

## บทที่ 3

### วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยชิ้นนี้ทำการศึกษาถึงสถานการณ์การให้บริการของรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ในอดีต ความคิดเห็นและความต้องการของนักท่องเที่ยว ในส่วนสุดท้าย ทำการพัฒนาแบบจำลองพฤติกรรมนักท่องเที่ยวต่อการเลือกใช้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง และทำการศึกษามูลค่าของการบริการรถนำเที่ยวชมเมือง โดยงานวิจัยชิ้นนี้แบ่งขั้นตอนการดำเนินการออกเป็น 6 ส่วนคือการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สัมภาษณ์หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างและสถานที่เก็บข้อมูล การเก็บข้อมูลภาคสนาม วิเคราะห์ข้อมูล ในขั้นตอนดังกล่าว ได้แยกออกเป็นส่วนของการศึกษาความคิดเห็น-ความต้องการในการใช้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองของนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่าง และพัฒนาแบบจำลองพฤติกรรมและการเลือกใช้บริการของนักท่องเที่ยว รวมถึงศึกษามูลค่าของการบริการรถนำเที่ยวชมเมือง ในส่วนท้ายเป็นสรุปผลการวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงการให้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง โดยมีรายละเอียดในแต่ละส่วนดังต่อไปนี้

#### 3.1 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยนี้ได้มีการศึกษาเอกสารและงานวิจัย จากในประเทศและต่างประเทศ โดยเอกสารที่ศึกษาประกอบไปด้วย ลักษณะการให้บริการของรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์และการบริการรถนำเที่ยวชมเมืองในภูมิภาคอื่นๆของโลก พฤติกรรมนักท่องเที่ยว การพัฒนาแบบจำลองด้วยวิธี Stated-Preference และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังที่กล่าวในบทที่ 2

- **ลักษณะและการให้บริการของรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์**
  - แผ่นพับประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวรอบเกาะรัตนโกสินทร์ (กองการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร)
  - สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเยี่ยมชมพระบรมมหาราชวัง ( สำนักพระราชวัง )

- ลักษณะและการให้บริการของรถท่องเที่ยวชมเมืองในต่างประเทศ
- การศึกษาพฤติกรรมรถท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว
  - พฤติกรรมนักท่องเที่ยว ศุภลักษณ์ อังครางกูร (2548) ได้อธิบายถึงเหตุผล ปัจจัย ที่นักท่องเที่ยวเลือกใช้บริโภคสินค้า หรือบริการทางการท่องเที่ยว
- การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับบรรดางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรถท่องเที่ยวชมเมือง
  - จีรพันธ์ กิจสว่างวงศ์ (2009) ศึกษาที่เกี่ยวข้องกับบรรดางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ ประกอบไปด้วย งานวิจัยเรื่องความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีต่อการท่องเที่ยวรอบเกาะรัตนโกสินทร์โดยบรรดาง (Thai tourists' satisfaction when traveling around Rattanakosin Island by tram) ได้ศึกษาถึงความพึงพอใจในการใช้บริการบรรดางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์
  - การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับรถท่องเที่ยวชมเมืองในต่างประเทศ
- การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาแบบจำลองด้วยวิธี Stated-Preference และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
  - ทฤษฎีและข้อจำกัดในการพัฒนาแบบจำลองด้วย Stated-Preference โดยอาศัยหลักการของวิธีลอจิตทวินาม (Binary Logit Model)
  - การศึกษางานวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนาแบบจำลองที่ใช้ Stated-Preference โดยที่งานวิจัยที่ได้ทำการศึกษาได้รวมไปถึงแบบจำลองลอจิตทวินาม ลอจิตพหุนาม เพื่อคัดเลือกวิธีการวิจัยที่เหมาะสมที่สุด

