายที่กล่าวมาทั้งหมด สามารถสรุปได้ว่า ลักษณะของความพึงพอใจเป็นการแสดงออกทางอารมณ์และความรู้สึกทางบวกของบุคคลหรือสิ่งหนึ่งสิ่งใดเพื่อตอบสนองความต้องการของตนเอง บุคคลจะรับรู้ความพึงพอใจและสามารถรู้สึกได้ในขั้นตอนสุดท้ายที่ได้รับผลตามวัตถุประสงค์ของตน

## 2.8 ผลกระทบสถานการณ์โควิด - 19 ต่อธุรกิจการบิน

2.7.1 ความหมายของโรคโควิด-19 เป็นโรคระบาดชนิดใหม่ที่เพิ่งเกิดขึ้นมาในปี 2019 ทำให้ไม่เข้าใจว่ามันคืออะไร มาจากไหน เกิดขึ้นได้อย่างไร World Health Organization Thailand (2019) ได้ให้ความหมายไว้ว่า โรคโควิด - 19 เป็นโรคที่สามารถเกิดการติดต่อกันได้ ซึ่งเกิดจากไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ประเภทที่มีการค้นพบล่าสุด ไวรัสและโรคที่เกิดขึ้นใหม่นี้ไม่เป็นที่รู้จักเลยก่อนที่จะเกิดการระบาดในเมืองอู่ฮั่น ประเทศจีนในเดือนธันวาคมปี 2019 ปัจจุบันนี้โรคโควิด - 19 ได้มีการเกิดการระบาดใหญ่ไปทั่วโลกทำให้ส่งผลกระทบต่อหลายประเทศทั่วโลก

ศูนย์การแพทย์กาญจนภิเษก มหาวิทยาลัยมหิดล (2020) กล่าวว่า ไวรัสโคโรนา (Coronavirus) เป็นเชื้อไวรัสที่ถูกพบครั้งแรกในปี 1960 แต่ยังไม่สามารถระบุถึงแหล่งที่มาได้อย่างชัดเจนว่ามาจากที่ใด ประเทศหรือทวีปไหน แต่เป็นไวรัสที่สามารถเกิดการติดเชื้อได้ทั้งในมนุษย์และสัตว์ ปัจจุบันมีการค้นพบไวรัสสายพันธุ์นี้แล้วรวมทั้งหมด 6 สายพันธุ์ ส่วนสายพันธุ์ที่กำลังแพร่ระบาดหนักกระจายไปทั่วทุกมุมโลกตอนนี้เป็นสายพันธุ์ที่ยังไม่เคยพบมาก่อนหน้านี้ คือ สายพันธุ์ที่ 7 จึงถูกเรียกว่าเป็น “ไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่” และในภายหลังได้ถูกตั้งชื่ออย่างเป็นทางการว่า “โควิด-19” (COVID-19) นั่นเอง

แพทย์สภา (2563) กล่าวว่า โรค COVID-19 คือ โรคติดต่อจากเชื้อไวรัสชนิดหนึ่ง ซึ่งพบการระบาดกระจายไปทั่วในช่วงต้นปี 2019 ที่เมืองอู่ฮั่น ประเทศจีน โดยในตอนนั้นเราจะรู้จักกันโรคนี้ใน

เชื่อว่า ไวรัสอยู่ก่อนที่ภายหลังจะมีการระบุเชื้อที่ได้ก่อโรคว่าเป็นเชื้อไวรัสในตระกูลโคโรนาไวรัส แต่เป็นสายพันธุ์ใหม่ที่ยังไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน ดังนั้น ทางองค์การอนามัยโลก จึงได้ตั้งชื่อโรคติดต่อใหม่ชนิดนี้อย่างเป็นทางการ โดยมีชื่อว่า COVID-19 เพื่อไม่ให้พื้นที่ที่เกิดการระบาดเกิดรอยมลทินด้วย

สรุปได้ว่า โรคโควิด-19 คือโรคติดต่อชนิดหนึ่งเกิดจากเชื้อไวรัสโคโรนา ซึ่งสามารถติดต่อได้จากคนสู่คนและแพร่กระจายได้อย่างรวดเร็ว สาเหตุการแพร่กระจายมากจากเมืองอู่ฮั่น ประเทศจีน

2.7.2 ผลกระทบสถานการณ์โควิด-19 ต่อธุรกิจการบิน โรคระบาดโควิด-19 ส่งผลกระทบมากมายทั่วโลกในลักษณะที่แตกต่างกันออกไปทั้งมากและน้อย ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ทักษิณา แสนเย็น (2020) ได้กล่าวว่า จากการเกิดการระบาดของโรค Coronavirus (COVID-19) เป็นเรื่องที่ทำให้เกิดความกังวลอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการบิน และแสดงถึงความท้าทายที่เฉพาะเจาะจงในแง่ของปริมาณ การจราจร รายได้ การเชื่อมต่อและข้อกำหนดต่าง ๆ สำหรับธุรกิจสนามบิน ผู้ให้บริการสนามบินยังคงมาเป็นอันดับแรกและสำคัญที่สุดรวมถึงการลดโอกาสในการแพร่กระจายของโรคติดต่อ และยังคงเกี่ยวกับการปกป้องสุขภาพและสวัสดิการของนักเดินทาง พนักงาน และประชาชน การสูญเสียรายได้ การสูญเสียผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถของสนามบินในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการกู้เงิน ทุนและต้นทุนการดำเนินงาน และการยกเลิกเที่ยวบินทำให้สูญเสียการให้บริการต่าง ๆ และยังล้วนสร้างภัยคุกคามต่อการดำเนินงานของสนามบิน (ACI Advisory-Bulletin, 2020) สายการบินยังคงมีบทบาทที่สำคัญมากต่อไปในปัจจุบันด้วยการขนส่งสิ่งของที่จำเป็น รวมไปถึงการส่งกลับของคนหลายพันคนที่ติดอยู่ทั่วโลกโดยข้อจำกัดการเดินทางและเวชภัณฑ์ และหลังจากมีการระบาดของโรค COVID-19 นั้น รัฐบาลแต่ละประเทศจะต้องใช้บริการสายการบินเพื่อสนับสนุนการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ ทำการเชื่อมต่อศูนย์กลางการผลิตและสนับสนุนการท่องเที่ยว นั่นจึงเป็นเหตุผลว่าทำไมจึงต้องลงมือแก้ไขปัญหาในตอนนี้และเร่งด่วนก่อนที่จะสายเกินไป (Clifford, 2020)

ดร. กฤษณา เสกตระกูล (2019) ได้กล่าวว่า เราได้เห็นสภาพกันชัดเจนอยู่แล้วว่าในช่วงระบาดของ Covid-19 อย่างรุนแรงนั้น ประเทศต่าง ๆ พากันปิดน่านฟ้า มีการควบคุมการเดินทางทางอากาศที่เข้มงวดจนมีการสั่งให้สายการบินต่าง ๆ หยุดบิน หรือจำเป็นต้องหยุดบินเพราะทำให้เสียค่าใช้จ่ายมากและไม่คุ้มที่จะบิน ธุรกิจการบินต้องปรับตัวอย่างมาก แม้เมื่อมีการผ่อนคลายแล้วก็ยังมีผลกระทบต่อรูปแบบการเดินทางในอนาคตอย่างมากการเดินทางลักษณะนี้ในขณะที่ยังไม่มีวัคซีนหรือยารักษา Covid-19

สรุปได้ว่า ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 ต่อธุรกิจการบินนั้น มีผลกระทบต่อธุรกิจการบินทั่วโลก ซึ่งเราเห็นกันได้ชัดเจนจากการลดลงของจำนวนเที่ยวบินและนักท่องเที่ยว ทั้งยังส่งผลกระทบต่อตรงต่อสนามบินสำคัญที่สุดในแง่ของปริมาณ การจราจร รายได้ และการสูญเสียผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นปัจจัยที่สูญเสียมากต่อธุรกิจการบินทั้งไทยและต่างประเทศ

## 2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ยกุลักษณ์ เวชวิทยาลัง, วิญญู วีรยางกูร, และ วรพงศ์ ภูมิบ่อพลับ (2020) ได้ศึกษาเรื่อง รูปแบบการบริหารจัดการเมืองสนามบินสุวรรณภูมิของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสภาพในการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบันและเพื่อศึกษารูปแบบการบริหารจัดการเมืองสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วยการวิจัยเชิงคุณภาพและการวิจัยเชิงปริมาณ การวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์เนื้อหา กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัย คือ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้เป็นผู้ให้ข้อมูลหลักในการศึกษาเชิงคุณภาพ คือ ผู้บริหารระดับสูงและระดับกลางของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 8 คน และหัวหน้างานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 12 คน และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเชิงปริมาณ คือ ผู้โดยสารชาวไทยและชาวต่างประเทศที่มาใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งขาเข้าและขาออก จำนวนรวม 400 คน ผู้วิจัยได้กำหนดเครื่องมือการวิจัยไว้ 2 ประเภท คือ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก และแบบสอบถามเชิงปริมาณ ผลที่ได้จากการวิจัยจึงสามารถสรุปได้เป็นรูปแบบดังต่อไปนี้

1. บริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ (ให้เชื่อมต่อการเดินทาง การขนส่งที่เป็นเลิศ ปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลาและพลังงาน)
2. บริหารจัดการพื้นที่ (เพื่อสร้างความประทับใจและส่งเสริมคุณค่าอันยอดเยี่ยม)
3. บริหารจัดการผังเมืองและวางแผนธุรกิจ (ให้นำรื่นรมย์ ยั่งยืนต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม)
4. บริหารจัดการบริการ (สิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นท่าอากาศยานเพื่อรองรับกลุ่มธุรกิจ และกลุ่มท่องเที่ยว)

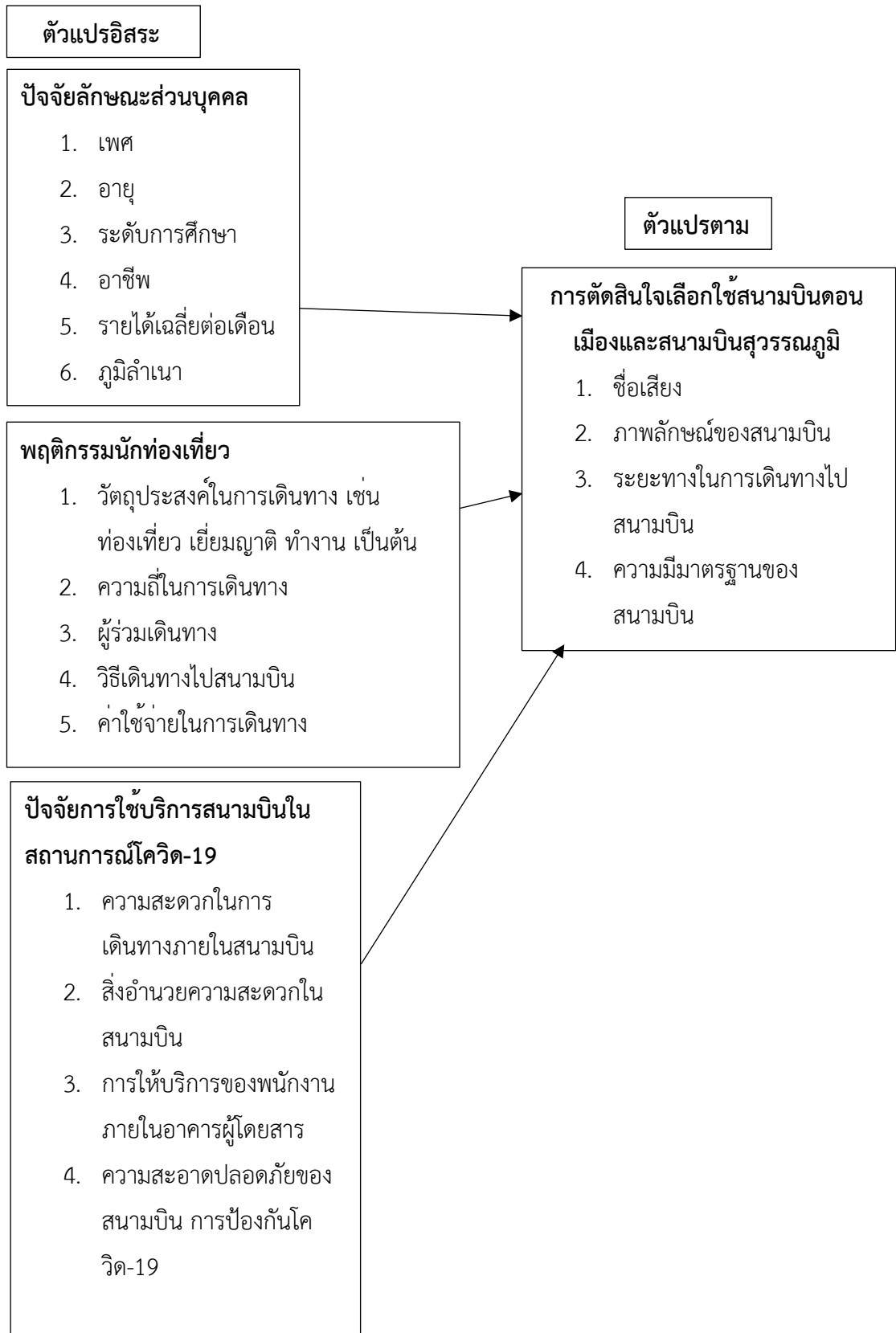
อริยาภรณ์ ตั้งศรีธนาวงศ์ (2558) ได้ศึกษาเรื่อง การรับรู้คุณภาพการบริการท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองที่มีผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวนานาชาติ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษา การรับรู้คุณภาพการบริการท่าอากาศยานดอนเมืองที่มีผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่างชาติ และเพื่อเปรียบเทียบ เพศ อายุ และถิ่นพำนักของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มีผลต่อความพึงพอใจในคุณภาพการบริการท่าอากาศยานดอนเมือง วิธีการดำเนินงานวิจัยได้ศึกษากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง โดยการใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล สรุปได้ว่าการรับรู้คุณภาพการบริการของท่าอากาศยานดอนเมือง ด้านการเดินทางเข้าถึงสนามบิน การเดินทางภายในสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิน ด้านร้านอาหารภายในสนามบิน ความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ด้านสิ่งแวดล้อมทั่วไป ด้านระบบตรวจคนเข้า-ออกเมือง และระบบศุลกากร มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

จันทวัลย์ สุ่นสวัสดิ์, วรพงศ์ ภูมิบ่อพลับ, และ วิญญู วีรยางกูร (2020) ได้ศึกษา รูปแบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเรื่องของการจัดกิจกรรมเชิง



พาณิชย์ มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งศึกษาสภาพในการบริหารจัดการของท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้วิจัยใช้การวิจัยเชิงปริมาณและการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้บริหารและพนักงานที่เป็นตัวแทนในการตอบคำถามเกี่ยวกับการบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ จำนวน 28 คน และใช้แบบสอบถามสำรวจความคิดเห็นผู้โดยสารชาวไทยและชาวต่างประเทศ จำนวน 400 คน ที่ใช้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง ผลวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพสามารถสรุปประเด็นได้ ดังนี้ สภาพการบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลการศึกษาวิจัย พบว่า การบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีค่าความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุดทุกด้าน โดยด้านเทคโนโลยี และด้านคุณภาพการบริหารจัดการสภาพแวดล้อม มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลเชิงคุณภาพที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัดให้ความสำคัญและเตรียมความพร้อมในด้านเทคโนโลยีการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมให้เหมาะสม ส่วนด้านคุณภาพของการบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ และด้านคุณภาพในการบริการของบุคลากรมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการมีอัตราการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังนั้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (ทอท.) ควรมีการวางแผนในการรองรับการให้บริการให้มีประสิทธิภาพสูงสุดที่จำเป็นเพื่อลดความผิดพลาดให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ในการดำเนินการตามกระบวนการของระบบการบริหารคุณภาพ (PDCA) ทั้งทางด้านวางแผน (Plan) คือ การวางแผนจากวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ได้กำหนดขึ้น ปฏิบัติ (Do) คือ การปฏิบัติตามขั้นตอนในแผนงานที่ได้เขียนไว้อย่างเป็นระบบและมีความต่อเนื่อง ตรวจสอบ (Check) คือ มีการตรวจสอบผลการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนของแผนงานว่ามีปัญหาอะไรเกิดขึ้นจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงแก้ไขแผนงานในขั้นตอนใดบ้าง และการดำเนินการให้เหมาะสม (Act) ด้วยการนำไปสู่การปรับปรุงแก้ไขส่วนที่มีปัญหาในการดำเนินงาน เพื่อนำไปใช้ในการทำงานครั้งต่อไปและส่งผลให้กิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่เป็นนโยบายที่สำคัญของ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) บรรลุเป้าหมาย

## 2.10 กรอบแนวคิดการวิจัย



## 2.11 สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานของงานวิจัยนี้ มีดังนี้

2.11.1 ปัจจัยส่วนบุคคล ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ อาชีพ รายได้ ระดับการศึกษา และที่พักอาศัยที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

- 1) เพศ แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน
- 2) อายุ แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน
- 3) ระดับการศึกษา แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน
- 4) อาชีพ แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน
- 5) รายได้เฉลี่ยต่อเดือน แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

2.11.2 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

- 1) วัตถุประสงค์ในการเดินทาง แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน
- 2) ความถี่ในการเดินทาง แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน
- 3) ผู้ร่วมเดินทาง แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน
- 4) วิธีเดินทางไปสนามบิณ แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน
- 5) ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

2.11.3 ปัจจัยการใช้บริการในสนามบินที่ต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

- 1) ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน
- 2) ความถี่ในการเดินทาง แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน
- 3) สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบิน แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน
- 4) การให้บริการของพนักงานผู้โดยสาร แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน
- 5) ความสะอาดปลอดภัยของสนามบิน การป้องกันโรคโควิด - 19 แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

### บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย / วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยเรื่องการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิ และสนามบิณดอนเมืองของผู้ใช้บริการชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19 มีระเบียบวิธีวิจัยดังนี้

- 3.1 ประเภทของงานวิจัย
- 3.2 กลุ่มประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.4 การทดสอบเครื่องมือ
- 3.5 วิธีการเก็บข้อมูล
- 3.6 วิเคราะห์ข้อมูล

#### 3.1 ประเภทของงานวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถามแบบปลายปิด (Close-ended Questionnaire) ประกอบไปด้วย ปัจจัยข้อมูลส่วนบุคคล พฤติกรรมนักท่องเที่ยว ปัจจัยการใช้บริการสนามบิณ และการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณ

#### 3.2 กลุ่มประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ผู้วิจัยใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ นักท่องเที่ยวที่ใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมือง ส่วนกลุ่มตัวอย่าง คือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองระหว่าง เดือน มีนาคม ปี 2563 ถึง เดือน มีนาคม ปี 2564 โดยจะเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience Sampling) เนื่องจากประชากรมีจำนวนมาก ผู้วิจัยไม่ทราบจำนวนของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองอย่างแน่ชัด จึงกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรคำนวณกรณีที่มีประชากรมีจำนวนไม่แน่นอน (infinite Population) หาขนาดกลุ่มตัวอย่างของ บุญชม ศรีสะอาด (บุญชม ศรีสะอาด. 2535 อ้างถึงใน ดร. กุสุมาลี โพธิ์ปัสสา. (ม.ป.ป.) โดยกำหนดสัดส่วนของประชากรที่ผู้วิจัยกำหนดสุ่มไว้ที่ 0.5 และมีค่าความมั่นใจอยู่ที่ 1.96 หรือในระดับ 95% สัดส่วนของความคลาดเคลื่อนอยู่ที่ 0.05 ซึ่งได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 384 คน และผู้วิจัยจะกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 384 คนจากจำนวนผู้ให้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19 โดยผู้ให้บริการจะต้องเป็นผู้เคยใช้บริการทั้งสนามบิณดอนเมืองและสนามบิณสุวรรณภูมิ จากสถิตินักท่องเที่ยวชาวไทยเดินทางท่องเที่ยวในประเทศจำนวน 7.4 ล้านคน ในปี 2563 และจากนั้นใช้ Anova โดยการเลือกตัวอย่างแล้วนำผลมาเปรียบเทียบ

