

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์เชิงสำรวจความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กรณีศึกษากรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นการวิจัยศึกษาเชิงปริมาณ (Quantitative data research) จากกลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ใช้วิธีการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นจากเอกสาร ตำรา วารสารวิชาการ แนวคิดและทฤษฎี บทความ งานค้นคว้าวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับเพื่อนำมากำหนดเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัย จากนั้นได้ลงพื้นที่เพื่อดำเนินการเก็บข้อมูลภาคสนาม นำข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้มาวิเคราะห์ เพื่อเขียนสรุปและนำเสนอข้อมูลผลการวิจัยแบบเชิงพรรณนา (Descriptive Research) (Charoensook, 2018, Supaporn Prasongthan. et al, 2021). และนำผลการวิจัยที่ได้เสนอเป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงต่อไป โดยมีขั้นตอนและวิธีดำเนินการในการวิจัย ดังนี้

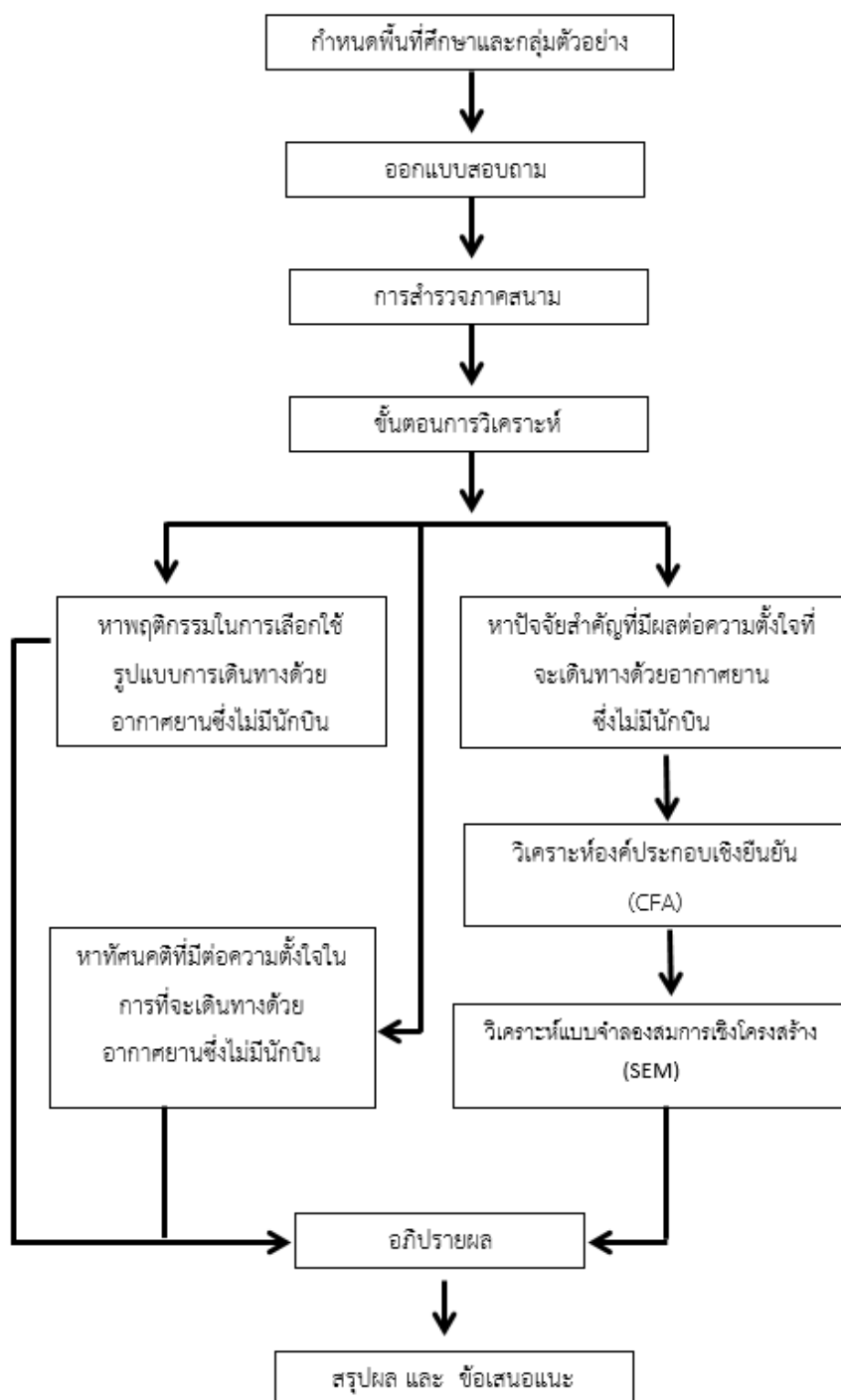
3.1 วิธีวิจัย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในรูปแบบการวิจัยแบบสำรวจเชิงปริมาณ ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดแนวทางในการดำเนินการวิจัยตามลำดับขั้นตอนและระเบียบวิธีการวิจัย ดังนี้