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทำให้ทราบถึงส่วนที่ขาดไป (Research Gap) ของงานวิจัยในอดีตคือ การศึกษาการให้บริการของรถนำเที่ยวชมเมืองในประเทศไทยในด้านวิศวกรรมขนส่งมีอยู่ค่อนข้างจำกัด การออกแบบการให้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองที่ไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอน และไม่มีการศึกษามูลค่าของการบริการรถนำเที่ยวชมเมืองในประเทศไทย ซึ่งส่วนที่ขาดหายไปในงานวิจัยที่ผ่านมา นั้น ได้นำไปสู่การกำหนดหัวข้องานวิจัยและแนวทางในงานวิจัยนี้ต่อไป

### 3.2 การสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การสัมภาษณ์ผู้ให้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนี้ ผู้วิจัยได้คัดเลือกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถราง 2 องค์กร คือ บริษัทโตโยต้า สุโขทัย และกองการท่องเที่ยว สำนักวัฒนธรรม กีฬา และการท่องเที่ยว สังกัดกรุงเทพมหานคร โดยหัวข้อที่ได้ทำการสัมภาษณ์เป็นดังนี้

- ที่มาและแนวคิดของการให้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองในกรุงเทพมหานคร
- การออกแบบการให้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง
- วิธีการจัดหาผู้ให้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง
- ขั้นตอน หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดจ้างผู้ให้บริการ
- วิธีการให้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง
- อุปสรรคและปัญหาในการให้บริการ รวมถึงวิธีการแก้ไขปัญหาต่างๆ
- ศักยภาพที่มีอยู่ของผู้ให้บริการในปัจจุบัน
- แนวทางการดำเนินการในอนาคต

ประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้บริการรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเนื้อหาและประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์นั้นได้แสดงในบทที่ 4 และนำประเด็นปัญหาเกี่ยวข้องนำไปประกอบกับการเก็บข้อมูลภาคสนาม เพื่อสรุปถึงปัญหาที่เป็นอุปสรรคของการให้บริการรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ และในส่วนท้าย นำข้อสรุปที่ได้จากงานวิจัยนี้เพื่อเสนอแนะถึงวิธีการให้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองที่เหมาะสมกับพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นใน

### 3.3 การกำหนดกลุ่มตัวอย่าง

วัตถุประสงค์ข้อหนึ่งของงานวิจัย คือ การศึกษาความคิดเห็นและความต้องการด้านการให้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง ของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศ และจากการศึกษาที่ผ่านมา ที่มีความเกี่ยวข้องกับรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ ช่วงเวลาของการศึกษาในอดีต เป็นช่วงเวลาที่รถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์เพิ่งเปิดให้บริการ แต่เมื่อเวลาผ่านไป ความคิดเห็นและความต้องการของนักท่องเที่ยวย่อมเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องทำการเก็บข้อมูลด้านความคิดเห็นและความต้องการของนักท่องเที่ยว



การหาจำนวนของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวนั้น งานวิจัยนี้ได้เลือกวิธีการกำหนดขนาดของตัวอย่างโดยใช้วิธีการของ Yamane (1973) โดยสมการที่ใช้ในหาจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องทำการเก็บข้อมูลเป็นดังสมการที่ 3.1

$$n = \frac{Z}{1+Ze^2} \quad (3.1)$$

โดยกำหนดให้	n	=	ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ
	Z	=	ขนาดของประชากร
	E	=	ค่าความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้มากที่สุด

งานวิจัยนี้ได้กำหนดให้มีความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้ ไม่เกินร้อยละ 5 และขนาดของประชากรในงานวิจัยนี้ใช้ข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามายังพระบรมมหาราชวังเฉลี่ยต่อเดือน ในปี พ.ศ. 2553 เป็นตัวแทนของกลุ่มประชากร ซึ่งนักท่องเที่ยวมีจำนวนเฉลี่ยเท่ากับ 160,933 คน/เดือน (สำนักพระราชวัง, 2553) เมื่อนำค่าที่กำหนดแทนค่าลงในสมการที่ 3.1 พบว่าขนาดของกลุ่มตัวอย่างประชากรของงานวิจัยนี้มีค่าเท่ากับ