สูตรการคำนวณขนาดตัวอย่างของ บุญชม ศรีสะอาด ดังนี้

$$n = \frac{P ( 1- P ) Z^2}{e^2}$$

โดยที่ n = จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

P = สัดส่วนของประชากรที่ผู้วิจัยกำหนดสุ่ม

Z = ระดับความมั่นใจที่ผู้วิจัยกำหนดไว้ ซึ่งถูกกำหนดค่าไว้ที่ 1.96 หรือ 95%

e = สัดส่วนของความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้น

การแทนค่าในสูตร มีดังนี้

$$n = \frac{0.5 ( 1 - 0.5 ) 1.96^2}{0.05^2}$$

$$n = \frac{0.5 \times 0.5 \times 3.84}{0.0025}$$

$$n = \frac{0.96}{0.0025}$$

$$n = 384 \text{ คน}$$

### 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งรูปแบบของแบบสอบถามจะเป็นแบบสอบถามผ่านระบบอินเทอร์เน็ต (Internet Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการศึกษาค้นคว้าและวิจัยการศึกษาเรื่องการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนมบิณสุวรรณภูมิและสนมบิณดอนเมืองของผู้ใช้บริการชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19 โดยแบ่งออกเป็น 5 ส่วนด้วยกัน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลการใช้บริการสนมบิณ ได้แก่ เคยใช้บริการสนมบิณสุวรรณภูมิ เคยใช้บริการสนมบิณดอนเมือง เคยใช้บริการทั้งสนมบิณสุวรรณภูมิและสนมบิณดอนเมือง และไม่เคยใช้บริการสนมบิณสุวรรณภูมิและสนมบิณดอนเมือง เป็นลักษณะคำถามปลายปิด (Closed Ended Question)

ส่วนที่ 2 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน และ ภูมิลำเนา เป็นลักษณะคำถามปลายปิด (Closed Ended Question) มีจำนวน 6 ข้อ

ส่วนที่ 3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการในสนมบิณสุวรรณภูมิและสนมบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19 โดยแบ่งออกเป็น 6 ปัจจัยได้แก่ ปัจจัยด้านความสะดวกสบายในการเดินทาง ปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในสนมบิณ ปัจจัยด้านการ

ให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร ปัจจัยด้านความสะอาดของสนามบินตามมาตรฐานความปลอดภัย ป้องกันโควิด-19 ปัจจัยด้านความปลอดภัยของสนามบิน และปัจจัยด้านภาพลักษณ์ขององค์กร เป็นคำถามแบบ Likert Scale มีจำนวนทั้งหมด 6 ข้อ

เกณฑ์การให้คะแนนในส่วนแบบสอบถามที่ 3 ได้แก่	
ระดับความสำคัญมากที่สุดหรือความพึงพอใจมากที่สุดให้คะแนนเท่ากับ	5
ระดับความสำคัญมากหรือความพึงพอใจมากให้คะแนนเท่ากับ	4
ระดับความสำคัญปานกลางหรือความพึงพอใจปานกลางให้คะแนนเท่ากับ	3
ระดับความสำคัญน้อยหรือความพึงพอใจน้อยให้คะแนนเท่ากับ	2
ระดับความสำคัญน้อยที่สุดหรือความพึงพอใจน้อยที่สุดให้คะแนนเท่ากับ	1

จากเครื่องมือในส่วนที่ 3 คำตอบที่ได้มีเกณฑ์การให้คะแนน มีการจัดชั้นของคะแนนเฉลี่ยโดยกำหนดความสำคัญของความพึงพอใจ ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{อันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ (\text{ช่วงชั้น}) &= \frac{5 - 1}{5} = 0.8 \end{aligned}$$

ซึ่งได้นำมากำหนดเป็นเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- ค่าเฉลี่ย 4.20 – 5.00 หมายถึง มีความพึงพอใจมากที่สุด
- ค่าเฉลี่ย 3.40 – 4.19 หมายถึง มีความพึงพอใจมาก
- ค่าเฉลี่ย 2.60 – 3.39 หมายถึง มีความพึงพอใจปานกลาง
- ค่าเฉลี่ย 1.80 – 2.59 หมายถึง มีความพึงพอใจน้อย
- ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.79 หมายถึง มีความพึงพอใจน้อยที่สุด

ส่วนที่ 4 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เคยเดินทางมาใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง ได้แก่ ความถี่ในการเดินทาง ผู้ร่วมเดินทาง วิธีในการเดินทางไปสนามบิน ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และวัตถุประสงค์ของการเดินทาง เช่น ท่องเที่ยว เยี่ยมญาติ ทำงาน เป็นต้น โดยจะใช้มาตรวัดระดับนามบัญญัติ (Nominal Scale) และมาตรวัดอันดับ (Ordinal Scale)

ส่วนที่ 5 ข้อมูลระดับการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง มีจำนวนทั้งหมด 4 หัวข้อ ได้แก่ ชื่อเสียงของสนามบิน ภาพลักษณ์ของสนามบิน ความสะดวกในการเดินทาง และความปลอดภัยของสนามบิน

เกณฑ์การให้คะแนนในส่วนแบบสอบถามที่ 4 ได้แก่	
1. ระดับความสำคัญมากที่สุดหรือระดับการตัดสินใจมากที่สุดให้คะแนนเท่ากับ	5
2. ระดับความสำคัญมากหรือระดับการตัดสินใจมากให้คะแนนเท่ากับ	4

- |  |   |
|--|---|
| 3. ระดับความสำคัญปานกลางหรือระดับการปานกลางให้คะแนนเท่ากับ               | 3 |
| 4. ระดับความสำคัญน้อยหรือระดับการตัดสินใจน้อยให้คะแนนเท่ากับ             | 2 |
| 5. ระดับความสำคัญน้อยที่สุดหรือระดับการตัดสินใจน้อยที่สุดให้คะแนนเท่ากับ | 1 |

### 3.4 การทดสอบเครื่องมือ

การทดสอบเครื่องมือของงานวิจัยครั้งนี้ได้ใช้การทดสอบข้อมูล คือแบบสอบถาม (Questionnaire) เรื่องการเปรียบเทียบปัจจัยการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและ สนามบินดอนเมืองของผู้ใช้บริการชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19 อยู่ 2 ขั้นตอน คือ การทดสอบ ความตรง (Validity) และขั้นตอนการตรวจสอบเพื่อหาความเชื่อถือได้ (Reliability) ดังนี้

3.4.1 ทดสอบความตรง (Validity) คือ ผู้วิจัยศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้องของการทำแบบสอบถาม และนำแบบสอบถามเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญทำการตรวจสอบข้อมูลแก้ไขข้อมูลทั้งในเรื่องของภาษา คำถามที่เหมาะสม และความชัดเจนของคำถาม ให้มีความถูกต้องและตรงประเด็นมากยิ่งขึ้น โดยผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่านจะได้ทดสอบความตรงและความน่าเชื่อถือของแบบสอบถามของแต่ละข้อ โดยคำถามของงานวิจัยต้องถูกประเมินและสามารถใช้ได้ ถ้ามีคะแนนต่ำกว่า 0.50 ถือว่าไม่สามารถนำมาใช้ในงานวิจัยได้

3.4.2 การตรวจสอบหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ซึ่งมีการทดลองใช้กับผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างของงานวิจัย จำนวน 30 คน และนำมาหาค่าความเชื่อมั่นของครอนบัท (Cronbach's alpha Coefficient) ซึ่งต้องผ่านเกณฑ์ ตั้งแต่ 0.70 ขึ้นไป (ลัดดาวัลย์ เพชรโรจน์, 2545) ได้ค่าความเชื่อมั่นผ่านเกณฑ์ ทุกข้อเกิน 0.7 โดยได้ความเชื่อมั่นรวมทั้งแบบสอบถาม  $\alpha = 0.83$

### 3.5 วิธีการรวบรวมข้อมูล

3.5.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ข้อมูลในส่วนนี้ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมจากกลุ่มประชากรตัวอย่างโดยตรง โดยการทำแบบสอบถาม (Questionnaire) โดยใช้ google form ในการสร้างแบบสอบถามขึ้นมา และนำ link แบบสอบถามส่งให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบผ่านระบบอินเทอร์เน็ต (Internet Questionnaire) และมีการแชร์ผ่าน social media คือ Line, Facebook ,และ Instagram โดยผู้วิจัยได้ทำการกระจายแบบสอบถามออนไลน์ให้กับกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เคยใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง ตั้งแต่เดือน มีนาคม ปี 2563 ถึงเดือน มีนาคม ปี 2564

3.5.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้มาจากการศึกษาค้นคว้า ข้อมูลจากบทความ เอกสารขององค์กร วารสาร ตำรา นิตยสาร รวมทั้งเว็บไซต์ เพื่อใช้ในการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ลักษณะทางประชากรศาสตร์ พฤติกรรมผู้บริโภค โดยนำผลที่ได้มาทำการเปรียบเทียบ และวิเคราะห์ความแตกต่าง ความคล้ายคลึงกันระหว่างผลการศึกษาที่ได้



### 3.6 วิธีวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลที่รวบรวมได้จากแบบสอบถามมาลงรหัส และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติต่อไปนี้ ที่

1. สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ การแสดงค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Inferential Statistics) เพื่อสรุปข้อมูลขั้นต้นจากแบบสอบถามที่เก็บได้

2. ใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inference Statistics) ได้แก่

- การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของสองกลุ่มประชากร (T-Test) โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์ความแตกต่างค่าเฉลี่ยการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19 จำแนกตามเพศ และวิเคราะห์ความแตกต่างค่าเฉลี่ยการตัดสินใจในด้านต่าง ๆ ของนักท่องเที่ยวชาวไทย จำแนกตามเพศ โดยจะเป็นการวิเคราะห์ว่าค่าเฉลี่ยของตัวแปรตามนั้นจะแตกต่างกันในทุกกลุ่มของตัวแปรอิสระหรือไม่ ใน

- การทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One - Way ANOVA) โดยใช้ในการวิเคราะห์ความแตกต่างค่าเฉลี่ยการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19 จำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และภูมิลำเนา โดยใช้ค่า F-Test ในการทดสอบ ผลการวิเคราะห์ทำให้ทราบว่าค่าเฉลี่ยของทุกกลุ่มแตกต่างกันหรือไม่

การศึกษาข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล ข้อมูลพฤติกรรมของผู้ใช้บริการสนามบิณ และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยมีการกำหนดสมมุติฐาน ดังต่อไปนี้

3.6.1 ปัจจัยส่วนบุคคล ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ อาชีพ รายได้ ระดับการศึกษา และที่พักอาศัยที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

3.6.2 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

3.6.3 ปัจจัยการใช้บริการสนามบิณที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

การทดสอบสมมุติฐานทั้ง 3 ข้อ จะทำการทดสอบโดยใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ดังนี้

สมมุติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ใช้การวิเคราะห์การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของสองกลุ่มประชากร (T-Test) เพื่ออธิบายข้อมูลลักษณะปัจจัยส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยวชาวไทยและใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One – Way ANOVA) เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ย

การตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิน จำแนกตาม เพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน และภูมิสำเนา

สมมุติฐานที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการในสนามบินในสถานการณ์โควิด-19 ใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One – Way ANOVA) เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ย การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย จำแนกตาม วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ความถี่ในการเดินทาง ผู้ร่วมเดินทาง วิธีในการเดินทางไปสนามบิน และ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

สมมุติฐานที่ 3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและ สนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19 ใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวน ทางเดียว (One – Way ANOVA) เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิน สุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย จำแนกตาม ความสะดวกในการเดินทาง ภายในสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิน การให้บริการของพนักงานภายในอาคาร ผู้โดยสาร และความสะดวกปลอดภัยของสนามบินป้องกันโรคโควิด -19

## บทที่ 4 ผลการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง“การเปรียบเทียบปัจจัยและพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19” โดยเครื่องมือในงานวิจัยคือแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองระหว่าง เดือน มีนาคม ปี 2563 ถึง เดือน มีนาคม ปี 2564 จำนวน 400 คน ซึ่งมีผลวิจัยดังนี้

- 4.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม
- 4.2 พฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19
- 4.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย ในสถานการณ์โควิด – 19
- 4.4 การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19
- 4.5 การทดสอบสมมติฐาน
- 4.6 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

### 4.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล (n = 400)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>เพศ</b>		
ชาย	154	38.50
หญิง	246	61.50
<b>อายุ</b>		
20-29 ปี	234	58.50
30-39 ปี	115	28.75
40-49 ปี	42	10.50
50-59 ปี	9	2.25

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล (ต่อ) (n = 400)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>ระดับการศึกษา</b>		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	34	8.50
ระดับปริญญาตรี	291	72.75
ระดับปริญญาโท	72	18.00
สูงกว่าปริญญาโท	3	0.75
<b>อาชีพ</b>		
นักเรียน/นักศึกษา	105	26.25
ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ	41	10.25
พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท	191	47.75
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	63	15.75
<b>รายได้เฉลี่ยต่อเดือน</b>		
ต่ำกว่า 15,000 บาท	98	24.50
15,000-30,000 บาท	162	40.50
30,001-40,000 บาท	63	15.75
40,001-50,000 บาท	21	5.25
50,001 บาทขึ้นไป	56	14.00
<b>ภูมิลำเนา</b>		
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	307	76.75
ภาคกลาง	10	2.50
ภาคเหนือ	49	12.25
ภาคใต้	8	2.00
ภาคตะวันออก	10	2.50
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	16	4.00
<b>รวม</b>	<b>400</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีจำนวน 246 คน คิดเป็นร้อยละ 61.50 รองลงมา คือ เพศชาย มีจำนวน 154 คน คิดเป็นร้อยละ 38.50

ในส่วนของอายุ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 20 – 29 ปี มีจำนวน 234 คน คิดเป็นร้อยละ 58.50 รองลงมา คือ อายุ 30-39 ปี มีจำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 28.75 ตามด้วยอายุ 40-49 ปี มีจำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 10.50 ตามลำดับ

ในส่วนของระดับการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี มีจำนวน 291 คน คิดเป็นร้อยละ 72.70 รองลงมา คือ ระดับปริญญาโท มีจำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 18.00 ตามด้วย ต่ำกว่าปริญญาตรี มีจำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 8.50 ตามลำดับ

ในส่วนของอาชีพ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอาชีพ พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท มีจำนวน 191 คน คิดเป็นร้อยละ 47.75 รองลงมา คือ นักเรียน/นักศึกษา มีจำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 26.25 ตามด้วย ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว มีจำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.75 ตามลำดับ

ในส่วนของรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,000-30,000 บาท มีจำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 40.50 รองลงมา คือ รายได้ ต่ำกว่า 15,000 บาท มีจำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 24.50 ตามด้วยรายได้ 30,001-40,000 บาท มีจำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.75 ตามลำดับ

ในส่วนของภูมิลำเนา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีภูมิลำเนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีจำนวน 307 คน คิดเป็นร้อยละ 76.75 รองลงมา คือ ภาคเหนือ มีจำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 12.25 ตามด้วยภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.00 ภาคกลาง และภาคตะวันออก มีจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.50 ตามลำดับ

4.2 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม (n = 400)

พฤติกรรมนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>วัตถุประสงค์ในการเดินทาง</b>		
เดินทางท่องเที่ยว	231	57.75
เดินทางไปเยี่ยมญาติ	59	14.75
เดินทางไปทำงาน	110	27.50
<b>ความถี่ในการเดินทาง</b>		
1 ครั้งต่อสัปดาห์	335	83.75
2 ครั้งต่อสัปดาห์	33	8.25
3 ครั้งต่อสัปดาห์	11	2.75
4 ครั้งต่อสัปดาห์	5	1.25
มากกว่า 4 ครั้ง/สัปดาห์	16	4.00
<b>ผู้ร่วมเดินทาง</b>		
เพื่อนร่วมงาน	114	28.50
ครอบครัว (สามี/ภรรยา)	66	16.50
ญาติพี่น้อง	57	14.25
เพื่อน/คนใกล้ชิด	143	35.75
เดินทางคนเดียว	20	5.00
<b>วิธีการเดินทางไปสนามบิน</b>		
รถยนต์ส่วนตัว	172	43.00
รถแท็กซี่	171	42.75
รถไฟฟ้า	46	11.50
รถโดยสารประจำทาง	11	2.75

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม (ต่อ) (n = 400)

พฤติกรรมนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง</b>		
100 - 500 บาท	5	1.25
501 - 1,000 บาท	17	4.25
1,001 - 1,500 บาท	137	34.25
1,501 - 2,000 บาท	124	31.00
2,001 - 2,500 บาท	117	29.25
<b>รวม</b>	<b>400</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 4.2 พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางคือ เดินทางท่องเที่ยว มีจำนวน 231 คน คิดเป็นร้อยละ 57.70 รองลงมา คือ เดินทางไปทำงาน มีจำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 27.50 และเดินทางไปเยี่ยมญาติ มีจำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 14.75 ตามลำดับ

ในส่วนของความถี่ในการเดินทาง พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีความถี่ในการเดินทาง 1 ครั้งต่อสัปดาห์ มีจำนวน 335 คน คิดเป็นร้อยละ 83.75 รองลงมา คือ 2 ครั้งต่อสัปดาห์ มีจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.25 ตามด้วย มากกว่า 4 ครั้ง/สัปดาห์ มีจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.00 ตามลำดับ

ในส่วนของผู้ร่วมเดินทาง พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีผู้ร่วมเดินทาง คือ เพื่อน/คนใกล้ชิด มีจำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 35.75 รองลงมา คือ เพื่อนร่วมงาน มีจำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 28.50 ตามด้วย ครอบครัว (สามี/ภรรยา) มีจำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 16.50 ตามลำดับ

ในส่วนของวิธีในการเดินทางไปสนามบิน พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีวิธีในการเดินทางไปสนามบิน คือ รถยนต์ส่วนตัว มีจำนวน 172 คน คิดเป็นร้อยละ 43.00 รองลงมา คือ รถแท็กซี่ มีจำนวน 171 คน คิดเป็นร้อยละ 42.75 ตามด้วยรถไฟฟ้า มีจำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 11.50 ตามลำดับ

ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 1,001 - 1,500 บาท มีจำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 34.25 รองลงมา คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 1,501 - 2,000 บาท มีจำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 31.00 ตามด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 2,001 - 2,500 บาท มีจำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 29.25 ตามลำดับ

#### 4.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณตอนเมืองของนักท่องเทียวยาวไทย ในสถานการณั้โควิด - 19

ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณ

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	ลำดับ
- ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณ	3.90	0.85	มาก	2
- สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ	3.78	0.88	มาก	3
- การให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร	3.77	0.87	มาก	4
- ความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณป้องกันโรคโควิด - 19	3.94	0.81	มาก	1
<b>โดยรวม</b>	<b>3.85</b>	<b>0.79</b>	<b>มาก</b>	

จากตารางที่ 4.3 พบว่า นักท่องเทียวยาวไทย มีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณโดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.85$ , S.D. = 0.79) เมื่อพิจารณารายด้านสามารถเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยได้ดังนี้ ด้านความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19 ( $\bar{X} = 3.94$ , S.D. = 0.81) รองลงมา คือ ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณ ( $\bar{X} = 3.90$ , S.D. = 0.85) ตามด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ ( $\bar{X} = 3.78$ , S.D. = 0.88) และการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร ( $\bar{X} = 3.77$ , S.D. = 0.87) ตามลำดับ



ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้  
สนามบิน ด้านความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ สนามบิน ด้านความสะดวกในการ เดินทางภายในสนามบิน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	ลำดับ
- เส้นทางแต่ละจุดภายในสนามบิน เดินทางไปได้ง่าย ไม่ซับซ้อน	3.98	0.89	มาก	1
- ทางเดินภายในตัวอาคารผู้โดยสารมี ความสะดวกเรียบร้อย ไม่มีสิ่งของวาง เกะกะ	3.68	1.03	มาก	3
- ระยะทางไปที่พักคอยก่อนขึ้นเครื่อง ภายในอาคารผู้โดยสาร ไม่ไกลจากประตู ทางขึ้นเครื่อง (Gate)	3.97	0.96	มาก	2
- มีป้ายบอกทางไปแต่ละส่วนของ สนามบิน รวมถึงภายในอาคารผู้โดยสารที่ ชัดเจน	3.98	0.92	มาก	1
<b>โดยรวม</b>	<b>3.90</b>	<b>0.85</b>	<b>มาก</b>	