$$n = \frac{160,933}{1+160,933 (0.05)^2} = 399 \quad \text{ตัวอย่าง}$$

จากสมการของการหาขนาดตัวอย่างประชากร พบว่าขนาดของตัวอย่างที่เหมาะสมต่องานวิจัยนี้มีค่าเท่ากับ 399 ตัวอย่าง แต่ทั้งนี้ด้วยข้อจำกัดในงานวิจัยด้านต่างๆ ทำให้ไม่สามารถทำการเก็บข้อมูลด้วยจำนวนดังกล่าวได้

งานวิจัยนี้จึงทำการเก็บตัวอย่างจริงทั้งหมด 424 ชุด โดยทำการแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม โดยแต่ละกลุ่มกำหนดให้มีลักษณะดังนี้

- **ความคิดเห็นและความต้องการในการบริการรถนำเที่ยวชมเมือง** ประกอบด้วย ผู้ที่เข้ามาใช้บริการรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ชาวไทยและต่างชาติที่เดินทางเข้ามาเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2553 จำนวน

210 ชุด โดยกำหนดให้เป็นกลุ่มผู้ให้บริการชาวไทย และผู้ให้บริการชาวต่างชาติ  
กลุ่มละ 105 ชุด

นักท่องเที่ยวกุ้มนี้จะถูกสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นและความต้องการในการ  
ใช้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง และทำการวิเคราะห์เพื่อหาสิ่งที่นักท่องเที่ย  
ต้องการและความสำคัญต่อการเลือกใช้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง

- กลุ่มที่นักท่องเที่ยวดูตัวอย่างที่ทำการสอบถามการเลือกรูปแบบบริการรถ  
นำเที่ยวชมเมือง ประกอบไปด้วย ผู้ที่เข้ามาใช้บริการรถรางชมรอบเกาะ  
รัตนโกสินทร์ชาวไทยและต่างชาติ ที่เดินทางเข้ามาเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์ใน  
เดือนธันวาคม จนถึงเดือนมกราคม จำนวน 214 ชุด โดยกำหนดให้เป็นกลุ่ม  
ผู้ให้บริการชาวไทย และผู้ให้บริการชาวต่างชาติ กลุ่มละ 107 ชุด โดยการเก็บ  
ข้อมูลภาคสนามนี้นักท่องเที่ยวจะเลือกรูปแบบการบริการที่ต้องการใช้ ภายใต้  
สถานการณ์สมมติที่กำหนดจำนวน 10 สถานการณ์