จากตารางที่ 4.4 นักท่องเที่ยวชาวไทย มีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิน ด้าน  
ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน โดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.90$ , S.D. = 0.85) เมื่อ  
พิจารณารายข้อย่อยสามารถเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยได้ดังนี้ เส้นทางแต่ละจุดภายใน  
สนามบินเดินทางไปได้ง่าย ไม่ซับซ้อน และมีป้ายบอกทางไปแต่ละส่วนของสนามบิน รวมถึงภายใน  
อาคารผู้โดยสารที่ชัดเจน ( $\bar{X} = 3.98$ , S.D. = 0.89, 0.92) รองลงมา คือ ระยะทางไปที่พักคอยก่อน  
ขึ้นเครื่อง ภายในอาคารผู้โดยสาร ไม่ไกลจากประตูทางขึ้นเครื่อง (Gate) ( $\bar{X} = 3.97$ , S.D. = 0.96)  
และทางเดินภายในตัวอาคารผู้โดยสารมีความสะดวกเรียบร้อย ไม่มีสิ่งของวางเกะกะ ( $\bar{X} = 3.68$ ,  
S.D. = 1.03) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้  
สนามบิน ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิน

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ สนามบิน ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกใน สนามบิน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	ลำดับ
- มีบริการรถเข็นสำหรับคนสัมภาระที่ สามารถมองเห็นได้ง่ายและมีบริการหลาย จุด	3.84	0.98	มาก	3
- มีบริการร้านสะดวกซื้อและร้านอาหาร	3.74	1.01	มาก	5
- ที่พักคอยมีปริมาณที่นั่งเพียงพอต่อ จำนวนผู้โดยสาร	3.92	0.98	มาก	1
- มีบริการห้องน้ำทุกจุดที่สำคัญ	3.77	1.04	มาก	4
- มีบริการอินเทอร์เน็ตและ Wi-fi	3.90	0.99	มาก	2
- มีบริการที่จอดรถที่เพียงพอ	3.50	1.19	มาก	6
<b>โดยรวม</b>	<b>3.78</b>	<b>0.88</b>	<b>มาก</b>	

จากตารางที่ 4.5 นักท่องเที่ยวชาวไทย มีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิน ด้านสิ่ง  
อำนวยความสะดวกในสนามบิน โดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.78$ , S.D. = 0.88) เมื่อพิจารณาราย  
ข้อย่อยสามารถเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยได้ดังนี้ ที่พักคอยมีปริมาณที่นั่งเพียงพอต่อจำนวน  
ผู้โดยสาร ( $\bar{X} = 3.98$ , S.D. = 0.88) รองลงมา คือ มีบริการอินเทอร์เน็ตและ Wi-fi ( $\bar{X} = 3.90$ , S.D.  
= 0.99) ตามด้วยมีบริการรถเข็นสำหรับคนสัมภาระที่สามารถมองเห็นได้ง่ายและมีบริการหลายจุด ( $\bar{X} = 3.84$ , S.D. = 0.98) มีบริการห้องน้ำทุกจุดที่สำคัญ ( $\bar{X} = 3.77$ , S.D. = 1.04) มีบริการร้าน  
สะดวกซื้อและร้านอาหาร ( $\bar{X} = 3.74$ , S.D. = 1.01) และมีบริการที่จอดรถที่เพียงพอ ( $\bar{X} = 3.50$ ,  
S.D. = 1.19) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้  
 สนามบิน ด้านการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ สนามบิน ด้านการให้บริการของ พนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	ลำดับ
- มีจำนวนพนักงานของสนามบินเพียงพอ ต่อความต้องการของผู้โดยสาร	3.37	1.28	ปานกลาง	5
- พนักงานมีความพร้อมในการดูแลและ ช่วยเหลือผู้โดยสาร	3.78	0.92	มาก	4
- พนักงานพูดจาสุภาพ เป็นมิตรต่อ ผู้โดยสาร	3.83	0.94	มาก	3
- พนักงานมีทักษะการสื่อสารที่ดี ทำให้ เกิดความเข้าใจได้ง่าย	3.93	0.89	มาก	2
- พนักงานแต่ละฝ่ายมีความรับผิดชอบต่อ หน้าที่ของตนอย่างเหมาะสม	3.94	0.92	มาก	1
<b>โดยรวม</b>	<b>3.77</b>	<b>0.87</b>	<b>มาก</b>	

จากตารางที่ 4.6 นักท่องเที่ยวชาวไทย มีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิน ด้านการ  
 ให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร โดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.77$ , S.D. = 0.87)  
 เมื่อพิจารณารายข้อย่อยสามารถเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยได้ดังนี้ พนักงานแต่ละฝ่ายมีความ  
 รับผิดชอบต่อหน้าที่ของตนอย่างเหมาะสม ( $\bar{X} = 3.94$ , S.D. = 0.92) รองลงมาคือ พนักงานมีทักษะ  
 การสื่อสารที่ดี ทำให้เกิดความเข้าใจได้ง่าย ( $\bar{X} = 3.93$ , S.D. = 0.89) ตามด้วยมีพนักงานพูดจาสุภาพ  
 เป็นมิตรต่อผู้โดยสาร ( $\bar{X} = 3.83$ , S.D. = 0.94) พนักงานมีความพร้อมในการดูแลและช่วยเหลือ  
 ผู้โดยสาร ( $\bar{X} = 3.78$ , S.D. = 0.92) และมีจำนวนพนักงานของสนามบินเพียงพอต่อความต้องการ  
 ของผู้โดยสาร ( $\bar{X} = 3.37$ , S.D. = 1.28) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้  
 สนามบิน ด้านความสะอาดปลอดภัยของสนามบิน ป้องกันโรคโควิด - 19

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ สนามบิน ด้านความสะอาดปลอดภัย ของสนามบิน ป้องกันโรคโควิด - 19	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	ลำดับ
- สนามบินมีความสะอาดอยู่เสมอ	3.97	0.89	มาก	2
- สนามบินมีการฆ่าเชื้อทุก ๆ ชั่วโมง	3.82	0.95	มาก	5
- สนามบินมีบริการสเปรย์และเจล แอลกอฮอล์สำหรับให้บริการในจุดที่ เหมาะสม	3.93	0.92	มาก	4
- สนามบินมีพนักงานคอยดูแลความ สะอาดตลอดเวลา	3.95	0.93	มาก	3
- พนักงานทุกคนในสนามบินใส่หน้ากาก อนามัยอยู่ตลอดเวลา	4.19	0.84	มาก	1
- มีการทำความสะอาดรถขึ้นสัมภาระทุก ๆ ครั้งชั่วโมง	3.82	0.96	มาก	5
<b>โดยรวม</b>	<b>3.94</b>	<b>0.81</b>	<b>มาก</b>	

จากตารางที่ 4.7 นักท่องเที่ยวชาวไทย มีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิน ด้าน  
 ความสะอาดปลอดภัยของสนามบิน ป้องกันโรคโควิด - 19 โดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.94$ , S.D.  
 = 0.81) เมื่อพิจารณารายข้อย่อยสามารถเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยได้ดังนี้ พนักงานทุกคนใน  
 สนามบินใส่หน้ากากอนามัยอยู่ตลอดเวลา ( $\bar{X} = 4.19$ , S.D. = 0.84) รองลงมา คือ สนามบินมีความ  
 สะอาดอยู่เสมอ ( $\bar{X} = 3.97$ , S.D. = 0.89) ตามด้วยสนามบินมีพนักงานคอยดูแลความสะอาด  
 ตลอดเวลา ( $\bar{X} = 3.95$ , S.D. = 0.93) สนามบินมีบริการสเปรย์และเจลแอลกอฮอล์สำหรับให้บริการ  
 ในจุดที่เหมาะสม ( $\bar{X} = 3.93$ , S.D. = 0.92) และมีสนามบินมีการฆ่าเชื้อทุก ๆ ชั่วโมง และมีการทำ  
 ความสะอาดรถขึ้นสัมภาระทุก ๆ ครั้งชั่วโมง ( $\bar{X} = 3.82$ , S.D. = 0.89, 0.96) ตามลำดับ

#### 4.4 การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณตอนเมืองของนักท่องเทียะชาวไทยในสถานการณั้โควิด - 19

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณตอนเมืองของนักท่องเทียะชาวไทยในสถานการณั้โควิด - 19

การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณตอนเมืองของนักท่องเทียะชาวไทยในสถานการณั้โควิด - 19	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	ลำดับ
- ชื่อเสียงของสนามบิณ	3.94	0.83	มาก	1
- ภาพลักษณ์ของสนามบิณ	3.85	0.88	มาก	3
- ความสะดวกในการเดินทาง	3.61	0.94	มาก	4
- ความมีมาตรฐานของสนามบิณ	3.93	0.82	มาก	2
<b>โดยรวม</b>	<b>3.83</b>	<b>0.80</b>	<b>มาก</b>	

จากตารางที่ 4.8 นักท่องเทียะชาวไทย มีการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณตอนเมืองของนักท่องเทียะชาวไทยในสถานการณั้โควิด - 19 โดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.86$ , S.D. = 0.83) เมื่อพิจารณารายด้านสามารถเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยได้ดังนี้ ชื่อเสียงของสนามบิณ ( $\bar{X} = 3.94$ , S.D. = 0.83) รองลงมา คือ ความมีมาตรฐานของสนามบิณ ( $\bar{X} = 3.93$ , S.D. = 0.82) ตามด้วยภาพลักษณ์ของสนามบิณ ( $\bar{X} = 3.85$ , S.D. = 0.88) และความสะดวกในการเดินทาง ( $\bar{X} = 3.61$ , S.D. = 0.94) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ

การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	ลำดับ
- สนามบิณเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ	4.21	0.83	มากที่สุด	1
- สนามบิณมีการบริหารจัดการได้ดี	3.92	0.92	มาก	3
- สนามบิณพร้อมปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดตามคำติชมจากนักท่องเที่ยวอยู่เสมอ	3.71	1.03	มาก	4
- สนามบิณมีการจัดพื้นที่ใช้สอยภายในให้มีบรรยากาศที่โปร่ง สบาย เป็นที่จดจำ	3.93	0.98	มาก	2
<b>โดยรวม</b>	<b>3.94</b>	<b>0.83</b>	<b>มาก</b>	

จากตารางที่ 4.9 นักท่องเที่ยวชาวไทย มีการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.94$ , S.D. = 0.83) เมื่อพิจารณารายข้อย่อย สามารถเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยได้ดังนี้ สนามบิณเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ( $\bar{X} = 4.21$ , S.D. = 0.83) รองลงมาคือ สนามบิณมีการจัดพื้นที่ใช้สอยภายในให้มีบรรยากาศที่โปร่ง สบาย เป็นที่จดจำ ( $\bar{X} = 3.93$ , S.D. = 0.98) ตามด้วยสนามบิณมีการบริหารจัดการได้ดี ( $\bar{X} = 3.92$ , S.D. = 0.92) และสนามบิณพร้อมปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดตามคำติชมจากนักท่องเที่ยวอยู่เสมอ ( $\bar{X} = 3.71$ , S.D. = 1.03) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ

การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	ลำดับ
- ความเชื่อมั่นและมั่นใจในบริการของสนามบิณ	3.92	0.88	มาก	1
- การดำเนินงานของสนามบิณด้วยความโปร่งใส	3.78	0.99	มาก	3
- ตัวอาคารสนามบิณใหม่ มีความทันสมัย	3.85	0.99	มาก	2
<b>โดยรวม</b>	<b>3.85</b>	<b>0.88</b>	<b>มาก</b>	

จากตารางที่ 4.10 นักท่องเที่ยวชาวไทย มีการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.85$ , S.D. = 0.88) เมื่อพิจารณารายข้อย่อย สามารถเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยได้ดังนี้ ความเชื่อมั่นและมั่นใจในบริการของสนามบิณ ( $\bar{X} = 3.92$ , S.D. = 0.88) รองลงมาคือ ตัวอาคารสนามบิณใหม่ มีความทันสมัย ( $\bar{X} = 3.85$ , S.D. = 0.99) และการดำเนินงานของสนามบิณด้วยความโปร่งใส ( $\bar{X} = 3.78$ , S.D. = 0.99) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านความสะดวกในการเดินทาง

การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านความสะดวกในการเดินทาง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	ลำดับ
- ใช้เวลาน้อยในการเดินทางจากที่พักอาศัยไปและกลับจากสนามบิณ	3.64	1.00	มาก	1
- ใช้เวลาน้อยในการเดินทางจากที่ทำงานไปและกลับจากสนามบิณ	3.58	0.98	มาก	2
<b>โดยรวม</b>	<b>3.61</b>	<b>0.94</b>	<b>มาก</b>	

จากตารางที่ 4.11 นักท่องเที่ยวชาวไทย มีการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านความสะดวกในการเดินทาง อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.61$ , S.D. = 0.94) เมื่อพิจารณารายข้อย่อย สามารถเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยได้ดังนี้ ใช้เวลาน้อยในการเดินทางจากที่พักอาศัยไปและกลับจากสนามบิณ ( $\bar{X} = 3.64$ , S.D. = 1.00) และใช้เวลาในการเดินทางจากที่ทำงาน ไปและกลับจากสนามบิณ ( $\bar{X} = 3.58$ , S.D. = 0.98) ตามลำดับ



ตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสสูวรรณภูมิและสนามบาสดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านความมีมาตรฐานของสนามบาส

การตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสสูวรรณภูมิและสนามบาสดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านความมีมาตรฐานของสนามบาส	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	ลำดับ
- สนามบาสมีมาตรฐานในด้านความปลอดภัย	3.96	0.87	มาก	2
- สนามบาสมีมาตรฐานในด้านความสะอาด ปราศจากเชื้อโควิด - 19	3.92	0.89	มาก	3
- สนามบาสมีมาตรฐานในการบริการของพนักงานภายในสนามบาส	3.97	0.85	มาก	1
- สนามบาสมีมาตรฐานการจัดการควบคุมจราจรภายในสนามบาสได้ดี	3.87	0.96	มาก	4
<b>โดยรวม</b>	<b>3.93</b>	<b>0.82</b>	<b>มาก</b>	

จากตารางที่ 4.12 นักท่องเที่ยวชาวไทย มีการตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสสูวรรณภูมิและสนามบาสดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านความมีมาตรฐานของสนามบาส อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.93$ , S.D. = 0.82) เมื่อพิจารณารายข้อย่อย สามารถเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยได้ดังนี้ สนามบาสมีมาตรฐานในการบริการของพนักงานภายในสนามบาส ( $\bar{X} = 3.97$ , S.D. = 0.85) รองลงมา คือ สนามบาสมีมาตรฐานในด้านความปลอดภัย ( $\bar{X} = 3.96$ , S.D. = 0.87) ตามด้วยสนามบาสมีมาตรฐานในด้านความสะอาด ปราศจากเชื้อโควิด - 19 ( $\bar{X} = 3.92$ , S.D. = 0.89) และสนามบาสมีมาตรฐานการจัดการควบคุมจราจรภายในสนามบาสได้ดี ( $\bar{X} = 3.87$ , S.D. = 0.96) ตามลำดับ

#### 4.5 การทดสอบสมมติฐาน

**สมมติฐานที่ 1** ปัจจัยส่วนบุคคล ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ อาชีพ รายได้ ระดับการศึกษา และที่พักอาศัยที่แตกต่างกันส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุพรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.13 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุพรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามเพศ

การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุพรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19	ชาย		หญิง		t	P-Value
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
- ชื่อเสียงของสนามบิณ	3.86	0.83	3.99	0.83	-1.509	0.132
- ภาพลักษณ์ของสนามบิณ	3.81	0.88	3.87	0.89	-0.679	0.498
- ความสะดวกในการเดินทาง	3.59	0.87	3.61	0.98	-0.203	0.839
- ความมีมาตรฐานของสนามบิณ	3.84	0.84	3.99	0.80	-1.763	0.079
โดยรวม	.378	0.79	3.87	0.80	-1.096	0.274

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.13 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุพรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามเพศ พบว่า การตัดสินใจโดยรวม นัยสำคัญทางสถิติ (P-Value) มากกว่าระดับ 0.05 นั้น คือ เพศแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุพรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 ไม่แตกต่างกันเมื่อพิจารณารายด้านพบว่าทุกด้านมีนัยสำคัญทางสถิติ มากกว่าระดับ 0.05 นั้น คือ เพศแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุพรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ ด้านความสะดวกในการเดินทาง และด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.14 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของ  
นักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามอายุ

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
<b>สนามบิณสุวรรณภูมิและ สนามบิณดอนเมืองของ นักท่องเที่ยวยาวไทยใน สถานการณ์โควิด - 19</b>					
<b>ชื่อเสียงของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	11.488	3	3.829	5.725	0.001*
ภายในกลุ่ม	264.881	396	0.669		
รวม	276.369	399			
<b>ภาพลักษณ์ของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	16.566	3	5.522	7.393	0.000*
ภายในกลุ่ม	295.798	396	0.747		
รวม	312.364	399			
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
ระหว่างกลุ่ม	3.982	3	1.327	1.509	0.212
ภายในกลุ่ม	348.252	396	0.879		
รวม	352.234	399			
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	12.676	3	4.225	6.548	0.000*
ภายในกลุ่ม	255.543	396	0.645		
รวม	268.219	399			
<b>โดยรวม</b>					
ระหว่างกลุ่ม	10.430	3	3.477	5.687	0.001*
ภายในกลุ่ม	242.095	396	0.611		
รวม	252.525	399			

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.14 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามอายุ พบว่า โดยรวม มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่น คือ อายุแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 โดยรวมแตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ชื่อเสียงของสนามบิน ภาพลักษณ์ของสนามบิน และควมมีมาตรฐานของสนามบิน นัยสำคัญทางสถิติน้อยกว่าระดับ 0.05 นั่น คือ อายุแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านชื่อเสียงของสนามบิน ภาพลักษณ์ของสนามบิน และควมมีมาตรฐานของสนามบิน แตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป

ตารางที่ 4.15 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามอายุ โดยรวม

อายุ	$\bar{X}$	20-29 ปี	30-39 ปี	40-49 ปี	50-59 ปี
		3.96	3.66	3.72	3.27
20-29 ปี	3.96	-	0.30*	0.23	0.69*
30-39 ปี	3.66	-	-	-0.07	0.38
40-49 ปี	3.72	-	-	-	0.45
50-59 ปี	3.27				-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามอายุ โดยรวม แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 2 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำ 20-29 ปี กับ 30-39 ปี และ 2) 20-29 ปี กับ 50-59 ปี

ตารางที่ 4.16 เปรียบเทียบรายค่าการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอายุ ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ

อายุ	$\bar{X}$	20-29 ปี	30-39 ปี	40-49 ปี	50-59 ปี
		4.07	3.47	3.85	3.42
20-29 ปี	4.07	-	0.33*	0.22	0.66*
30-39 ปี	3.47	-	-	-0.11	0.32
40-49 ปี	3.85	-	-	-	0.43
50-59 ปี	3.42				-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายค่าการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอายุ ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 2 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำ 20-29 ปี กับ 30-39 ปี และ 2) 20-29 ปี กับ 50-59 ปี

ตารางที่ 4.17 เปรียบเทียบรายค่าการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอายุ ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ

อายุ	$\bar{X}$	20-29 ปี	30-39 ปี	40-49 ปี	50-59 ปี
		4.01	3.62	3.70	3.85
20-29 ปี	4.01	-	0.40*	0.32*	0.78*
30-39 ปี	3.62	-	-	-0.78	0.39
40-49 ปี	3.70	-	-	-	0.47
50-59 ปี	3.85				-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.17 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอายุ ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำ 20-29 ปี กับ 30-39 ปี 2) 20-29 ปี กับ 40-49 ปี และ 3) 20-29 ปี กับ 50-59 ปี

ตารางที่ 4.18 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอายุ ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิน

อายุ	$\bar{X}$	20-29 ปี	30-39 ปี	40-49 ปี	50-59 ปี
		4.06	3.75	3.22	3.92
20-29 ปี	4.06	-	0.32*	0.20	0.84*
30-39 ปี	3.75	-	-	-0.11	0.52
40-49 ปี	3.22	-	-	-	0.63*
50-59 ปี	3.92				-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.18 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอายุ ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 2 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำ 20-29 ปี กับ 30-39 ปี 2) 20-29 ปี กับ 50-59 ปี และ 3) 40-49 ปี กับ 50-59 ปี