### 3.4 การเก็บข้อมูลภาคสนาม

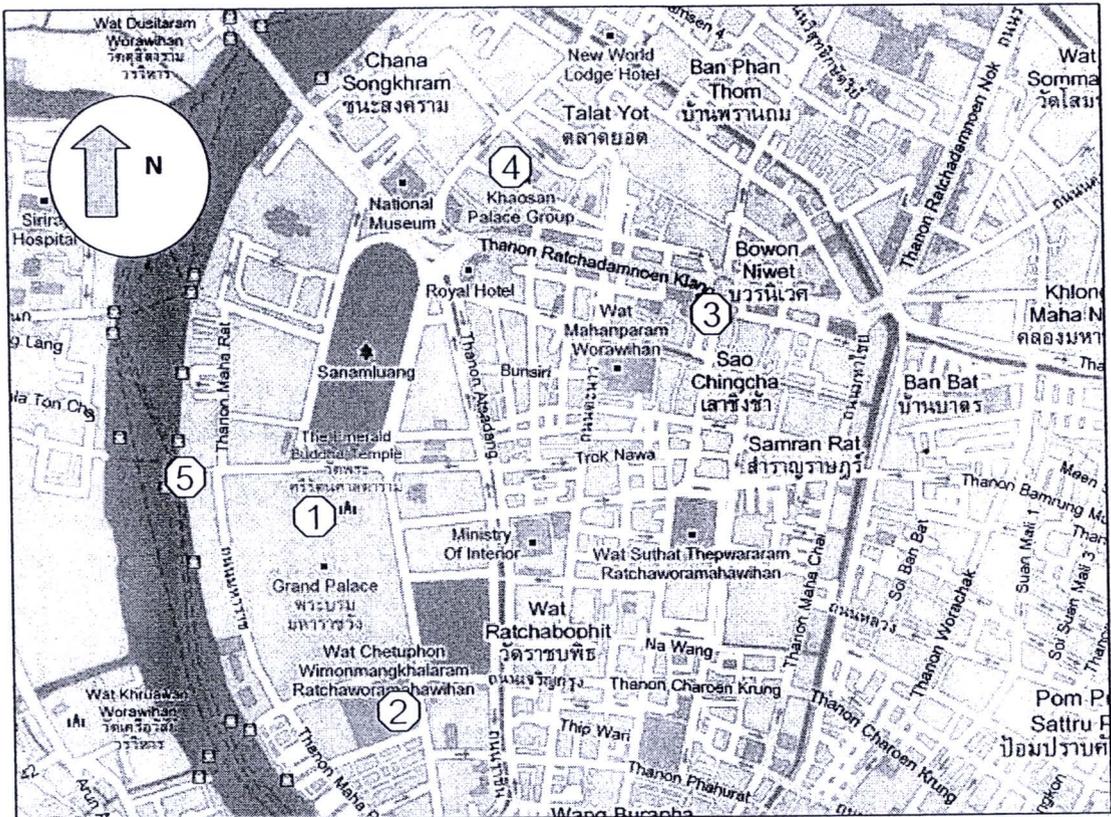
จากจุดประสงค์ของการศึกษานี้ ทำให้สามารถจำแนกข้อมูลที่ต้องการออกเป็น 2 ประเภท  
คือ กลุ่มของด้านความคิดเห็นและความต้องการของนักท่องเที่ยวกุ้มนตัวอย่าง และการเลือก  
รูปแบบการบริการรถนำเที่ยวชมเมืองของนักท่องเที่ยว ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

#### 3.4.1 ความคิดเห็น-ความต้องการของนักท่องเที่ยว

กลุ่มข้อมูลด้านความคิดเห็นและความต้องการของนักท่องเที่ยว ประกอบไปด้วยกลุ่ม  
ตัวอย่าง 2 กลุ่ม คือ กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทย และกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยข้อมูลที่เก็บนั้น  
เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความคิดเห็นที่มีต่อบริการรถนำเที่ยวชมเมือง รวมถึงความต้องการในการ  
บริการ โดยข้อมูลที่เก็บสามารถจำแนกออกเป็นกลุ่มต่างๆ ได้แก่

- ข้อมูลด้านสังคม ได้แก่ อายุ เพศ สัญชาติ ระดับการศึกษา รายได้
- ข้อมูลด้านการรับรู้ถึงการบริการ ได้แก่ วิธีการรู้จักรถรางชมรอบเกาะ  
รัตนโกสินทร์ ประสบการณ์การใช้รถราง เป็นต้น
- ข้อมูลด้านการเข้าถึงของการบริการ ได้แก่ วิธีเดินทาง เป็นต้น
- ข้อมูลความคิดเห็นที่มีต่อการบริการรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์
- ข้อมูลด้านความต้องการในด้านการบริการของนักท่องเที่ยว ผู้ให้บริการ

กลุ่มตัวอย่างนี้ได้ทำการเก็บข้อมูลบริเวณโดยรอบเกาะรัตนโกสินทร์ ได้คัดเลือกบริเวณที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก และอ้างอิงจากเส้นทางกาให้บริการรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ในอดีต ได้แก่ พระบรมมหาราชวัง วัดพระเชตุพนฯ(วัดโพธิ์) ถนนราชดำเนิน ถนนข้าวสาร และทำพระจันทร์ ดังรูปที่ 3.1 ตั้งแต่เวลา 9:00-16:00น. โดยแบ่งเป็นวันทำงานปกติและวันหยุดราชการ ซึ่งแบบสอบถามที่ได้ทำการเก็บข้อมูลนั้นแสดงในภาคผนวก ก