ตารางที่ 4.19 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของ  
นักท่องเทียวยาวไทยในสถานการณโควิด - 19 จำแนกตามระดับการศึกษา

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
<b>สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเทียวยาวไทยในสถานการณโควิด - 19</b>					
<b>ชื่อเสียงของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	4.890	3	1.630	2.378	0.069
ภายในกลุ่ม	271.479	396	0.686		
รวม	276.369	399			
<b>ภาพลักษณ์ของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	3.379	3	1.126	1.444	0.230
ภายในกลุ่ม	308.985	396	0.780		
รวม	312.364	399			
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
ระหว่างกลุ่ม	0.570	3	0.190	0.214	0.887
ภายในกลุ่ม	351.665	396	0.888		
รวม	352.234	399			
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	2.560	3	0.853	1.272	0.284
ภายในกลุ่ม	265.660	396	0.671		
รวม	268.219	399			
<b>โดยรวม</b>					
ระหว่างกลุ่ม	2.329	3	0.776	1.229	0.299
ภายในกลุ่ม	250.196	396	0.632		
รวม	252.525	399			

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.19 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามระดับการศึกษา พบว่า โดยรวม มีนัยสำคัญทางสถิติ มากกว่าระดับนัยสำคัญ 0.05 นั่น คือ ระดับการศึกษาแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 โดยรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ทุกด้านมีนัยสำคัญทางสถิติมากกว่าระดับ 0.05 นั่นคือ ระดับการศึกษาแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 ทุกด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.20 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
สนามบิณสุวรรณภูมิและ สนามบิณดอนเมืองของ นักท่องเที่ยวยาวไทยใน สถานการณ์โควิด – 19					
<b>ชื่อเสียงของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	23.302	3	7.767	12.154	0.000*
ภายในกลุ่ม	253.068	396	0.639		
รวม	276.369	399			
<b>ภาพลักษณ์ของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	24.003	3	8.001	10.988	0.000*
ภายในกลุ่ม	288.361	396	0.728		
รวม	312.364	399			
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
ระหว่างกลุ่ม	13.703	3	4.568	5.343	0.001*
ภายในกลุ่ม	338.531	396	0.855		
รวม	352.234	399			
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	18.273	3	6.091	9.650	0.000*
ภายในกลุ่ม	249.947	396	0.631		
รวม	268.219	399			



ตารางที่ 4.20 (ต่อ)

การตัดสินใจเลือกใช้ สนามบินสุวรรณภูมิและ สนามบินดอนเมืองของ นักท่องเที่ยวชาวไทยใน สถานการณ์โควิด - 19	SS	df	MS	F	P-Value
<b>โดยรวม</b>					
ระหว่างกลุ่ม	19.535	3	6.512	11.068	0.000*
ภายในกลุ่ม	232.990	396	0.588		
รวม	252.525	399			

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.20 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามอาชีพ พบว่า โดยรวม มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่น คือ อาชีพแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 โดยรวมแตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ชื่อเสียงของสนามบิน ภาพลักษณ์ของสนามบิน ความสะดวกในการเดินทาง และความมีมาตรฐานของสนามบิน มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่น คือ อาชีพแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านชื่อเสียงของสนามบิน ภาพลักษณ์ของสนามบิน ความสะดวกในการเดินทาง และความมีมาตรฐานของสนามบิน แตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป

ตารางที่ 4.21 เปรียบเทียบรายค่าการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ โดยรวม

อาชีพ	$\bar{X}$	นักเรียน/ นักศึกษา	ข้าราชการ/ พนักงาน ของรัฐ	พนักงาน เอกชน/ พนักงาน บริษัท	ค้าขาย/ ธุรกิจ ส่วนตัว
		4.20	3.73	3.68	3.73
นักเรียน/นักศึกษา	4.20	-	0.47*	0.52*	0.47*
ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ	3.73	-	-	0.05	0.00
พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท	3.68	-	-	-	-0.05
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	3.73				-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.21 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายค่าการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) นักเรียน/นักศึกษา กับ ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ 2) นักเรียน/นักศึกษา กับ พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท และ 3) นักเรียน/นักศึกษา กับ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว

ตารางที่ 4.22 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสบรูณภูมิและสนามบาสดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ ด้านชื่อเสียงของสนามบาส

อาชีพ	$\bar{X}$	นักเรียน/ นักศึกษา	ข้าราชการ/ พนักงาน ของรัฐ	พนักงาน เอกชน/ พนักงาน บริษัท	ค้าขาย/ ธุรกิจ ส่วนตัว
		4.35	3.82	3.79	3.81
นักเรียน/นักศึกษา	4.35	-	0.52*	0.56*	0.53*
ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ	3.82	-	-	0.03	0.01
พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท	3.79	-	-	-	-0.02
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	3.81				-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.22 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสบรูณภูมิและสนามบาสดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ ด้านชื่อเสียงของสนามบาส แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) นักเรียน/นักศึกษา กับ ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ 2) นักเรียน/นักศึกษา กับ พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท และ 3) นักเรียน/นักศึกษา กับ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว

ตารางที่ 4.23 เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ

อาชีพ	$\bar{X}$	นักเรียน/ นักศึกษา	ข้าราชการ/ พนักงาน ของรัฐ	พนักงาน เอกชน/ พนักงาน บริษัท	ค้าขาย/ ธุรกิจ ส่วนตัว
		4.25	3.71	3.68	3.78
นักเรียน/นักศึกษา	4.25	-	0.55*	0.58*	0.48*
ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ	3.71	-	-	0.03	-0.07
พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท	3.68	-	-	-	-0.10
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	3.78				-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.23 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) นักเรียน/นักศึกษา กับ ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ 2) นักเรียน/นักศึกษา กับ พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท และ 3) นักเรียน/นักศึกษา กับ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว

ตารางที่ 4.24 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ ด้านความสะดวกในการเดินทาง

อาชีพ	$\bar{X}$	นักเรียน/ นักศึกษา	ข้าราชการ/ พนักงาน ของรัฐ	พนักงาน เอกชน/ พนักงาน บริษัท	ค้าขาย/ ธุรกิจ ส่วนตัว
		3.91	3.55	3.48	3.52
นักเรียน/นักศึกษา	3.91	-	0.37*	0.44*	0.39*
ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ	3.55	-	-	0.07	0.03
พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท	3.48	-	-	-	-0.03
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	3.52				-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.24 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ ด้านความสะดวกในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) นักเรียน/นักศึกษา กับ ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ 2) นักเรียน/นักศึกษา กับ พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท และ 3) นักเรียน/นักศึกษา กับ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว

ตารางที่ 4.25 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสบรูวณภูมิและสนามบาสบรูวณเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ ด้านความมีมาตรฐานของสนามบาส

อาชีพ	$\bar{X}$	นักเรียน/ นักศึกษา	ข้าราชการ/ พนักงาน ของรัฐ	พนักงาน เอกชน/ พนักงาน บริษัท	ค้าขาย/ ธุรกิจ ส่วนตัว
		4.29	3.85	3.79	3.81
นักเรียน/นักศึกษา	4.29	-	0.44*	0.50*	0.47*
ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ	3.85	-	-	0.06	0.03
พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท	3.79	-	-	-	-0.03
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	3.81				-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.25 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสบรูวณภูมิและสนามบาสบรูวณเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามอาชีพ ด้านความมีมาตรฐานของสนามบาส แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) นักเรียน/นักศึกษา กับ ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ 2) นักเรียน/นักศึกษา กับ พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท และ 3) นักเรียน/นักศึกษา กับ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว

ตารางที่ 4.26 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของ  
นักท่องเทียวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
<b>สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเทียวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19</b>					
<b>ชื่อเสียงของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	16.404	4	4.101	6.231	0.000*
ภายในกลุ่ม	259.965	395	0.658		
รวม	276.369	399			
<b>ภาพลักษณ์ของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	20.244	4	5.061	6.843	0.000*
ภายในกลุ่ม	292.121	395	0.740		
รวม	312.364	399			
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
ระหว่างกลุ่ม	13.768	4	3.442	4.017	0.003*
ภายในกลุ่ม	338.466	395	0.857		
รวม	352.234	399			
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	12.932	4	3.233	5.002	0.001*
ภายในกลุ่ม	255.288	395	0.646		
รวม	268.219	399			
<b>โดยรวม</b>					
ระหว่างกลุ่ม	15.532	4	3.883	6.472	0.000*
ภายในกลุ่ม	236.993	395	0.600		
รวม	252.525	399			

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.26 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสสุวรรณภูมิและสนามบิณฑอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า โดยรวม มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่น คือ รายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสสุวรรณภูมิและสนามบิณฑอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 โดยรวมแตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าทุกด้าน มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่นคือรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสสุวรรณภูมิและสนามบิณฑอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 ทุกด้าน แตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป

ตารางที่ 4.27 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสสุวรรณภูมิและสนามบิณฑอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน โดยรวม

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	$\bar{X}$	ต่ำกว่า 15,000 บาท	15,000- 30,000 บาท	30,001- 40,000 บาท	40,001- 50,000 บาท	50,001 บาทขึ้นไป
		4.05	3.91	3.69	3.58	3.47
ต่ำกว่า 15,000 บาท	4.05	-	0.14	0.36*	0.48*	0.58*
15,000-30,000 บาท	3.91	-	-	0.21	0.33	0.44*
30,001-40,000 บาท	3.69	-	-	-	0.12	0.22
40,001-50,000 บาท	3.58	-	-	-	-	0.10
50,001 บาทขึ้นไป	3.47	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.27 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสสุวรรณภูมิและสนามบิณฑอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 4 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 30,001-40,000 บาท 2) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 40,001-50,000 บาท 3) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป และ 4) 15,000-30,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป



ตารางที่ 4.28 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้านชื่อเสียงของสนามบิน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	$\bar{X}$	ต่ำกว่า 15,000 บาท	15,000- 30,000 บาท	30,001- 40,000 บาท	40,001- 50,000 บาท	50,001 บาทขึ้นไป
		4.17	4.02	3.77	3.70	3.59
ต่ำกว่า 15,000 บาท	4.17	-	0.15	0.41*	0.47*	0.58*
15,000-30,000 บาท	4.02	-	-	0.26*	0.32	0.43*
30,001-40,000 บาท	3.77	-	-	-	0.06	0.18
40,001-50,000 บาท	3.70	-	-	-	-	0.11
50,001 บาทขึ้นไป	3.59	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.28 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้านชื่อเสียงของสนามบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 5 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 30,001-40,000 บาท 2) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 40,001-50,000 บาท 3) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป 4) 15,000-30,000 บาท กับ 40,001-50,000 บาท และ 5) 15,000-30,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.29 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	$\bar{X}$	ต่ำกว่า 15,000 บาท	15,000- 30,000 บาท	30,001- 40,000 บาท	40,001- 50,000 บาท	50,001 บาทขึ้นไป
		4.08	3.94	3.74	3.49	3.42
ต่ำกว่า 15,000 บาท	4.08	-	0.14	0.33*	0.58*	0.56*
15,000-30,000 บาท	3.94	-	-	0.19	0.44*	0.52*
30,001-40,000 บาท	3.75	-	-	-	0.26	0.33*
40,001-50,000 บาท	3.49	-	-	-	-	-0.07
50,001 บาทขึ้นไป	3.42	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.29 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 6 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 30,001-40,000 บาท 2) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 40,001-50,000 บาท 3) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป 4) 15,000-30,000 บาท กับ 40,001-50,000 บาท 5) 15,000-30,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป และ 6) 30,001-40,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.30 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้านความสะดวกในการเดินทาง

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	$\bar{X}$	ต่ำกว่า 15,000 บาท	15,000- 30,000 บาท	30,001- 40,000 บาท	40,001- 50,000 บาท	50,001 บาทขึ้นไป
		3.83	3.66	3.48	3.33	3.29
ต่ำกว่า 15,000 บาท	3.83	-	0.16	0.35*	0.49*	0.55*
15,000-30,000 บาท	3.66	-	-	0.17	0.33	0.38*
30,001-40,000 บาท	3.48	-	-	-	-0.15	0.04
40,001-50,000 บาท	3.33	-	-	-	-	-0.04
50,001 บาทขึ้นไป	3.29	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.30 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้านความสะดวกในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 4 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 30,001-40,000 บาท 2) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 40,001-50,000 บาท 3) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป และ 4) 15,000-30,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.31 เปรียบเทียบรายค่าการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่งเทียวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	$\bar{X}$	ต่ำกว่า 15,000 บาท	15,000- 30,000 บาท	30,001- 40,000 บาท	40,001- 50,000 บาท	50,001 บาทขึ้นไป
		4.13	4.00	3.78	3.77	3.59
ต่ำกว่า 15,000 บาท	4.13	-	0.12	0.34*	0.35	0.53*
15,000-30,000 บาท	4.00	-	-	0.22	0.23	0.41*
30,001-40,000 บาท	3.78	-	-	-	0.01	0.18
40,001-50,000 บาท	3.77	-	-	-	-	-0.18
50,001 บาทขึ้นไป	3.59	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.31 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายค่าการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่งเทียวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 30,001-40,000 บาท 2) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป และ 3) 15,000-30,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.32 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของ  
นักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามภูมิลาเนา

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
<b>สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19</b>					
<b>ชื่อเสียงของสนามบิณ</b>					
ระหวางกลุ่ม	3.037	5	0.607	0.875	0.497
ภายในกลุ่ม	273.333	394	0.694		
รวม	276.369	399			
<b>ภาพลักษณะของสนามบิณ</b>					
ระหวางกลุ่ม	3.429	5	0.686	0.875	0.498
ภายในกลุ่ม	308.935	394	0.784		
รวม	312.364	399			
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
ระหวางกลุ่ม	1.331	5	0.266	0.299	0.913
ภายในกลุ่ม	350.904	394	0.891		
รวม	352.234	399			
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิณ</b>					
ระหวางกลุ่ม	1.765	5	0.353	0.522	0.760
ภายในกลุ่ม	266.455	394	0.676		
รวม	268.219	399			
<b>โดยรวม</b>					
ระหวางกลุ่ม	1.850	5	0.370	0.582	0.714
ภายในกลุ่ม	250.675	394	0.636		
รวม	252.525	399			

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.32 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามภูมิภาค พบว่า โดยรวม มีนัยสำคัญทางสถิติมากกว่าระดับ 0.05 นั่น คือ ภูมิภาคแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 โดยรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ทุกด้านมีนัยสำคัญทางสถิติ มากกว่าระดับ 0.05 นั่นคือภูมิภาคแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 ทุกด้าน ไม่แตกต่างกัน

**สมมติฐานที่ 2** พฤติกรรมที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.33 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทาง

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19					
<b>ชื่อเสียงของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	2.303	2	1.151	1.668	0.190
ภายในกลุ่ม	274.067	397	0.690		
รวม	276.369	399			
<b>ภาพลักษณ์ของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	4.548	2	2.274	2.933	0.054
ภายในกลุ่ม	307.816	397	0.775		
รวม	312.364	399			
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
ระหว่างกลุ่ม	2.007	2	1.004	1.138	0.322
ภายในกลุ่ม	350.227	397	0.882		
รวม	352.234	399			

ตารางที่ 4.33 (ต่อ) เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทาง

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19					
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	6.005	2	3.002	4.546	0.011*
ภายในกลุ่ม	262.214	397	0.660		
รวม	268.219	399			
<b>โดยรวม</b>					
ระหว่างกลุ่ม	2.967	2	1.484	2.360	0.096
ภายในกลุ่ม	249.558	397	0.629		
รวม	252.525	399			

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.33 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทาง พบว่าโดยรวม มีนัยสำคัญทางสถิติ มากกว่าระดับ 0.05 นั่นคือ วัตถุประสงค์ในการเดินทาง แตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 โดยรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่นคือวัตถุประสงค์ในการเดินทางแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ แตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป

ตารางที่ 4.34 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทางด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	$\bar{X}$	เดินทางท่องเที่ยว	เดินทางไปเยี่ยมญาติ	เดินทางไปทำงาน
		3.797	4.08	3.73
เดินทางท่องเที่ยว	3.97	-	-0.15	0.24*
เดินทางไปเยี่ยมญาติ	4.08	-	-	0.35*
เดินทางไปทำงาน	3.73	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.34 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทางด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 2 คู่ ได้แก่ 1) เดินทางท่องเที่ยว กับ เดินทางไปทำงาน และ 2) เดินทางไปเยี่ยมญาติ กับ เดินทางไปทำงาน



ตารางที่ 4.35 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของ  
นักท่องเทียวยาวไทยในสถานการณั้โควิด – 19 จำแนกตามความถึ้ในการเดินทาง

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
<b>สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเทียวยาวไทยในสถานการณั้โควิด – 19</b>					
<b>ชื่อเสียงของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	11.806	3	3.935	5.890	0.001*
ภายในกลุ่ม	264.563	396	0.668		
รวม	276.369	399			
<b>ภาพลักษณ์ของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	12.303	3	4.101	5.412	0.001*
ภายในกลุ่ม	300.061	396	0.758		
รวม	312.364	399			
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
ระหว่างกลุ่ม	10.803	3	3.601	4.176	0.006*
ภายในกลุ่ม	341.432	396	0.862		
รวม	352.234	399			
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	8.208	3	2.736	4.167	0.006*
ภายในกลุ่ม	260.011	396	0.657		
รวม	268.219	399			
<b>โดยรวม</b>					
ระหว่างกลุ่ม	10.617	3	3.539	5.794	0.001*
ภายในกลุ่ม	241.908	396	0.611		
รวม	252.525	399			

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.35 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิตอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง พบว่า โดยรวม มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่น คือ ความถี่ในการเดินทางแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิตอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 โดยรวมแตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าทุกด้านมีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่น คือ ความถี่ในการเดินทางแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิตอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 ทุกด้านแตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป

ตารางที่ 4.36 เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิตอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง โดยรวม

ความถี่ในการเดินทาง	$\bar{X}$	1 ครั้งต่อสัปดาห์	2 ครั้งต่อสัปดาห์	3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์
		3.80	4.27	4.19	3.49
1 ครั้งต่อสัปดาห์	3.80	-	-0.47*	-0.39	0.30
2 ครั้งต่อสัปดาห์	4.27	-	-	0.08	0.78*
3 ครั้งต่อสัปดาห์	4.19	-	-	-	0.70*
มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์	3.49	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.36 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิตอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) 1 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ 2 ครั้งต่อสัปดาห์ 2) 2 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์ และ 3) 3 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์

ตารางที่ 4.37 เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ

ความถี่ในการเดินทาง	$\bar{X}$	1 ครั้งต่อสัปดาห์	2 ครั้งต่อสัปดาห์	3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์
		3.90	4.42	4.30	3.60
1 ครั้งต่อสัปดาห์	3.90	-	-0.51*	-0.39	0.31
2 ครั้งต่อสัปดาห์	4.42	-	-	0.12	0.83*
3 ครั้งต่อสัปดาห์	4.30	-	-	-	0.70*
มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์	3.60	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.37 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ ได้แก่ 1) 1 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ 2 ครั้งต่อสัปดาห์ 2) 2 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์ และ 3) 3 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์

ตารางที่ 4.38 เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ

ความถี่ในการเดินทาง	$\bar{X}$	1 ครั้งต่อสัปดาห์	2 ครั้งต่อสัปดาห์	3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์
		3.81	4.28	4.30	3.44
1 ครั้งต่อสัปดาห์	3.81	-	-0.47*	-0.48	0.37
2 ครั้งต่อสัปดาห์	4.28	-	-	-0.02	0.84*
3 ครั้งต่อสัปดาห์	4.30	-	-	-	-0.86*
มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์	3.44	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.38 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) 1 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ 2 ครั้งต่อสัปดาห์ 2) 2 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์ และ 3) 3 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์

ตารางที่ 4.39 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง ด้านความสะดวกในการเดินทาง

ความถี่ในการเดินทาง	$\bar{X}$	1 ครั้งต่อสัปดาห์	2 ครั้งต่อสัปดาห์	3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์
		3.57	4.09	4.86	3.31
1 ครั้งต่อสัปดาห์	3.57	-	-0.52*	-0.29	0.25
2 ครั้งต่อสัปดาห์	4.09	-	-	0.27	0.78*
3 ครั้งต่อสัปดาห์	3.86	-	-	-	-0.55*
มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์	3.31	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.39 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง ด้านความสะดวกในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) 1 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ 2 ครั้งต่อสัปดาห์ 2) 2 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์ และ 3) 3 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์

ตารางที่ 4.40 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง ด้านความถี่มาตรฐานของสนามบิณ

ความถี่ในการเดินทาง	$\bar{X}$	1 ครั้งต่อสัปดาห์	2 ครั้งต่อสัปดาห์	3 ครั้งต่อสัปดาห์	มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์
		3.90	4.30	4.30	3.62
1 ครั้งต่อสัปดาห์	3.90	-	-0.40*	-0.95	0.28
2 ครั้งต่อสัปดาห์	4.30	-	-	0.00	0.67*
3 ครั้งต่อสัปดาห์	4.30	-	-	-	0.67*
มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์	3.62	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.40 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง ด้านความถี่มาตรฐานของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) 1 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ 2 ครั้งต่อสัปดาห์ 2) 2 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์ และ 3) 3 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์

ตารางที่ 4.41 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของ  
นักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
<b>สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19</b>					
<b>ชื่อเสียงของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	7.828	4	1.957	2.879	0.023*
ภายในกลุ่ม	268.541	395	0.680		
รวม	276.369	399			
<b>ภาพลักษณ์ของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	9.193	4	2.298	2.994	0.019*
ภายในกลุ่ม	303.171	395	0.768		
รวม	312.364	399			
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
ระหว่างกลุ่ม	5.905	4	1.476	1.684	0.153
ภายในกลุ่ม	346.330	395	0.877		
รวม	352.234	399			
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	6.395	4	1.599	2.412	0.049*
ภายในกลุ่ม	261.824	395	0.663		
รวม	268.219	399			
<b>โดยรวม</b>					
ระหว่างกลุ่ม	6.375	4	1.594	2.558	0.038*
ภายในกลุ่ม	246.150	395	0.623		
รวม	252.525	399			

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.41 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง พบว่า โดยรวม มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั้น คือ ผู้ร่วมเดินทางแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 โดยรวมแตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ ภาพลักษณ์ของสนามบิณ และควมามีมาตรฐานของสนามบิณ มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั้น คือ ผู้ร่วมเดินทางแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ ภาพลักษณ์ของสนามบิณ และควมามีมาตรฐานของสนามบิณแตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป

ตารางที่ 4.42 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง โดยรวม

ผู้ร่วมเดินทาง	$\bar{X}$	เพื่อนร่วมงาน	ครอบครัว (สามี/ภรรยา)	ญาติพี่น้อง	เพื่อน/คนใกล้ชิด	เดินทางคนเดียว
		3.78	4.03	3.85	3.39	3.78
เพื่อนร่วมงาน	3.78	-	0.03	-0.21	-0.04	0.42*
ครอบครัว (สามี/ภรรยา)	4.03	-	-	-0.25	-0.07	0.38
ญาติพี่น้อง	3.85	-	-	-	0.18	0.64*
เพื่อน/คนใกล้ชิด	3.39	-	-	-	-	0.46*
เดินทางคนเดียว	3.78	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.42 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง โดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) เพื่อนร่วมงาน กับ เดินทางคนเดียว 2) ญาติพี่น้อง กับ เดินทางคนเดียว และ 3) เพื่อน/คนใกล้ชิด กับ เดินทางคนเดียว

ตารางที่ 4.43 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเทียวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ

ผู้ร่วมเดินทาง	$\bar{X}$	เพื่อนร่วมงาน	ครอบครัว (สามี/ภรรยา)	ญาติพี่น้อง	เพื่อน/คนใกล้ชิด	เดินทางคนเดียว
		3.91	3.83	4.18	3.98	3.53
เพื่อนร่วมงาน	3.91	-	0.07	-0.28*	-0.07	0.38
ครอบครัว (สามี/ภรรยา)	3.83	-	-	-0.35*	-0.14	0.31
ญาติพี่น้อง	4.18	-	-	-	0.20	0.65*
เพื่อน/คนใกล้ชิด	3.98	-	-	-	-	0.46*
เดินทางคนเดียว	3.53	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.43 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเทียวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 4 คู่ ได้แก่ 1) เพื่อนร่วมงาน กับ ญาติพี่น้อง 2) ครอบครัว (สามี/ภรรยา) กับ ญาติพี่น้อง 3) ญาติพี่น้อง กับ เดินทางคนเดียว และ 4) เพื่อน/คนใกล้ชิด กับ เดินทางคนเดียว



ตารางที่ 4.44 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ

ผู้ร่วมเดินทาง	$\bar{X}$	เพื่อนร่วมงาน	ครอบครัว (สามี/ภรรยา)	ญาติพี่น้อง	เพื่อน/คนใกล้ชิด	เดินทางคนเดียว
		3.81	3.86	4.02	3.89	3.25
เพื่อนร่วมงาน	3.81	-	-0.05	-0.21	-0.08	0.56*
ครอบครัว (สามี/ภรรยา)	3.86	-	-	-0.16	-0.02	0.61*
ญาติพี่น้อง	4.02	-	-	-	-0.03	0.61*
เพื่อน/คนใกล้ชิด	3.89	-	-	-	-	0.77*
เดินทางคนเดียว	3.25	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.44 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 4 คู่ ได้แก่ 1) เพื่อนร่วมงาน กับเดินทางคนเดียว 2) ครอบครัว (สามี/ภรรยา) กับเดินทางคนเดียว 3) ญาติพี่น้อง กับเดินทางคนเดียว และ 4) เพื่อน/คนใกล้ชิด กับเดินทางคนเดียว

ตารางที่ 4.45 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสสุพรรณภูมิและสนามบาสดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง ด้านความมีมาตรฐานของสนามบาส

ผู้ร่วมเดินทาง	$\bar{X}$	เพื่อนร่วมงาน	ครอบครัว (สามี/ภรรยา)	ญาติพี่น้อง	เพื่อน/คนใกล้ชิด	เดินทางคนเดียว
		3.86	3.84	4.16	3.98	3.63
เพื่อนร่วมงาน	3.86	-	0.02	-0.31*	-0.12	0.23
ครอบครัว (สามี/ภรรยา)	3.84	-	-	-0.32*	-0.14	0.21
ญาติพี่น้อง	4.16	-	-	-	-0.14	0.53*
เพื่อน/คนใกล้ชิด	3.98	-	-	-	-	0.36
เดินทางคนเดียว	3.63	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.45 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสสุพรรณภูมิและสนามบาสดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง ด้านความมีมาตรฐานของสนามบาส แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) เพื่อนร่วมงาน กับ ญาติพี่น้อง 2) ครอบครัว (สามี/ภรรยา) กับ ญาติพี่น้อง และ 3) ญาติพี่น้อง กับ เดินทางคนเดียว

ตารางที่ 4.46 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามวิธีในการเดินทางไปสนามบิณ

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
<b>สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19</b>					
<b>ชื่อเสียงของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	4.009	3	1.336	1.943	0.122
ภายในกลุ่ม	272.360	396	0.688		
รวม	276.369	399			
<b>ภาพลักษณ์ของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	6.222	3	2.074	2.683	0.046*
ภายในกลุ่ม	306.142	396	0.773		
รวม	312.364	399			
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
ระหว่างกลุ่ม	5.140	3	1.713	1.955	0.120
ภายในกลุ่ม	347.095	396	0.877		
รวม	352.234	399			
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	4.465	3	1.488	2.234	0.084
ภายในกลุ่ม	263.755	396	0.666		
รวม	268.219	399			
<b>โดยรวม</b>					
ระหว่างกลุ่ม	4.053	3	1.351	2.153	0.093
ภายในกลุ่ม	248.472	396	0.627		
รวม	252.525	399			

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.46 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามวิธีในการเดินทางไปสนามบิน พบว่าโดยรวม มีนัยสำคัญทางสถิติ มากกว่าระดับ 0.05 นั่น คือ วิธีในการเดินทางไปสนามบินแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 โดยรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่น คือ วิธีในการเดินทางไปสนามบินแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 ด้าน ภาพลักษณ์ของสนามบิน แตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป

ตารางที่ 4.47 เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามวิธีในการเดินทางไปสนามบิน ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน

ความถี่ในการเดินทาง	$\bar{X}$	รถยนต์ส่วนตัว	รถแท็กซี่	รถไฟฟ้า	รถโดยสารประจำทาง
		3.75	3.86	4.14	4.03
รถยนต์ส่วนตัว	3.75	-	-0.11	-0.40*	-0.28
รถแท็กซี่	3.86	-	-	-0.28*	-0.17
รถไฟฟ้า	4.14	-	-	-	0.11
รถโดยสารประจำทาง	4.03	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.46 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามวิธีในการเดินทางไปสนามบิน ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน แตกต่างกันอย่างน้อยมีนัยสำคัญ จำนวน 2 คู่ ได้แก่ 1) รถยนต์ส่วนตัว กับ รถไฟฟ้า และ 2) รถแท็กซี่ กับ รถไฟฟ้า

ตารางที่ 4.48 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของ  
นักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
<b>สนามบินสุวรรณภูมิและ สนามบินดอนเมืองของ นักท่องเที่ยวชาวไทยใน สถานการณ์โควิด - 19</b>					
<b>ชื่อเสียงของสนามบิน</b>					
ระหว่างกลุ่ม	125.774	4	31.444	82.474	0.000*
ภายในกลุ่ม	150.595	395	0.381		
รวม	276.369	399			
<b>ภาพลักษณ์ของสนามบิน</b>					
ระหว่างกลุ่ม	126.872	4	31.718	67.543	0.000*
ภายในกลุ่ม	185.492	395	0.470		
รวม	312.364	399			
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
ระหว่างกลุ่ม	126.622	4	31.656	55.422	0.003*
ภายในกลุ่ม	225.612	395	0.571		
รวม	352.234	399			
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิน</b>					
ระหว่างกลุ่ม	109.274	4	27.318	67.890	0.001*
ภายในกลุ่ม	158.945	395	0.402		
รวม	268.219	399			
<b>โดยรวม</b>					
ระหว่างกลุ่ม	121.625	4	30.406	91.752	0.000*
ภายในกลุ่ม	130.900	395	0.331		
รวม	252.525	399			

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.48 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง พบว่า โดยรวม มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่นคือค่าใช้จ่ายในการเดินทางแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 โดยรวมแตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าทุกด้าน มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่นคือค่าใช้จ่ายในการเดินทางแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 ทุกด้าน แตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป

ตารางที่ 4.49 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยรวม

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	$\bar{X}$	100 - 500 บาท	501 - 1,000 บาท	1,001 - 1,500 บาท	1,501 - 2,000 บาท	2,001 - 2,500 บาท
		3.04	2.83	3.35	3.80	4.61
100 - 500 บาท	3.04	-	0.20	-0.32	-0.76*	-1.58*
501 - 1,000 บาท	2.83	-	-	-0.52*	-0.96*	-1.78*
1,001 - 1,500 บาท	3.35	-	-	-	-0.44*	-1.26*
1,501 - 2,000 บาท	3.80	-	-	-	-	-0.81*
2,001 - 2,500 บาท	4.61	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.49 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทุกคู่ ยกเว้น 1) 100 - 500 บาท กับ 501 - 1,000 บาท และ 2) 100 - 500 บาท กับ 1,001 - 1,500 บาท

ตารางที่ 4.50 เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้านชื่อเสียงของสนามบิน

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	$\bar{X}$	100 - 500 บาท	501 - 1,000 บาท	1,001 - 1,500 บาท	1,501 - 2,000 บาท	2,001 - 2,500 บาท
		3.10	2.93	3.45	3.91	4.73
100 - 500 บาท	3.10	-	0.17	-0.35	-0.81*	-1.63*
501 - 1,000 บาท	2.93	-	-	-0.53*	-0.98*	-1.80*
1,001 - 1,500 บาท	3.45	-	-	-	-0.46*	-1.27*
1,501 - 2,000 บาท	3.91	-	-	-	-	-0.82*
2,001 - 2,500 บาท	4.73	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.50 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้านชื่อเสียงของสนามบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 5 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 30,001-40,000 บาท 2) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 40,001-50,000 บาท 3) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป 4) 15,000-30,000 บาท กับ 40,001-50,000 บาท และ 5) 15,000-30,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.51 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	$\bar{X}$	100 - 500 บาท	501 - 1,000 บาท	1,001 - 1,500 บาท	1,501 - 2,000 บาท	2,001 - 2,500 บาท
		3.00	2.90	3.34	3.82	4.64
100 - 500 บาท	3.00	-	0.09	-0.34	-0.82*	-1.64*
501 - 1,000 บาท	2.90	-	-	-0.44*	-0.92*	-1.73*
1,001 - 1,500 บาท	3.34	-	-	-	-0.48*	-1.30*
1,501 - 2,000 บาท	3.82	-	-	-	-	-0.82*
2,001 - 2,500 บาท	4.64	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.51 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 6 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 30,001-40,000 บาท 2) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 40,001-50,000 บาท 3) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป 4) 15,000-30,000 บาท กับ 40,001-50,000 บาท 5) 15,000-30,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป และ 6) 30,001-40,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป



ตารางที่ 4.52 เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ด้านความสะดวกในการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	$\bar{X}$	100 - 500 บาท	501 - 1,000 บาท	1,001 - 1,500 บาท	1,501 - 2,000 บาท	2,001 - 2,500 บาท
		2.80	2.38	3.16	3.57	4.38
100 - 500 บาท	2.80	-	0.42	-0.36	-0.77*	-1.58*
501 - 1,000 บาท	2.38	-	-	-0.77*	-1.19*	-2.00*
1,001 - 1,500 บาท	3.16	-	-	-	-0.42*	-1.22*
1,501 - 2,000 บาท	3.57	-	-	-	-	-0.80*
2,001 - 2,500 บาท	4.38	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.52 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ด้านความสะดวกในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 4 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 30,001-40,000 บาท 2) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 40,001-50,000 บาท 3) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป และ 4) 15,000-30,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.53 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเทียะชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	$\bar{X}$	100 - 500 บาท	501 - 1,000 บาท	1,001 - 1,500 บาท	1,501 - 2,000 บาท	2,001 - 2,500 บาท
		3.25	3.12	3.46	3.88	4.68
100 - 500 บาท	3.25	-	0.13	-0.321	-0.62*	-1.43*
501 - 1,000 บาท	3.12	-	-	-0.34*	-0.76*	-1.56*
1,001 - 1,500 บาท	3.46	-	-	-	-0.42*	-1.21*
1,501 - 2,000 บาท	3.88	-	-	-	-	-0.80*
2,001 - 2,500 บาท	4.68	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.53 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเทียะชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 30,001-40,000 บาท 2) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป และ 3) 15,000-30,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป

**สมมติฐานที่ 3** ปัจจัยการใช้บริการสนามบินที่ต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิน  
สุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.54 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของ  
นักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทาง  
ภายในสนามบิน

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
<b>สนามบินสุวรรณภูมิและ สนามบินดอนเมืองของ นักท่องเที่ยวชาวไทยใน สถานการณ์โควิด - 19</b>					
<b>ชื่อเสียงของสนามบิน</b>					
ระหว่างกลุ่ม	149.852	4	37.463	116.963	0.000*
ภายในกลุ่ม	126.517	395	0.320		
รวม	276.369	399			
<b>ภาพลักษณ์ของสนามบิน</b>					
ระหว่างกลุ่ม	141.860	4	35.465	82.161	0.000*
ภายในกลุ่ม	170.504	395	0.432		
รวม	312.364	399			
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
ระหว่างกลุ่ม	123.759	4	30.940	53.491	0.000*
ภายในกลุ่ม	228.475	395	0.578		
รวม	352.234	399			
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิน</b>					
ระหว่างกลุ่ม	134.949	4	33.737	99.994	0.000*
ภายในกลุ่ม	133.270	395	0.337		
รวม	268.219	399			

ตารางที่ 4.54 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณ (ต่อ)

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19					
<b>โดยรวม</b>					
ระหว่างกลุ่ม	136.287	4	34.072	115.783	0.000*
ภายในกลุ่ม	116.238	395	0.294		
รวม	252.525	399			

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.54 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณ พบว่า โดยรวม มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั้น คือ ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 โดยรวมแตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ทุกด้าน มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั้น คือความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 ทุกด้าน แตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป

ตารางที่ 4.55 เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน โดยรวม

ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		2.93	2.78	3.21	3.68	4.48
น้อยที่สุด	2.93	-	0.15	-0.28	0.79	-1.55*
น้อย	2.78	-	-	-0.44*	-0.90*	-1.71*
ปานกลาง	3.21	-	-	-	-0.47*	-1.28*
มาก	3.68	-	-	-	-	-0.80*
มากที่สุด	4.48	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.55 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 7 คู่ ได้แก่ 1) น้อยที่สุด กับ มากที่สุด 2) น้อย กับ ปานกลาง 3) น้อย กับ มาก 4) น้อย กับ มากที่สุด 5) ปานกลาง กับมาก 6)ปานกลาง กับ มากที่สุด และ 7) มาก กับ มากที่สุด

ตารางที่ 4.56 เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน ด้านชื่อเสียงของสนามบิน

ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		3.00	2.78	3.26	3.84	4.59
น้อยที่สุด	3.00	-	0.21	-0.26	-0.83*	-1.59*
น้อย	2.78	-	-	-0.46*	-1.05*	-1.81*
ปานกลาง	3.26	-	-	-	-0.58*	-1.34*
มาก	3.84	-	-	-	-	-0.76*
มากที่สุด	4.59	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.56 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน ด้านชื่อเสียงของสนามบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 8 คู่ ได้แก่ 1) น้อยที่สุด กับ มาก 2) น้อยที่สุด กับ มากที่สุด 3) น้อย กับ ปานกลาง 4) น้อย กับ มาก 5) น้อย กับ มากที่สุด 6) ปานกลาง กับ มาก 7) ปานกลาง กับ มากที่สุด และ 8) มาก กับ มากที่สุด

ตารางที่ 4.57 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน

ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		3.33	2.70	3.25	3.69	4.51
น้อยที่สุด	3.33	-	0.62	0.08	-0.35	-1.17*
น้อย	2.70	-	-	-0.54*	-0.91*	-1.79*
ปานกลาง	3.25	-	-	-	-0.44*	-1.26*
มาก	3.69	-	-	-	-	-0.82*
มากที่สุด	4.51	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.57 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 7 คู่ ได้แก่ 1) น้อยที่สุด กับ มากที่สุด 2) น้อย กับ ปานกลาง 3) น้อย กับ มาก 4) น้อย กับ มากที่สุด 5) ปานกลาง กับมาก 6)ปานกลาง กับ มากที่สุด และ 7) มาก กับ มากที่สุด

ตารางที่ 4.58 เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน ด้านความสะดวกในการเดินทาง

ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		2.00	2.76	3.05	3.38	4.25
น้อยที่สุด	2.00	-	0.75	-1.04	-1.38*	-2.25*
น้อย	2.76	-	-	-0.29	-0.62*	-1.49*
ปานกลาง	3.05	-	-	-	-0.33*	-1.20*
มาก	3.38	-	-	-	-	-0.88*
มากที่สุด	4.25	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.58 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน ด้านความสะดวกในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 7 คู่ ได้แก่ 1) น้อยที่สุด กับ มาก 2) น้อยที่สุด กับ มากที่สุด 3) น้อย กับ มาก 4) น้อย กับ มากที่สุด 5) ปานกลาง กับมาก 6)ปานกลาง กับ มากที่สุด และ 7) มาก กับ มากที่สุด

ตารางที่ 4.59 เปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิน

ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		3.38	2.85	3.29	3.80	4.56
น้อยที่สุด	3.38	-	0.52	0.08	-0.42	-1.19*
น้อย	2.85	-	-	-0.44*	-0.95*	-1.71*
ปานกลาง	3.29	-	-	-	-0.51*	-1.27*
มาก	3.80	-	-	-	-	-0.77*
มากที่สุด	4.56	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.59 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณ ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 7 คู่ ได้แก่ 1) น้อยที่สุด กับ มากที่สุด 2) น้อย กับ ปานกลาง 3) น้อย กับ มาก 4) น้อย กับ มากที่สุด 5) ปานกลาง กับมาก 6)ปานกลาง กับ มากที่สุด และ 7) มาก กับ มากที่สุด