รูปที่ 3.1 บริเวณที่การเก็บแบบสอบถามนักท่องเที่ยว

### 3.4.2 การเลือกรูปแบบการบริการรถนำเที่ยวชมเมือง

ในส่วนของการเลือกรูปแบบการบริการรถนำเที่ยวชมเมือง ดำเนินการโดยการจัดรูปแบบการบริการรถนำเที่ยวในหลากหลายรูปแบบ ภายใต้สถานการณ์ที่กำหนด และให้นักท่องเที่ยวผู้ตอบแบบสอบถามเลือกรูปแบบการบริการที่ตนเองรู้สึกต้องการใช้ โดยวิธีการศึกษาใช้การแจกแจงข้อมูล (trade-off) แต่เนื่องจากรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ได้ยกเลิกการให้บริการแล้ว วิธี Stated-Preference จึงเป็นวิธีการที่เหมาะสมที่สุดในงานวิจัยนี้ เนื่องจากวิธีนี้สามารถทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเห็นภาพของการบริการได้อย่างชัดเจน

งานวิจัยนี้กำหนดให้ใช้วิธีลอจิสติกพินามเข้ามาช่วยในการวิจัย กล่าวคือ กำหนดให้มี 2 ตัวเลือกของการบริการภายใต้สถานการณ์สมมติ โดยที่ตัวแปรที่นำมาทำการแจกแจงข้อมูลนั้น งานวิจัยนี้ได้เลือกตัวแปรกลุ่มลักษณะการให้บริการมาทำการแจกแจงภายใต้สถานการณ์ต่างๆ ประกอบไปด้วย รูปแบบพาหนะ ค่าโดยสาร เวลาต่อรอบ และการบริการไคด์ ซึ่งในแต่ละตัวแปร กำหนดให้มีเพียง 2 ระดับ คือ ระดับสูง (High) และ ระดับต่ำ (Low) ดังที่แสดงในตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 ตารางเปรียบเทียบลักษณะจำเพาะของนักท่องเที่ยวที่เลือกมาyingเกาะรัตนโกสินทร์

ระดับ (Level of Attribute)	ลักษณะ (Attribute)			
	รูปแบบพาหนะที่ให้บริการ	ราคาค่าโดยสาร	เวลาที่ใช้ต่อรอบ	การบริการไคด์
สูง (High)	รถโดยสารปรับอากาศ	40 บาท	60 นาที	มี
ต่ำ (Low)	ลักษณะรถราง	20 บาท	30 นาที	ไม่มี

จากการแจกแจงสถานการณ์สมมติ ทำให้เกิดสถานการณ์สมมติทั้งหมด 26 คู่ แต่ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามนั้นไม่สามารถตอบได้ทุกสถานการณ์สมมติ ดังนั้นจำเป็นต้องแบ่งชุดสถานการณ์สมมติออกเป็น 3 ชุด โดยแต่ละชุด ประกอบไปด้วย 10 สถานการณ์สมมติ เพื่อผู้ตอบแบบสอบถามเกิดความสะดวกในการตอบแบบสอบถาม โดยแบบสอบถามที่ใช้ในงานวิจัยนี้ได้ถูกแสดงในภาคผนวก ก และตัวแปรที่ใช้ในการพัฒนาแบบจำลองในงานศึกษานี้ รวมถึงความหมายและชนิดของตัวแปร ได้ถูกแสดงในภาคผนวก ง

การเก็บภาคสนามในส่วนของการเลือกรูปแบบบริการรถนำเที่ยวชมเมือง ได้ทำการเก็บข้อมูลในบริเวณเดียวกับการเก็บข้อมูลในส่วนแรก ได้แก่ พระบรมมหาราชวัง วัดพระเชตุพนฯ (วัดโพธิ์) ถนนราชดำเนิน ถนนข้าวสาร และบริเวณโดยรอบถนนท่าพระจันทร์