ตารางที่ 4.60 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
<b>สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19</b>					
<b>ชื่อเสียงของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	169.410	4	42.352	156.407	0.000*
ภายในกลุ่ม	106.959	395	0.271		
รวม	276.369	399			
<b>ภาพลักษณ์ของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	168.362	4	42.090	115.454	0.000*
ภายในกลุ่ม	144.003	395	0.365		
รวม	312.364	399			
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
ระหว่างกลุ่ม	155.278	4	38.819	77.853	0.000*
ภายในกลุ่ม	196.956	395	0.499		
รวม	352.234	399			
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	150.671	4	37.668	126.576	0.000*
ภายในกลุ่ม	117.548	395	0.298		
รวม	268.219	399			
<b>โดยรวม</b>					
ระหว่างกลุ่ม	159.937	4	39.984	170.581	0.000*
ภายในกลุ่ม	92.588	395	0.234		
รวม	252.525	399			

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.60 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสสุพรรณภูมิและสนามบาสดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบาส พบว่าโดยรวม มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่น คือ สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบาสแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสสุพรรณภูมิและสนามบาสดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 โดยรวมแตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ทุกด้าน มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่นคือสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบาสแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสสุพรรณภูมิและสนามบาสดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 ทุกด้าน แตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป

ตารางที่ 4.61 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสสุพรรณภูมิและสนามบาสดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบาส โดยรวม

สิ่งอำนวยความสะดวก	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
สิ่งอำนวยความสะดวก		2.28	2.79	3.20	3.92	4.58
น้อยที่สุด	2.28	-	-0.51	-0.91*	-1.64*	-2.30*
น้อย	2.79	-	-	-0.40*	-1.29*	-1.79*
ปานกลาง	3.20	-	-	-	-0.72*	-1.38*
มาก	3.92	-	-	-	-	-0.66*
มากที่สุด	4.58	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.61 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสสุพรรณภูมิและสนามบาสดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบาส โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทุกคู่ ยกเว้น น้อยที่สุด กับ น้อย

ตารางที่ 4.62 เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ

สิ่งอำนวยความสะดวก	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
สะดวกในสนามบิณ		1.92	2.84	3.30	4.07	4.69
น้อยที่สุด	1.92	-	-0.92*	-1.38*	-2.15*	-2.78*
น้อย	2.84	-	-	-0.46*	-1.23*	-1.85*
ปานกลาง	3.30	-	-	-	-0.77*	-1.39*
มาก	4.07	-	-	-	-	-0.62*
มากที่สุด	4.69	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.62 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทุกคู่

ตารางที่ 4.63 เปรียบเทียบรายการคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ

สิ่งอำนวยความสะดวก	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
สะดวกในสนามบิณ		2.11	2.82	3.22	3.89	4.64
น้อยที่สุด	2.11	-	-0.76	-1.10*	-1.77*	-2.53*
น้อย	2.82	-	-	-0.40*	-1.07*	-1.83*
ปานกลาง	3.22	-	-	-	-0.67*	-1.42*
มาก	3.89	-	-	-	-	-0.76*
มากที่สุด	4.64	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.63 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิน ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทุกคู่ ยกเว้น น้อยที่สุด กับ น้อย

ตารางที่ 4.64 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิน ด้านความสะดวกในการเดินทาง

สิ่งอำนวยความสะดวก	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
สะดวกในสนามบิน		2.83	2.61	2.95	3.68	4.36
น้อยที่สุด	2.83	-	0.22	-0.11	-0.85*	-1.53*
น้อย	2.61	-	-	-0.33*	-1.07*	-1.74*
ปานกลาง	2.95	-	-	-	-0.73*	-1.41*
มาก	3.68	-	-	-	-	-0.68*
มากที่สุด	4.36	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.64 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิน ด้านความสะดวกในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 8 คู่ ได้แก่ 1) น้อยที่สุด กับ มาก 2) น้อยที่สุด กับ มากที่สุด 3) น้อย กับ ปานกลาง 4) น้อย กับ มาก 5) น้อย กับ มากที่สุด 6) ปานกลาง กับมาก 7) ปานกลาง กับ มากที่สุด และ 8) มาก กับ มากที่สุด

ตารางที่ 4.65 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสสุพรรณภูมิและสนามบาสดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบาส ด้านความมีมาตรฐานของสนามบาส

สิ่งอำนวยความสะดวก	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
สะดวกในสนามบาส		2.25	2.89	3.32	4.03	4.64
น้อยที่สุด	2.25	-	-0.64	-1.07*	-1.78*	-2.39*
น้อย	2.89	-	-	-0.43*	-1.05*	-1.75*
ปานกลาง	3.32	-	-	-	-0.71*	-1.32*
มาก	4.03	-	-	-	-	-0.61*
มากที่สุด	4.64	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.65 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสสุพรรณภูมิและสนามบาสดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบาส ด้านความมีมาตรฐานของสนามบาส แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทุกคู่ ยกเว้น น้อยที่สุด กับ น้อย

ตารางที่ 4.66 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของ  
นักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงาน  
ภายในอาคารผู้โดยสาร

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
<b>สนามบิณสุวรรณภูมิและ สนามบิณดอนเมืองของ นักท่องเที่ยวยาวไทยใน สถานการณ์โควิด - 19</b>					
<b>ชื่อเสียงของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	178.122	4	44.530	179.032	0.000*
ภายในกลุ่ม	98.248	395	0.249		
รวม	276.369	399			
<b>ภาพลักษณ์ของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	194.416	4	48.604	162.771	0.000*
ภายในกลุ่ม	117.948	395	0.299		
รวม	312.364	399			
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
ระหว่างกลุ่ม	169.267	4	42.317	91.356	0.000*
ภายในกลุ่ม	182.967	395	0.463		
รวม	352.234	399			
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	181.389	4	45.347	206.291	0.000*
ภายในกลุ่ม	86.830	395	0.220		
รวม	268.219	399			
<b>โดยรวม</b>					
ระหว่างกลุ่ม	179.174	4	44.794	241.216	0.000*
ภายในกลุ่ม	73.351	395	0.186		
รวม	252.525	399			

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.66 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร พบว่า โดยรวม มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั้น คือ การให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสารแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 โดยรวมแตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ทุกด้าน มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั้นคือการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสารแตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 ทุกด้าน แตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป

ตารางที่ 4.67 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร โดยรวม

การให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		2.63	2.69	3.13	3.76	4.65
น้อยที่สุด	2.63	-	-0.07	-0.50*	-1.13*	-2.20*
น้อย	2.69	-	-	-0.43*	-1.06*	-1.95*
ปานกลาง	3.13	-	-	-	-0.62*	-1.52*
มาก	3.76	-	-	-	-	-0.90*
มากที่สุด	4.65	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.67 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทุกคู่ ยกเว้น น้อยที่สุด กับ น้อย

ตารางที่ 4.68 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของ  
 นักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงาน  
 ภายในอาคารผู้โดยสาร ด้านชื่อเสียงของสนามบิน

การให้บริการของ พนักงานภายใน อาคารผู้โดยสาร	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		3.00	2.76	3.20	3.93	4.73
น้อยที่สุด	3.00	-	0.24	-0.20	-0.92*	-1.73*
น้อย	2.76	-	-	-0.44*	-1.16*	-1.97*
ปานกลาง	3.20	-	-	-	-0.73*	-1.53*
มาก	3.93	-	-	-	-	-0.80*
มากที่สุด	4.73	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.68 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบิน  
 ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงาน  
 ภายในอาคารผู้โดยสาร ด้านชื่อเสียงของสนามบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 8 คู่ ได้แก่ 1) น้อย  
 ที่สุด กับ มาก 2) น้อยที่สุด กับ มากที่สุด 3) น้อย กับ ปานกลาง 4) น้อย กับ มาก 5) น้อย กับ มาก  
 ที่สุด 6) ปานกลาง กับมาก 7) ปานกลาง กับ มากที่สุด และ 8) มาก กับ มากที่สุด

ตารางที่ 4.69 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของ  
 นักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงาน  
 ภายในอาคารผู้โดยสาร ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน

การให้บริการของ พนักงานภายใน อาคารผู้โดยสาร	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		2.33	2.65	3.10	3.81	4.68
น้อยที่สุด	2.33	-	-0.32	-0.76*	-1.47*	-2.35*
น้อย	2.65	-	-	-0.46*	-1.15*	-2.03*
ปานกลาง	3.10	-	-	-	-0.70*	-1.58*
มาก	3.81	-	-	-	-	-0.88*
มากที่สุด	4.68	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05



จากตารางที่ 4.69 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทุกคู่ ยกเว้น น้อยที่สุด กับ น้อย

ตารางที่ 4.70 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร ด้านความสะดวกในการเดินทาง

การให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		2.67	2.50	3.03	3.40	4.45
น้อยที่สุด	2.67	-	0.16	-0.38	-0.73	-1.78*
น้อย	2.50	-	-	-0.53*	-0.90*	-1.95*
ปานกลาง	3.03	-	-	-	-0.37*	-1.42*
มาก	3.40	-	-	-	-	-1.05*
มากที่สุด	4.45	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.70 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร ด้านความสะดวกในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 7 คู่ ได้แก่ 1) น้อยที่สุด กับ มากที่สุด 2) น้อย กับ ปานกลาง 3) น้อย กับ มาก 4) น้อย กับ มากที่สุด 5) ปานกลาง กับมาก 6) ปานกลาง กับ มากที่สุด และ 7) มาก กับ มากที่สุด

ตารางที่ 4.71 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของ  
 นักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงาน  
 ภายในอาคารผู้โดยสาร ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิน

การให้บริการของ พนักงานภายใน อาคารผู้โดยสาร	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		2.50	2.86	3.18	3.89	4.74
น้อยที่สุด	2.50	-	-0.38	-0.68*	-1.38*	-2.25*
น้อย	2.86	-	-	-0.32*	-1.03*	-1.88*
ปานกลาง	3.18	-	-	-	-0.70*	-1.56*
มาก	3.89	-	-	-	-	-0.86*
มากที่สุด	4.74	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.71 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบิน  
 ดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด – 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงาน  
 ภายในอาคารผู้โดยสาร ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทุกคู่ ยกเว้น  
 น้อยที่สุด กับ น้อย

ตารางที่ 4.72 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19

การตัดสินใจเลือกใช้	SS	df	MS	F	P-Value
<b>สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19</b>					
<b>ชื่อเสียงของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	162.329	4	40.582	140.565	0.000*
ภายในกลุ่ม	114.040	395	0.289		
รวม	276.369	399			
<b>ภาพลักษณ์ของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	171.362	4	42.840	120.012	0.000*
ภายในกลุ่ม	141.002	395	0.357		
รวม	312.364	399			
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
ระหว่างกลุ่ม	133.943	4	33.486	60.593	0.000*
ภายในกลุ่ม	218.292	395	0.553		
รวม	352.234	399			
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิณ</b>					
ระหว่างกลุ่ม	159.698	4	39.924	145.318	0.000*
ภายในกลุ่ม	108.522	395	0.275		
รวม	268.219	399			
<b>โดยรวม</b>					
ระหว่างกลุ่ม	155.877	4	38.969	159.268	0.000*
ภายในกลุ่ม	96.648	395	0.245		
รวม	252.525	399			

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.72 เปรียบเทียบการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณป้องกันโรคโควิด - 19 พบว่า โดยรวม มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่น คือ ความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19แตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 โดยรวมแตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ทุกด้าน มีนัยสำคัญทางสถิติ น้อยกว่าระดับ 0.05 นั่นคือความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19แตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ทุกด้าน แตกต่างกัน จึงเปรียบเทียบเป็นรายคู่โดยใช้สถิติ LSD ต่อไป

ตารางที่ 4.73 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19 โดยรวม

ความสะอาดปลอดภัย ของสนามบิณ ป้องกัน โรคโควิด - 19	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		2.33	2.76	3.09	3.71	4.58
น้อยที่สุด	2.33	-	-0.42	-0.75*	-1.37*	-2.25*
น้อย	2.76	-	-	-0.33*	-0.94*	-1.82*
ปานกลาง	3.09	-	-	-	-0.62*	-1.50*
มาก	3.71	-	-	-	-	-0.88*
มากที่สุด	4.58	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.73 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19 โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทุกคู่ ยกเว้น น้อยที่สุด กับ น้อย

ตารางที่ 4.74 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19 ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ

ความสะอาดปลอดภัย ของสนามบิณ ป้องกัน โรคโควิด - 19	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		2.50	2.76	3.18	3.84	4.70
น้อยที่สุด	2.50	-	-0.26	-0.68	-1.35*	-2.20*
น้อย	2.76	-	-	-0.41*	-1.07*	-1.94*
ปานกลาง	3.18	-	-	-	-0.65*	-1.51*
มาก	3.84	-	-	-	-	-0.89*
มากที่สุด	4.70	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.74 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19 ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 8 คู่ ได้แก่ 1) น้อยที่สุด กับ มาก 2) น้อยที่สุด กับ มากที่สุด 3) น้อย กับ ปานกลาง 4) น้อย กับ มาก 5) น้อย กับ มากที่สุด 6) ปานกลาง กับมาก 7) ปานกลาง กับ มากที่สุด และ 8) มาก กับ มากที่สุด

ตารางที่ 4.75 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19 ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ

ความสะอาดปลอดภัย ของสนามบิณ ป้องกัน โรคโควิด - 19	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		1.83	2.61	3.08	3.75	4.61
น้อยที่สุด	1.83	-	-0.77	-1.28*	-1.92*	-2.78*
น้อย	2.61	-	-	-0.47*	-1.14*	-2.00*
ปานกลาง	3.08	-	-	-	-0.67*	-1.53*
มาก	3.75	-	-	-	-	-0.86*
มากที่สุด	4.61	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.75 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19 ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทุกคู่ ยกเว้น น้อยที่สุด กับ น้อย

ตารางที่ 4.76 เปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19 ด้านความสะดวกในการเดินทาง

ความสะอาดปลอดภัย ของสนามบิณ ป้องกัน โรคโควิด - 19	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		2.50	2.79	2.93	3.44	4.33
น้อยที่สุด	2.50	-	-0.29	-0.42	-0.93	-1.83*
น้อย	2.79	-	-	-0.13	-0.64*	-1.54*
ปานกลาง	2.93	-	-	-	-0.50*	-1.41*
มาก	3.44	-	-	-	-	-0.89*
มากที่สุด	4.33	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.76 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19 ด้านความสะดวกในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 6 คู่ ได้แก่ 1) น้อยที่สุด กับ มากที่สุด 2) น้อย กับ มาก 3) น้อย กับ มากที่สุด 4) ปานกลาง กับมาก 5) ปานกลาง กับ มากที่สุด และ 6) มาก กับ มากที่สุด

ตารางที่ 4.77 เปรียบเทียบรายค่าการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19 ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ

ความสะอาดปลอดภัย ของสนามบิณ ป้องกัน โรคโควิด - 19	$\bar{X}$	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
		2.50	2.87	3.17	3.81	4.69
น้อยที่สุด	2.50	-	-0.36	-0.67	-1.30*	-2.19*
น้อย	2.87	-	-	-0.29*	-0.94*	-1.82*
ปานกลาง	3.17	-	-	-	-0.64*	-1.52*
มาก	3.81	-	-	-	-	-0.89*
มากที่สุด	4.69	-	-	-	-	-

\* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตารางที่ 4.77 พบว่า ผลเปรียบเทียบรายค่าการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวยาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19 ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิณ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 8 คู่ ได้แก่ 1) น้อยที่สุด กับ มาก 2) น้อยที่สุด กับ มากที่สุด 3) น้อย กับ ปานกลาง 4) น้อย กับ มาก 5) น้อย กับ มากที่สุด 6) ปานกลาง กับมาก 7) ปานกลาง กับ มากที่สุด และ 8) มาก กับ มากที่สุด

#### 4.6 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

ตารางที่ 4.78 สรุปผลการทดสอบสมมติฐานของการเปรียบเทียบปัจจัยและพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของผู้ใช้บริการยาวไทยในสถานการณ์โควิด-19

**สมมติฐานที่ 1** ปัจจัยส่วนบุคคลซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ อาชีพ รายได้ ระดับการศึกษา และที่พักอาศัยที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิงสุวรรณภูมิและสนามบิงดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

สมมติฐาน	ผลการทดสอบสมมติฐาน
1.1 เพศที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิงสุวรรณภูมิและสนามบิงดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
1.2 อายุที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิงสุวรรณภูมิและสนามบิงดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
1.3 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิงสุวรรณภูมิและสนามบิงดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
1.4 อาชีพที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิงสุวรรณภูมิและสนามบิงดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
1.5 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิงสุวรรณภูมิและสนามบิงดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
1.6 ภูมิลำเนาที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิงสุวรรณภูมิและสนามบิงดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน



**สมมติฐานที่ 2** พฤติกรรมการเดินทางที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

สมมติฐาน	ผลการทดสอบสมมติฐาน
2.1 วัตถุประสงค์การเดินทางที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
2.2 ความถี่ในการเดินทางที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
2.3 ผู้ร่วมเดินทางที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
2.4 วิธีการเดินทางที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
2.5 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกันที่	ยอมรับสมมติฐาน

**สมมติฐานที่ 3** ปัจจัยการใช้บริการสนามบินที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการ สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

สมมติฐาน	ผลการทดสอบสมมติฐาน
3.1 ความสะดวกในการเดินทางภายใน สนามบินที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและ สนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
3.2 สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินที่ แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอน เมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
3.3 การให้บริการของพนักงานภายในอาคาร ผู้โดยสารที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและ สนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
3.4 ความสะอาดปลอดภัยของสนามบินตาม มาตรฐานความปลอดภัย ป้องกันโควิด-19 ที่ แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอน เมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน

## บทที่ 5

### สรุปผล อภิปรายผล ข้อเสนอแนะ

งานวิจัยเรื่อง“การเปรียบเทียบปัจจัยและพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19” มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณของนักท่องเที่ยวชาวไทย (2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยและ (3) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยการใช้บริการที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยโดยมีรายละเอียดสรุปผล อภิปรายผล ข้อเสนอแนะ ดังนี้

#### 5.1 สรุปผล

#### 5.2 อภิปรายผล

#### 5.3 ข้อเสนอแนะ

### 5.1 สรุปผล

#### 5.1.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีจำนวน 246 คน คิดเป็นร้อยละ 61.50 มีอายุ 20 – 29 ปี มีจำนวน 234 คน คิดเป็นร้อยละ 58.50 มีระดับการศึกษาปริญญาตรี มีจำนวน 291 คน คิดเป็นร้อยละ 72.70 มีอาชีพ พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท มีจำนวน 191 คน คิดเป็นร้อยละ 47.75 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,000-30,000 บาท มีจำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 40.50 ภูมิลำเนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีจำนวน 307 คน คิดเป็นร้อยละ 76.75

#### 5.1.2 พฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19

นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทาง คือ เดินทางท่องเที่ยว มีจำนวน 231 คน คิดเป็นร้อยละ 57.70 มีความถี่ในการเดินทาง 1 ครั้งต่อสัปดาห์ มีจำนวน 335 คน คิดเป็นร้อยละ 83.75 มีผู้ร่วมเดินทาง คือ เพื่อน/คนใกล้ชิด มีจำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 35.75 มีผู้วิธีในการเดินทางไปสนามบิณ คือ รถยนต์ส่วนตัว มีจำนวน 172 คน คิดเป็นร้อยละ 43.00 มีผู้ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 1,001 - 1,500 บาท มีจำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 34.25

### 5.1.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย ในสถานการณ์โควิด - 19

1. นักท่องเที่ยวชาวไทยมีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณโดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.85$ ) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ ด้านความสะดวกปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19 ( $\bar{X} = 3.94$ ) รองลงมาคือความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณ ( $\bar{X} = 3.90$ ) ตามด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ ( $\bar{X} = 3.78$ ) และการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร ( $\bar{X} = 3.77$ )

2. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณ ด้านความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณโดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.90$ ) เมื่อพิจารณารายข้อบ่งชี้พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ เส้นทางแต่ละจุดภายในสนามบิณเดินทางไปได้ง่าย ไม่ซับซ้อน และมีป้ายบอกทางไปแต่ละส่วนของสนามบิณ รวมถึงภายในอาคารผู้โดยสารที่ชัดเจน ( $\bar{X} = 3.98$ )

3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ โดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.78$ ) เมื่อพิจารณารายข้อบ่งชี้พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ ที่พักคอยมีปริมาณที่นั่งเพียงพอต่อจำนวนผู้โดยสาร ( $\bar{X} = 3.98$ )

4. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณ ด้านการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร โดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.77$ ) เมื่อพิจารณารายข้อบ่งชี้พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ พนักงานแต่ละฝ่ายมีความรับผิดชอบต่อนหน้าที่ของตนอย่างเหมาะสม ( $\bar{X} = 3.94$ )

5. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณ ด้านความสะดวกปลอดภัยของสนามบิณ ป้องกันโรคโควิด - 19 โดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.94$ ) เมื่อพิจารณารายข้อบ่งชี้พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ พนักงานทุกคนในสนามบิณใส่หน้ากากอนามัยอยู่ตลอดเวลา ( $\bar{X} = 4.19$ )

### 5.1.4 การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19

1. การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 โดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.86$ ) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ ชื่อเสียงของสนามบิณ ( $\bar{X} = 3.94$ ) รองลงมาคือความมีมาตรฐานของสนามบิณ ( $\bar{X} = 3.93$ ) ตามด้วยภาพลักษณ์ของสนามบิณ ( $\bar{X} = 3.85$ ) และความสะดวกในการเดินทาง ( $\bar{X} = 3.61$ ) ตามลำดับ

2. นักท่องเที่ยวชาวไทย มีการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านชื่อเสียงของสนามบิณ อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.94$ ) เมื่อพิจารณารายข้อบ่งชี้พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ สนามบิณเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ( $\bar{X} = 4.21$ ) รองลงมาคือสนามบิณมีการจัดพื้นที่ใช้สอยภายในให้มี

บรรยากาศที่โปร่ง สบาย เป็นที่จดจำ ( $\bar{X} = 3.93$ ) ตามด้วยสนามบินมีการบริหารจัดการได้ดี ( $\bar{X} = 3.92$ ) และสนามบินพร้อมปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดตามคำติชมจากนักท่องเที่ยวอยู่เสมอ ( $\bar{X} = 3.71$ ) ตามลำดับ

3. การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย ในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านภาพลักษณ์ของสนามบิน อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.85$ ) เมื่อพิจารณารายข้อย่อย พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ ความเชื่อมั่นและมั่นใจในบริการของสนามบิน ( $\bar{X} = 3.92$ )

4. นักท่องเที่ยวชาวไทย มีการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านความสะดวกในการเดินทาง อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.61$ ) เมื่อพิจารณารายข้อย่อย พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ ใช้เวลาน้อยในการเดินทางจากที่พักอาศัยไปและกลับจากสนามบิน ( $\bar{X} = 3.64$ )

5. นักท่องเที่ยวชาวไทย มีการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 ด้านความมีมาตรฐานของสนามบิน อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.93$ ) เมื่อพิจารณารายข้อย่อย พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ สนามบินมีมาตรฐานในการบริการของพนักงานภายในสนามบิน ( $\bar{X} = 3.97$ )

#### 5.1.5 การทดสอบสมมติฐาน

1. สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ อาชีพ รายได้ ระดับการศึกษา และที่พักอาศัยที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

อายุ อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน แตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 แตกต่างกัน

1.1 ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามอายุ โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 2 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำ 20-29 ปี กับ 30-39 ปี และ 2) 20-29 ปี กับ 50-59 ปี

1.2 ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามอาชีพ โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) นักเรียน/นักศึกษา กับ ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ 2) นักเรียน/นักศึกษา กับ พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท และ 3) นักเรียน/นักศึกษา กับ ค่าขาย/ธุรกิจส่วนตัว

1.3 ผลเปรียบเทียบรายคู่การตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 4 คู่ ได้แก่ 1) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 30,001-40,000 บาท 2)

ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 40,001-50,000 บาท 3) ต่ำกว่า 15,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป และ  
4) 15,000-30,000 บาท กับ 50,001 บาทขึ้นไป

2. สมมติฐานที่ 2 พฤติกรรมที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิ  
นสุวรรณภูมิและสนามบิหนองเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

ความถี่ในการเดินทาง ผู้ร่วมเดินทาง และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง แตกต่างกัน การตัดสินใจ  
เลือกใช้บริการสนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิหนองเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด -  
19 แตกต่างกัน

2.1 ผลเปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิหนองเมือง  
ของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความถี่ในการเดินทาง โดยรวม  
แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) 1 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ 2 ครั้งต่อสัปดาห์ 2) 2 ครั้ง  
ต่อสัปดาห์ กับ มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์ และ 3) 3 ครั้งต่อสัปดาห์ กับ มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์

2.2 ผลเปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิหนองเมือง  
ของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามผู้ร่วมเดินทาง โดยรวม แตกต่างกัน  
อย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 3 คู่ ได้แก่ 1) เพื่อนร่วมงาน กับ เดินทางคนเดียว 2)ญาติพี่น้อง กับ  
เดินทางคนเดียว และ 3) เพื่อน/คนใกล้ชิด กับ เดินทางคนเดียว

2.3 ผลเปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิหนองเมือง  
ของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยรวม  
แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทุกคู่ ยกเว้น 1) 100 - 500 บาท กับ 501 - 1,000 บาท และ 2) 100 -  
500 บาท กับ 1,001 - 1,500 บาท

3. สมมติฐานที่ 3 ปัจจัยการใช้บริการสนามบิที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้  
สนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิหนองเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยแตกต่างกัน

ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิ สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิ การ  
ให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร และ ความสะอาดปลอดภัยของสนามบิ การป้องกัน  
โรคโควิด - 19 แตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิหนองเมืองของ  
นักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 แตกต่างกัน

3.1 ผลเปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิสุวรรณภูมิและสนามบิหนองเมือง  
ของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะดวกในการเดินทางภายใน  
สนามบิ โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 7 คู่ ได้แก่ 1) น้อยที่สุด กับ มากที่สุด 2)  
น้อย กับ ปานกลาง 3) น้อย กับ มาก 4) น้อย กับ มากที่สุด 5) ปานกลาง กับมาก 6) ปานกลาง กับ  
มากที่สุด และ 7) มาก กับ มากที่สุด

3.2 ผลเปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณโดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทุกคู่ ยกเว้น น้อยที่สุด กับ น้อย

3.3 ผลเปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทุกคู่ ยกเว้น น้อยที่สุด กับ น้อย

3.4 ผลเปรียบเทียบรายการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 จำแนกตามความสะอาดปลอดภัยของสนามบิณการป้องกันโรคโควิด - 19 โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทุกคู่ ยกเว้น น้อยที่สุด กับ น้อย

## 5.2 อภิปรายผล

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยอภิปรายผลการวิจัยตามสมมติฐานการวิจัย ดังนี้

1. วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณของนักท่องเที่ยวชาวไทย

จากผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า อายุ อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน แตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 แตกต่างกัน เนื่องจากลักษณะส่วนบุคคลที่ต่างกันทำให้แต่ละบุคคลมีการตัดสินใจที่แตกต่างกันออกไป สอดคล้องกับงานวิจัยของ ปิยวรรณ ไกรเลิศ (2556) ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจซื้อบริการสายการบิน ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างสายการบินไทยสมายล์และสายการบินไทยแอร์เอเชีย เส้นทางกรุงเทพฯ-กระบี่” พบว่า อาชีพ และอาชีพ แตกต่างกันมีความตั้งใจใช้บริการสายการบินไทยสมายล์ เส้นทางกรุงเทพฯ-กระบี่ และจะยังคงใช้บริการจากสายการบินนี้ต่อไป แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และงานวิจัยของ กมลทิพย์ พูลผล (2559) ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินไทยสมายล์เส้นทางระหว่างประเทศของผู้โดยสารชาวไทย” พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน แตกต่างกันมีความคิดเห็นในการตัดสินใจเดินทางมาใช้บริการสวนสนุกแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2. วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมที่อิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ผลการวิจัยพบว่า ความถี่ในการเดินทาง ผู้ร่วมเดินทาง และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง แตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 แตกต่างกัน อาจเป็นเพราะ พฤติกรรมของผู้บริโภค คือ กระบวนการที่ผู้บริโภคใช้ในการเลือก คำนึงถึง การตัดทิ้งเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์บริการ ประสบการณ์ หรือแนวคิด เพื่อสนองความต้องการและผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อการตัดสินใจของผู้บริโภค ซึ่งเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการ

ตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย เช่น ผู้ที่มีความถี่ในการเดินทางด้วยเครื่องบินบ่อย ย่อมมีระดับการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินมากกว่า ผู้ที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สูงกว่า ย่อมมีอำนาจในการจ่ายที่มากกว่า สอดคล้องกับงานวิจัยของ ฐิตวัฒน์ ชันทอง (2562) ศึกษาเรื่อง “แนวทางการพัฒนาการให้บริการของสนามบินนานาชาติอยู่ ตะเภา ระยอง พัทยา” ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมด้านเหตุผล ความถี่ ในการเลือกใช้บริการ ระยะเวลาเดินทาง ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย ช่วงเวลาที่ให้บริการ ลักษณะการเดินทาง และแหล่งข้อมูลในการ รับข่าวสาร ต่างกันมีผลทำให้ระดับความคิดเห็นต่อการให้บริการของสนามบินนานาชาติอยู่ ตะเภา ระยอง พัทยา ต่างกัน ในด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ผู้ร่วมเดินทาง และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

3. วัตถุประสงค์ที่ 3 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยการให้บริการที่อิทธิพล ต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ผลการวิจัยพบว่า ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวกใน สนามบิน การให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร และ ความสะอาดปลอดภัยของสนามบิน การป้องกันโรคโควิด - 19 แตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอน เมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19 แตกต่างกันโดยความสะดวกในการเดินทาง ภายในสนามบิน มีส่วนสำคัญต่อการตัดสินใจของผู้บริโภค หากมีป้ายบอกทางไปแต่ละส่วนของ สนามบิน ทางเดินภายในตัวอาคารผู้โดยสารมีความสะอาดเรียบร้อย เส้นทางแต่ละจุดภายใน สนามบินเดินทางไปได้ง่าย ไม่ซับซ้อน ย่อมสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการ หากสามารถ ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ จะสร้างความพึงพอใจของผู้บริโภคได้ (ปณิศา ลัญชานนท์, 2548) ในส่วนของสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิน ส่วนสำคัญต่อการตัดสินใจของผู้บริโภค หาก สนามบินมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน ย่อมสร้างความพึงพอใจต่อผู้ใช้บริการ ในส่วนของการ ให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสารนั้นมีส่วนสำคัญต่อการตัดสินใจของผู้บริโภค หาก พนักงานทำงานด้วยความเต็มใจ บริการด้วยความรวดเร็ว สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า ได้ ล้วนเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ผู้ใช้บริการการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบิน ในส่วนของความสะอาดปลอดภัยของสนามบิน การป้องกันโรคโควิด - 19 เนื่องจากผู้ใช้บริการจะ ให้ ความสำคัญของความสะอาดเนื่องจากสถานการณ์โรคโควิด - 19 สอดคล้องกับงานวิจัยของ วรรษ สติญา ศุภธนโชติพงศ์ (2558) ได้ศึกษาเรื่อง “คุณภาพการบริการที่ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะใช้บริการซ้ำ ของลูกค้าธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) กรณีศึกษาพื้นที่ส่วนกลางกรุงเทพมหานคร ภาค 203” ผลการวิจัยพบว่า คุณภาพบริการในส่วนของ สิ่งอำนวยความสะดวกให้บริการ เช่น น้ำดื่ม หนังสือพิมพ์ ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะใช้บริการซ้ำของลูกค้าธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และ สอดคล้องกับงานวิจัยของ กาญจนา โพนโต (2557) ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยคุณภาพการให้บริการ การบริการลูกค้าสัมพันธ์ และการสื่อสารทางการตลาดที่ส่งผลต่อการตัดสินใจซื้อวัสดุก่อสร้างใน



ร้านค้าปลีกวัสดุก่อสร้างสมัยใหม่ (Modern Trade) ในจังหวัดปทุมธานี” พบว่า คุณภาพบริการของพนักงาน การให้ความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการ ส่งผลต่อการตัดสินใจซื้อวัสดุก่อสร้างในร้านค้าปลีกวัสดุก่อสร้างสมัยใหม่ (Modern Trade) ในจังหวัดปทุมธานี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินของนักท่องเที่ยวชาวไทย ได้แก่ (1) ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน (2) พฤติกรรมของผู้บริโภค ได้แก่ ความถี่ในการเดินทาง ผู้ร่วมเดินทาง และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และ (3) ปัจจัยการใช้บริการสนามบินที่บริการ ได้แก่ ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิน การให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร และ ความสะอาดปลอดภัยของสนามบิน ซึ่งมีความสอดคล้องกับงานวิจัยของ สอดคล้องกับงานวิจัยของ ปิยวรรณ ไกรเลิศ (2556) กมลทิพย์ พูลผล (2559) ฐิตวัฒน์ ชันทอง (2562) วรสิริญา ศุภธนโชติพงศ์ (2558) กาญจนา โพนโต (2557) ดังที่กล่าวมาข้างต้น ส่วนปัจจัยที่ไม่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบินของนักท่องเที่ยวชาวไทย ได้แก่ (1) ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ ระดับการศึกษา และภูมิลำเนา (2) พฤติกรรมของผู้บริโภค ได้แก่ วัตถุประสงค์การเดินทาง และวิธีการเดินทาง

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

#### 5.3.1 ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

1. ปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิน ผลการวิจัยพบว่า ข้อคำถามที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ “ที่พักคอยมีปริมาณที่นั่งเพียงพอต่อจำนวนผู้โดยสาร” ดังนั้นควรมีการดูแลจัดการ เพื่อจัดระเบียบที่นั่งพักผ่อน จัดให้มีที่นั่งตามริมทางเดินในจุดที่เหมาะสม ออกแบบให้กลมกลืนกับบรรยากาศ

2. ปัจจัยด้านการให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร ผลการวิจัยพบว่า ข้อคำถามที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ “มีพนักงานแต่ละฝ่ายมีความรับผิดชอบต่อนหน้าที่ของตนอย่างเหมาะสม” ควรจัดสรรพนักงานให้เพียงพอและทั่วถึง รวมถึงควรมีการอบรมพัฒนาบุคลากรทั้งทางด้านเทคนิค และการบริการอย่างสม่ำเสมอ เช่น ข้อมูลในการให้บริการ การตอบคำถาม เป็นต้น เพื่อเพิ่มทักษะในการให้บริการเหนือกว่าคู่แข่ง และเพื่อไม่ให้บริการเกิดความผิดพลาด

3. ปัจจัยด้านความปลอดภัยของสนามบิน การป้องกันโรคโควิด – 19 ผู้โดยสาร ผลการวิจัยพบว่า ข้อคำถามที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ “พนักงานทุกคนในสนามบินใส่หน้ากากอนามัยอยู่ตลอดเวลา” ดังนั้น จากภาวะเชื้อไวรัส COVID-19 สายการบินควรเพิ่มมาตรการรักษาความสะอาดเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ พร้อมให้ความร่วมมืออย่างใกล้ชิดต่อต้านควบคุมโรค กระทบวงสาธารณสุข และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามมาตรฐานองค์การอนามัยโลก

### 5.3.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาถึงปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่ต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบาสเกตบอลและสนามบาสเกตบอลของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19 เช่น ภาพลักษณ์ตราสินค้า การรับรู้ทัศนคติ ความพึงพอใจ เพื่อให้ได้ข้อมูลในการตัดสินใจมากขึ้น

2. ควรมีการขยายไปยังกลุ่มเป้าหมายอื่น ๆ เช่น กลุ่มเป้าหมายชาวต่างชาติที่เลือกใช้สนามบาสเกตบอลและสนามบาสเกตบอลในสถานการณ์โควิด-19 เพื่อได้ข้อมูลที่ครอบคลุมผู้ที่ใช้บริการสนามบาสเกตบอล

3. เนื่องจากงานวิจัยนี้มีข้อจำกัดด้านเวลา จึงไม่สามารถนำวิธีการสัมภาษณ์มาใช้ได้ หากในอนาคต ผู้วิจัยอื่นๆ ต้องการทราบข้อมูลในการตัดสินใจในเชิงลึก ควรมีวิธีการสัมภาษณ์ในการเก็บข้อมูล เพื่อจะอธิบายข้อมูลเชิงลึกได้มากขึ้น

## บรรณานุกรม

- กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2558). *เผย 5 ขั้นตอนการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค เพื่อวางกลยุทธ์ทางการตลาด*. ค้นเมื่อ 10 พฤษภาคม 2564, สืบค้นจาก <https://www.marketingoops.com/reports/behaviors/5-stages-of-buying-decision-process/>
- กรมท่าอากาศยาน. (2563). *ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน: กราฟภาพรวมปีงบประมาณ 2553-2563*. ค้นเมื่อ 16 ธันวาคม 2563, สืบค้นจาก <https://www.airports.go.th/th/content/349/3648.html>
- กระแสรศนน์ ฉบับที่ 2780. *การเติบโตของธุรกิจการบินไทย...โอกาสบนความท้าทาย ในการเป็นศูนย์กลางทางการบินครบวงจรของภูมิภาคอาเซียน*. ค้นเมื่อ 4 มกราคม 2564, สืบค้นจาก <https://www.kasikornresearch.com/th/analysis/k-econ/business/Pages/35734.aspx>
- กฤษฎา เสกตระกูล. (2563). *โลกหลังวิกฤติ Covid 19*. ค้นเมื่อ 7 มกราคม 2564, สืบค้นจาก <https://www.set.or.th/set/enterprise/article/detail.do?contentId=7011&type=article>
- ฉัตรยาพร เสมอใจ. (2556). *พฤติกรรมผู้บริโภค*. ค้นเมื่อ 15 พฤษภาคม 2563, สืบค้นจาก <https://images-seed.com/ws/Storage/PDF/978616/081/9786160810154PDF.pdf>
- ชวัลนัช อุทยาน. (2552). *ศิลปะการต้อนรับและบริการ*. ค้นเมื่อ 2 มกราคม 2564, สืบค้นจาก <https://servicearts.wordpress.com/การบริการ/>
- ณธาร สติวรรณ. (2019). *ความหมายของคำว่า “การบริการ”*. ค้นเมื่อ 2 มกราคม 2564, สืบค้นจาก <https://www.hrdsthailand.com/2019/04/18/ความหมายของคำว่า-บริการ/>
- นิตินัย ศิริสมรรถการ. (2563). *AOT ก้าวสู่ปีที่ 42 ของการดำเนินงานด้วยความมุ่งมั่นเดินหน้าพัฒนาสนามบินให้สามารถรองรับความต้องการ การเดินทางในอนาคต*. ค้นเมื่อ 7 มกราคม 2564, สืบค้นจาก <https://www.airportthai.co.th/th/aot-ก้าวสู่ปีที่-42-ของการดำ-2/>
- ดร. กฤษฎา เสกตระกูล. (2019). *โลกหลังวิกฤติ โควิด-19 (ตอนที่ 5) ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน*. ค้นเมื่อ 4 มกราคม 2564, สืบค้นจาก [https://www.thansettakij.com/content/money\\_market/435245](https://www.thansettakij.com/content/money_market/435245)