### 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในส่วนนี้ได้แยกทำการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน คือ กลุ่มของด้านความคิดเห็นและความต้องการของนักท่องเที่ยว ทำการวิเคราะห์แบบสอบถามด้วยวิธีการสถิติ และในส่วนของการสร้างแบบจำลองการให้บริการนำผลการเลือกรูปแบบการให้บริการของนักท่องเที่ยวมาวิเคราะห์ด้วยวิธีการลอจิสติกพินาม (Binary Logit) ซึ่งมีขั้นตอนการวิจัย ดังนี้

### 3.5.1 ความคิดเห็น-ความต้องการของนักท่องเที่ยว

ขั้นตอนการวิจัยนี้ หลังจากได้ดำเนินการสุ่มตัวอย่างเก็บแบบสอบถามในพื้นที่ศึกษาแล้ว ได้นำข้อมูลแบบสอบถามไปวิเคราะห์ห้ข้อมูลด้วยวิธีการทางสถิติ เพื่อทราบถึงความสัมพันธ์ของ ปัจจัยด้านต่างๆของนักท่องเที่ยว ความคิดเห็นและความต้องการของนักท่องเที่ยวที่มีต่อการใช้ บริการรถนำเที่ยวชมเมือง รวมถึง ความแตกต่างของความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวในกลุ่ม นักท่องเที่ยวท้องถิ่น และ นักท่องเที่ยวต่างชาติ เพื่อที่จะศึกษาว่าปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการ เลือกใช้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง และการบริการที่มีความสำคัญในระหว่างการใช้บริการ

การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูลภาคสนามในส่วนดังกล่าวได้แยกทำการ วิเคราะห์ออกเป็นส่วนต่างๆ ได้แก่ กลุ่มคำถามความต้องการใช้บริการ กลุ่มคำถามปัจจัยในการ เลือกใช้บริการ กลุ่มคำถามปัจจัยการเลือกใช้ และ กลุ่มคำถามความคิดเห็นในการบริการรถนำ เที่ยวชมเมือง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- คำถามในกลุ่มความต้องการใช้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง กลุ่มคำถามนี้จะ ให้นักท่องเที่ยวเลือกการบริการที่นักท่องเที่ยวต้องการใช้บริการรถนำเที่ยวชม เมือง ข้อมูลที่ได้มาทำการรวบรวมและแปลงเป็นร้อยละ จากนั้นมาทำการ เปรียบเทียบด้วยวิธีการทางสถิติในแต่ละการบริการว่ารูปแบบใดที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวมากที่สุด
- คำถามกลุ่มปัจจัยการเลือกใช้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง นักท่องเที่ยวจะถูก ถามถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองจำนวน 3 ลำดับ โดย นักท่องเที่ยวจะต้องกรอกตามลำดับความสำคัญ แต่หากมีปัจจัยที่เลือกใช้บริการ น้อยหรือมากกว่าที่กำหนดในคำถาม สามารถเลือกตอบได้ตามความเหมาะสม ในขั้นตอนการวิเคราะห์ ได้ทำการเฉลี่ยคะแนนลำดับความสำคัญ และทำการ รวมคะแนนในแต่ละปัจจัย สุดท้ายทำการจัดเรียงลำดับปัจจัยที่มีผลต่อการ เลือกใช้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง จากมากไปน้อย

- คำถามกลุ่มความคิดเห็นต่อการให้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง นักท่องเที่ยว กลุ่มตัวอย่างได้เลือกระดับความสำคัญในการบริการรถนำเที่ยวชมเมือง ในแต่ละ การบริการต่างๆ โดยแบ่งระดับคะแนนออกเป็น 4 ระดับ ดังที่แสดงใน แบบสอบถามภาคผนวก ก

โดยผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นและความต้องการในการใช้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง ได้ แสดงผลของการศึกษาในส่วนของบทที่ 5

### 3.5.2 การสร้างแบบจำลองการให้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง

ขั้นตอนนี้ได้นำผลการเลือกรูปแบบการให้บริการที่รู้สึกพึงพอใจของนักท่องเที่ยว มาทำ การวิเคราะห์แบบลอจิสติกทวินาม (Binary Logit) เพื่อจำลองรูปแบบการให้บริการรถท่องเที่ยวชม เมืองที่เหมาะสมที่สุดกับพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์

วิธีการลอจิสติกทวินามนี้ ได้ทำการวิเคราะห์และหาค่าสัมประสิทธิ์ของแต่ละตัวแปรใน แบบจำลอง และแสดงค่า  $p$ -value ซึ่งค่าดังกล่าวจะอธิบายถึงผลกระทบของตัวแปรภายใน แบบจำลอง แต่การที่เพิ่มหรือลดตัวแปรภายในแบบจำลอง ส่งผลให้ตัวสัมประสิทธิ์มีการ เปลี่ยนแปลง ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์โดยให้แบบจำลองในงานวิจัยนี้มีเลข นัยสำคัญทางสถิติที่ร้อยละ 85 และกำหนดให้ตัวแปรในกลุ่มลักษณะการให้บริการ ได้แก่ พาหนะ ในการบริการ ค่าโดยสาร เวลาที่ใช้ต่อรอบ และการบริการไกด์ ต้องผ่านหลักเกณฑ์เลขนัยสำคัญ ทางสถิติที่ร้อยละ 85 ทั้งนี้การใช้เกณฑ์เลขนัยสำคัญทางสถิติเพียงวิธีเดียวไม่สามารถระบุ แบบจำลองที่เหมาะสมได้ ดังนั้นจึงต้องเพิ่มหลักเกณฑ์ ประกอบไปด้วย ค่าความแนบชิดของ แบบจำลอง ( $Pseudo-R^2$ ) และค่าสัมประสิทธิ์การเลือกใช้ (%Correct)

ทั้งนี้ ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรในแบบจำลองนั้นไม่อาจอธิบายผลกระทบของตัวแปรได้ อย่างชัดเจน ดังนั้น การหามูลค่าของการบริการจึงเป็นทางเลือกที่ดีกว่าในการศึกษาผลกระทบ ของการบริการรถนำเที่ยวชมเมืองที่มีต่อนักท่องเที่ยว โดยงานวิจัยนี้ได้เลือกศึกษามูลค่าการ บริการทั้งหมด 3 ตัวแปรคือ มูลค่าของการบริการ มูลค่าของเวลาการให้บริการ และ มูลค่าการ บริการไกด์ และผลที่ได้นำมาเปรียบเทียบมูลค่าการบริการระหว่างกลุ่มนักท่องเที่ยวประเภทต่างๆ เพื่อทราบถึงผลกระทบของการบริการที่มีต่อกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีความแตกต่างออกไป ซึ่งผลการ วิเคราะห์ในส่วนนี้อยู่ในส่วนของบทที่ 6

### 3.6 สรุปผลการวิเคราะห์ และเสนอแนะแนวทาง

หลังจากที่ได้ทราบถึงความคิดเห็นและความต้องการของนักท่องเที่ยว พฤติกรรมการเลือกใช้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง และแนวทางการให้บริการจากการสัมภาษณ์ผู้ให้บริการแล้ว ในบทที่ 4-6 นำข้อมูลที่ได้ทำการหาปัญหาของการให้บริการในอดีต และนำข้อมูลจากการวิเคราะห์ในบทที่ 5 และ 6 สร้างรูปแบบการให้บริการที่เหมาะสม ขั้นตอนสุดท้ายได้เสนอแนะการปรับปรุงการให้บริการรถรางอย่างมีประสิทธิภาพ และข้อสรุปของการปรับปรุงการบริการอย่างเหมาะสม ซึ่งเนื้อหาในส่วนดังกล่าวได้แสดงอยู่ในบทที่ 7