## บรรณานุกรม (ต่อ)

- ดร. กุสุมาลี โปธิปัสสา. (ม.ป.ป.). *การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง*. ค้นเมื่อ 5 กรกฎาคม 2564, สืบค้นจาก <https://bkpho.moph.go.th/ssjweb/bkresearch/require/files/post-doc/20170109123049.pdf>
- ปณิศา ลัญชานนท์ (2548). *หลักการตลาด*. ค้นเมื่อ 15 พฤษภาคม 2564, สืบค้นจาก <http://library2.tni.ac.th/ulib/dublin.php?ID=15735#.YhpUSC-l00o>
- ปรีดี นุกุลสมปรรณนา. (2563). *กระบวนการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค (Consumer Buying Process)*. ค้นเมื่อ 10 พฤษภาคม 2564, สืบค้นจาก <https://www.popticles.com/marketing/consumer-buying-process/>
- ผศ. ดารา ทีปะपाल. (2554). *การสื่อสารการตลาด*. ค้นเมื่อ 15 พฤษภาคม 2564, สืบค้นจาก [http://free4marketingad.blogspot.com/2011/10/blog-post\\_04.html](http://free4marketingad.blogspot.com/2011/10/blog-post_04.html)
- แพทยสภา. (2563). *โรคติดเชื้อโคโรนา 2019*. ค้นเมื่อ 17 พฤษภาคม 2564, สืบค้นจาก [https://tmc.or.th/pdf/COVID-19\\_update110263.pdf](https://tmc.or.th/pdf/COVID-19_update110263.pdf)
- ภัทรารวุฒิ ชาโคตร. (2018). *กระบวนการตัดสินใจ*. ค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2564, สืบค้นจาก <https://www.gotoknow.org/posts/331478>
- ราช ศิริวัฒน์. (2017). *ทฤษฎีเกี่ยวกับการตัดสินใจซื้อ*. ค้นเมื่อ 29 ธันวาคม 2563, สืบค้นจาก <https://doctemple.wordpress.com/2017/01/25/ทฤษฎีเกี่ยวกับการตัดสินใจซื้อ/>
- ราช ศิริวัฒน์. (2017). *ทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้บริโภค*. ค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2563, สืบค้นจาก <https://doctemple.wordpress.com/2017/01/23/บทที่-2-แนวคิด-ทฤษฎี-และงาน/>
- ราชัน นาสมพงศ์. (2012). *การบริการที่ดี*. ค้นเมื่อ 2 มกราคม 2564, สืบค้นจาก <https://www.gotoknow.org/posts/355352>
- สุริรัตน์ เตชาทวิวรรณ. (2545). *เอกสารประกอบการสอน วิชาพฤติกรรมนักท่องเที่ยว (Tourist Behavior)*. ค้นเมื่อ 17 พฤษภาคม 2564, สืบค้นจาก <https://opac.kku.ac.th/catalog/BibItem.aspx?BibID=b00181256>
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2563). *รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ปี 2563*. ค้นเมื่อ 4 มกราคม 2564, สืบค้นจาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2021/05/รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย-พ.ศ.-2563.pdf>

## บรรณานุกรม (ต่อ)

- ศูนย์การแพทย์กาญจนาภิเษก มหาวิทยาลัยมหิดล. (2020). *โควิด-19 คืออะไร*. ค้นเมื่อ 4 มกราคม 2564, สืบค้นจาก <https://www.phuketcityhospital.org/knowledge-12052563/>
- ศูนย์วิทย์พัฒนา มศจ. อุตรธานี. (2562). *การตัดสินใจ*. ค้นเมื่อ 20 มกราคม 2565, สืบค้นจาก <https://www.stou.ac.th/offices/rdec/udon/upload/societies.html#top>
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม. (2020). *ข้อมูลส่วนบุคคลคืออะไร สำคัญแค่ไหน*. ค้นเมื่อ 2 กุมภาพันธ์ 2565, สืบค้นจาก <https://dip360.dip.go.th/ข้อมูลส่วนบุคคลคืออะไร/>
- อภิสิทธิ์ อ่ำไพณลอย. (2560). *วิวัฒนาการการขนส่งในประเทศไทย: การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)*. ค้นเมื่อ 15 ธันวาคม 2563, สืบค้นจาก <https://sites.google.com/site/wiathnakarnkarnkhongsong/home/kar-khnsng-thang-xakas>
- อริยาภรณ์ ตั้งศรีธนาวงศ์. (2558). *การรับรู้คุณภาพการบริการท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองที่มีผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวนานาชาติ*. สืบค้นเมื่อ 4 มกราคม 2563, สืบค้นจาก <https://so05.tci-thaijo.org/index.php/pkrujo/article/view/242199>
- ACI Advisory-Bulletin. (2020). *The Impact of COVID-19 On The Airport Business*. ค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2564, สืบค้นจาก <https://aci.aero/wp-content/uploads/2020/03/ACI-COVID19->
- Clifford. (2020). *COVID-19 Impact on Asia-Pacific Aviation Worsens*. ค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2564, สืบค้นจาก <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-04-24-01/>
- Netsakao Arthan. (2018). *การบริการลูกค้า (Customer Service)*. ค้นเมื่อ 2 มกราคม 2564, สืบค้นจาก <https://medium.com/humanofhealthathome/การบริการลูกค้า-customer-service-c69dfe4200d6>
- Novabizz. (2550). *ความหมายของความพึงพอใจ*. ค้นเมื่อ 17 พฤษภาคม 2564, สืบค้นจาก <https://www.novabizz.com/NovaAce/Manage/ทฤษฎีความพึงพอใจ.htm>
- Organization Thailand. (2019). *Coronavirus disease (COVID-19) questions and answers*. ค้นเมื่อ 4 มกราคม 2564, สืบค้นจาก <https://www.who.int/thailand/emergencies/novel-coronavirus-2019/q-a-on-covid-19>

## บรรณานุกรม (ต่อ)

- Prasert RK. (2012). *ทฤษฎีความพึงพอใจ*. ค้นเมื่อ 10 มกราคม 2565, สืบค้นจาก <https://www.gotoknow.org/posts/492000>
- Prasert RK. (2012). *แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับคุณภาพการบริการ*. ค้นเมื่อ 15 พฤษภาคม 2564, สืบค้นจาก <https://www.gotoknow.org/posts/492001>
- Thaifly travel with style. (2020). *ข้อมูลสนามบิน : ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (BKK)*. ค้นเมื่อ 20 มกราคม 2565, สืบค้นจาก <https://thaifly.com/airport>
- Thaifly travel with style. (2020). *ข้อมูลสนามบิน : สนามบินดอนเมือง (DMK)*. ค้นเมื่อ 20 มกราคม 2565, สืบค้นจาก <https://thaifly.com/ข้อมูลสนามบินยอดนิยม-Airport-Information/ข้อมูลสนามบิน-สนามบินดอนเมือง-DMK>
- World Health Organization. (2020). *Coronavirus disease (COVID-19) questions and answers*. ค้นเมื่อ 15 ธันวาคม 2563, สืบค้นจาก <https://www.who.int/thailand/emergencies/novel-coronavirus-2019/q-a-on-covid-19>

## วิทยานิพนธ์ / งานวิจัย

- กมลทิพย์ พูลผล. (2559). *ปัจจัยที่ผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สายการบินไทยสมายล์เส้นทางระหว่างประเทศของผู้โดยสารชาวไทย*. การค้นคว้าอิสระศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- กาญจนา โพนโต. (2557). *ปัจจัยคุณภาพการให้บริการ การบริการลูกค้าสัมพันธ์ และการสื่อสารทางการตลาดที่ส่งผลต่อการตัดสินใจซื้อวัสดุก่อสร้างในร้านค้าปลีกวัสดุก่อสร้างสมัยใหม่ (Modern Trade) ในจังหวัดปทุมธานี*. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- จิรวัดน์ เขียวสะอาด (2554). *ปัญหาและความพึงพอใจของประชาชนในการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารภายในเขตเทศบาลตำบลแก่งเสือเต้น อำเภอพัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี*. การค้นคว้าอิสระวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- จันทวัลย์ สุ่นสวัสดิ์, วรพงศ์ ภูมิบ่อพลับ, และ วิญญู วีรยางกูร, *รูปแบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเรื่องของการจัดกิจกรรมเชิงพาณิชย์* (ดุชนิพนธ์ บริหารธุรกิจดุชนิพนธ์บัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต, 2020), หน้า 5

## บรรณานุกรม (ต่อ)

### วิทยานิพนธ์ / งานวิจัย (ต่อ)

- ฐิตวัฒน์ ชันทอง (2562). แนวทางการพัฒนาการให้บริการของสนามบินนานาชาติอุตะเถา ระยอง พัทยา. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ดวงรัตน์ ภิรมย์รัตน์ (2555). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการเลือกซื้อเครื่องสำอาง Mineral Makeup ยี่ห้อ Bloom ของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร. สารนิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- บุษบา อู่อรุณ (2018). กลยุทธ์การตลาดที่มีผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวจีนกลุ่มผู้สูงอายุที่ใช้บริการท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพในประเทศไทย (บทความวิจัย คณะบัญชีและวิทยาการจัดการ วิทยาลัยเซาธ์อีสท์บางกอก, 2018), หน้า 60
- พัชรพล วิทย์ไธสง (2551). การตัดสินใจของผู้บริโภคในการเลือกซื้อสินค้าแฮนด์แบรนด์ เทสโก้ โลตัส สาขาหลักสี่. มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร, : ม.ป.ท.
- ปณิศา ลัญจนาพันธ์. (2548). หลักการตลาด. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ธรรมสาร,
- ปิยะนันท์ บุญณะโยไทย (2555). การรับรู้และทัศนคติของผู้บริโภคต่อสื่อกิจกรรมการพัฒนาย่างยั่งยืนของบริษัทปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน). วิทยานิพนธ์นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- บุญยง พวงคำ (2551). ความพึงพอใจของลูกค้าที่มีต่อบริษัท เพอร์มาเฟล็กซ์ จำกัด. การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- ปิยวรรณ ไกรเลิศ (2556). ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจซื้อบริการสายการบิน ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างสายการบินไทยสมายด์และสายการบินไทยแอร์เอเชีย เส้นทางกรุงเทพฯ-กระบี่. การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีธบุรี.
- วรปรีชา กมลาศน์ ณ อยุธยา (2558). ปัจจัยการเลือกใช้บริการของผู้โดยสารชาวไทยในเส้นทางบินทวีปยุโรป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน). วิทยานิพนธ์การจัดการมหาบัณฑิต, สถาบันการบินพลเรือน
- วรรษสิญา ศุภธนโชติพงศ์. (2558). คุณภาพการบริการที่ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะใช้บริการซ้ำของลูกค้าธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน). วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ยุวลักษณ์ เวชวิทยาขลัง, วิญญู วีรยางกูร, และ วรพงศ์ ภูมิบ่อพลับ, รูปแบบการบริหารจัดการเมืองสนามบินสุวรรณภูมิของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ดัชนีนิพนธ์ บริหารธุรกิจดุสิตบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต, 2020), หน้า 129

## บรรณานุกรม (ต่อ)

### บทความ/วารสาร

ทักษิณา แสนเย็น, “บทวิเคราะห์การรับมือโรคโควิด-19 : ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน,”  
วารสารสหวิทยาการมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ 3, (มิถุนายน 2020): 210.



ภาคผนวก

## ภาคผนวก ก

### แบบสอบถาม

การเปรียบเทียบปัจจัยและพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย ในสถานการณ์โควิด - 19

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชาการศึกษาค้นคว้าอิสระของนักศึกษาปริญญาโท สาขาการจัดการอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยว คณะมนุษยศาสตร์และการจัดการการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยกรุงเทพ มีวัตถุประสงค์งานวิจัย ดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคลที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณของนักท่องเที่ยวชาวไทย
- 2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย
- 3) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยการใช้บริการที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย

จึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านในการตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริง ข้อมูลที่ได้นั้นจะนำมาใช้ประโยชน์เพื่อการศึกษาเท่านั้น ผู้วิจัยขอขอบพระคุณทุกท่านที่กรุณาให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถามมา ณ โอกาสนี้

#### รายละเอียดแบบสอบถาม

ส่วนที่ 1 ข้อมูลการใช้บริการสนามบิณ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19

ส่วนที่ 4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทย ในสถานการณ์โควิด - 19

ส่วนที่ 5 ข้อมูลระดับการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19

ส่วนที่ 1 ข้อมูลการใช้บริการสนามบิน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย X หน้าข้อความที่ตรงสภาพความเป็นจริงที่เกี่ยวกับตัวท่านมากที่สุด

- เคยใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ
- เคยใช้บริการสนามบินดอนเมือง
- เคยใช้บริการทั้งสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง
- ไม่เคยใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง (ไม่ต้องตอบแบบสอบถาม)

ส่วนที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย X ลงใน หน้าข้อความที่ตรงสภาพความเป็นจริงที่เกี่ยวกับตัวท่านมากที่สุด

1. เพศ

- เพศชาย
- เพศหญิง
- อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

2. อายุ

- 20-29 ปี
- 30-39 ปี
- 40-49 ปี
- 50-59 ปี
- 60 ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

- ต่ำกว่าปริญญาตรี
- ระดับปริญญาตรี
- ระดับปริญญาโท
- สูงกว่าปริญญาโท
- อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

4. อาชีพ

- นักเรียน/นักศึกษา
- ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ
- พนักงานเอกชน/พนักงานบริษัท
- ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว
- อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

- ต่ำกว่า 15,000 บาท
- 15,000-30,000 บาท
- 30,001-40,000 บาท
- 40,001-50,000 บาท
- 50,001 บาทขึ้นไป

6. ภูมิลำเนา

○ กรุงเทพมหานคร ฯ

○ อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

**ส่วนที่ 3** พฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมือง  
ของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19

**คำชี้แจง** โปรดทำเครื่องหมาย X หน้าช่องข้อความที่ตรงกับความเห็นของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว

1. วัตถุประสงค์ในการเดินทาง
  - เดินทางท่องเที่ยว
  - เดินทางไปเยี่ยมญาติ
  - เดินทางไปทำงาน
  - อื่น ๆ (โปรดระบุ).....
2. ความถี่ในการเดินทางไปสนามบิณ
  - 1-3 ครั้งต่อสัปดาห์
  - 4-6 ครั้งต่อสัปดาห์
  - 7-9 ครั้งต่อสัปดาห์
  - เดินทางทุกวัน
  - อื่น ๆ (โปรดระบุ).....
3. ผู้ร่วมเดินทาง
  - เพื่อนร่วมงาน
  - ครอบครัว (สามี/ภรรยา)
  - ญาติพี่น้อง
  - เพื่อน/คนใกล้ชิด
  - อื่น ๆ (โปรดระบุ).....
4. วิธีในการเดินทางไปสนามบิณ
  - รถยนต์ส่วนตัว
  - รถแท็กซี่
  - รถไฟฟ้า
  - รถโดยสารประจำทาง
  - อื่น ๆ (โปรดระบุ).....
5. ค่าใช้จ่ายต่อครั้งในการเดินทางไปสนามบิณ
  - 100 - 500 บาท
  - 501 - 1,000 บาท
  - 1,001 - 1,500 บาท
  - 1,501 - 2,000 บาท
  - 2,001 - 2,500 บาท
  - 2,501 - 3,000 บาท
  - มากกว่า 3,000 บาท
  - อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

**ส่วนที่ 4** ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของ  
นักท่องเที่ยวชาวไทย ในสถานการณ์โควิด - 19

**คำชี้แจง** โปรดทำเครื่องหมาย X หน้าช่องข้อความที่ตรงกับความเห็นของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว

ปัจจัยการใช้บริการสนามบิณ ในสถานการณ์โควิด - 19	ระดับความคิดเห็น				
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
	1	2	3	4	5
<b>ความสะดวกในการเดินทางภายในสนามบิณ</b>					
1. เส้นทางแต่ละจุดภายในสนามบิณเดินทางไป ได้ง่าย ไม่ซับซ้อน					
2. ทางเดินภายในตัวอาคารผู้โดยสารมีความ สะอาดเรียบร้อย ไม่มีสิ่งของวางเกะกะ					
3. ระยะทางไปที่พักคอยก่อนขึ้นเครื่อง ภายใน อาคารผู้โดยสาร ไม่ไกลจากประตูทางขึ้น เครื่อง (Gate)					
4. มีป้ายบอกทางไปแต่ละส่วนของสนามบิณ รวมถึงภายในอาคารผู้โดยสารที่ชัดเจน					
<b>สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิณ</b>					
1. มีบริการรถเข็นสำหรับคนสัมภาระที่ สามารถมองเห็นได้ง่ายและมีบริการหลาย จุด					
2. มีบริการร้านสะดวกซื้อและร้านอาหาร					
3. ที่พักคอยมีปริมาณที่นั่งเพียงพอต่อจำนวน ผู้โดยสาร					
4. มีบริการห้องน้ำทุกจุดที่สำคัญ					
5. มีบริการอินเทอร์เน็ตและ Wi-fi					
6. มีบริการที่จอดรถที่เพียงพอ					
<b>การให้บริการของพนักงานภายในอาคารผู้โดยสาร</b>					
1. มีจำนวนพนักงานของสนามบิณเพียงพอต่อ ความต้องการของผู้โดยสาร					

2. พนักงานมีความพร้อมในการดูแลและช่วยเหลือผู้โดยสาร					
3. พนักงานพูดจาสุภาพ เป็นมิตรต่อผู้โดยสาร					
4. พนักงานมีทักษะการสื่อสารที่ดี ทำให้เกิดความเข้าใจได้ง่าย					
5. พนักงานแต่ละฝ่ายมีความรับผิดชอบต่อนหน้าที่ของตนอย่างเหมาะสม					
<b>ความสะอาดปลอดภัยของสนามบิน ป้องกันโรคโควิด - 19</b>					
1. สนามบินมีความสะอาดอยู่เสมอ					
2. สนามบินมีการฆ่าเชื้อทุก ๆ ชั่วโมง					
3. สนามบินมีบริการสเปรย์และเจลแอลกอฮอล์สำหรับให้บริการในจุดที่เหมาะสม					
4. สนามบินมีพนักงานคอยดูแลความสะอาดตลอดเวลา					
5. พนักงานทุกคนในสนามบินใส่หน้ากากอนามัยอยู่ตลอดเวลา					
6. มีการทำความสะอาดรถเข็นสัมภาระทุก ๆ ครั้งชั่วโมง					

**ส่วนที่ 5** ข้อมูลระดับการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณสุวรรณภูมิและสนามบิณดอนเมืองของ

นักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด - 19

**คำชี้แจง** โปรดทำเครื่องหมาย X หน้าช่องข้อความที่ตรงกับความเห็นของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว

ข้อมูลการตัดสินใจเลือกใช้สนามบิณ	ระดับความคิดเห็น				
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
	1	2	3	4	5
<b>ชื่อเสียงของสนามบิณ</b>					
1. สนามบิณเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ					
2. สนามบิณมีการบริหารจัดการได้ดี					
3. สนามบิณพร้อมปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดตามคำติชมจากนักท่องเที่ยวอยู่เสมอ					
4. สนามบิณมีการจัดพื้นที่ใช้สอยภายในให้มีบรรยากาศที่โปร่ง สบาย เป็นที่จดจำ					
<b>ภาพลักษณ์ของสนามบิณ</b>					
1. ความเชื่อมั่นและมั่นใจในบริการของสนามบิณ					
2. การดำเนินงานของสนามบิณด้วยความโปร่งใส					
3. ตัวอาคารสนามบิณใหม่ มีความทันสมัย					
<b>ความสะดวกในการเดินทาง</b>					
1. ใช้เวลาน้อยในการเดินทางจากที่พักอาศัยไปและกลับจากสนามบิณ					
2. ใช้เวลาน้อยในการเดินทางจากที่ทำงานไปและกลับจากสนามบิณ					
<b>ความมีมาตรฐานของสนามบิณ</b>					
1. สนามบิณมีมาตรฐานในด้านความปลอดภัย					
2. สนามบิณมีมาตรฐานในด้านความสะอาดปราศจากเชื้อโควิด - 19					

3. สนามบินมีมาตรฐานในการบริการของ พนักงานภายในสนามบิน					
4. สนามบินมีมาตรฐานการจัดการควบคุม จรรยาภายในสนามบินได้ดี					

\*\*\*ขอบคุณในความร่วมมือ\*\*\*



## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล	นางสาวประภาศิริ ประสารสุข
อีเมล	praphasiri.pras@bumail.net
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต วิทยาลัยการพัฒนและฝึกอบรมด้าน การบิน (ธุรกิจการบิน) เกียรตินิยมอันดับสอง มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต มัธยมศึกษา โรงเรียนศรีบุญยานนท์
ประสบการณ์การทำงาน	พ.ศ. 2564-ปัจจุบัน เจ้าของธุรกิจ Build-in Furniture พ.ศ. 2562 ฝึกงาน สายการบินบางกอกแอร์เวย์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยกรุงเทพ  
อนุมัติให้การค้นคว้าอิสระเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยว

เรื่อง การเปรียบเทียบปัจจัยและพฤติกรรมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้สนามบินสุวรรณภูมิ  
และสนามบินดอนเมืองของนักท่องเที่ยวชาวไทยในสถานการณ์โควิด-19

ผู้วิจัย ประภาศิริ ประสารสุข

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษา

ดร.สุชาดา เจริญพันธุ์ศิริกุล

ผู้เชี่ยวชาญ

ดร.มณีเนตร วรชนะนันท์