3.1.1 ศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากเอกสาร (Documentary research) จากแหล่งข้อมูลแบบทุติยภูมิ (Secondary data) ทำการศึกษาประวัติ แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ จากแหล่งข้อมูลประเภทเอกสาร วารสาร เอกสารเผยแพร่ บทความ รายงานประจำปี ข่าวสารจากสื่อสารสนเทศ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัยและประกอบการอธิบายเหตุผลต่างๆ

3.1.2 ศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง (Sampling groups) โดยการเก็บข้อมูลแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่าง ใช้วิธีเก็บข้อมูลทั้งแบบออนไลน์และแบบขอข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างโดยตรงแบบตัวต่อตัว โดยให้กลุ่มตัวอย่างทำการกรอกแบบสอบถามด้วยตัวเอง (Self-administered questionnaire) สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่ขอข้อมูลโดยตรง ใช้เทคนิคการเก็บข้อมูลแบบการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ซึ่งเป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยไม่มีหลักเกณฑ์ กลุ่มตัวอย่างจะเป็นใครก็ได้ที่สามารถให้ข้อมูลได้

3.1.3 วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม สรุปผลการศึกษาและรายงานผลการศึกษารวมถึงข้อเสนอแนะต่างๆ โดยเรียบเรียงจากข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าเพิ่มเติมจากเอกสารบรรยายแบบเชิงพรรณนา

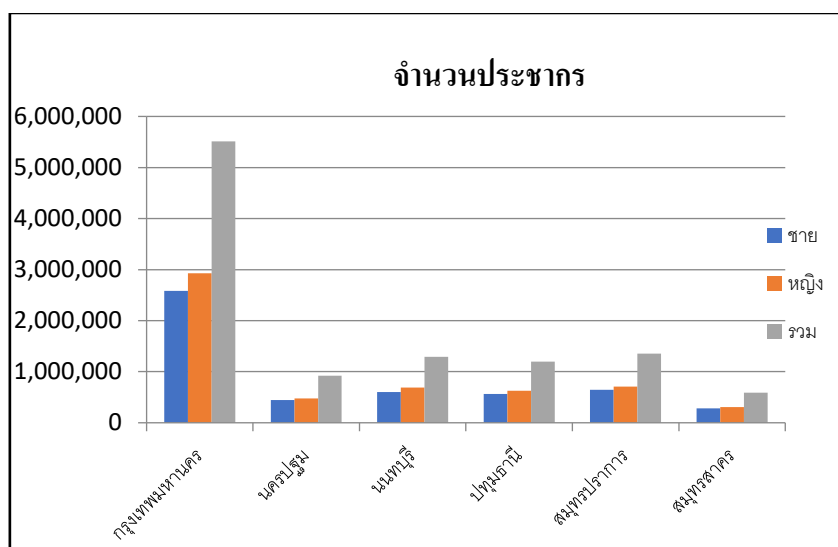


รูปที่ 3.1 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำคัญ ดังนี้

ประชากร ได้แก่ ประชาชนชาวไทยในเขตกรุงเทพและปริมณฑล สํารวจข้อมูลเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวนทั้งสิ้น 10,898,726 คน (ราชกิจจานุเบกษา, 2567) แสดงจำนวนประชากรแต่ละจังหวัด แสดงดังรูปที่ 3.2



รูปที่ 3.2 กราฟแสดงจำนวนประชากร
ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง

กลุ่มตัวอย่าง การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ใช้หลักการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างประชากรตามหลักของ Taro Yamane (Yamane, 1967, p: 886) ได้กลุ่มตัวอย่างการวิจัยจากการสุ่มแบบสัดส่วน (Quota Sampling) ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างการวิจัย 1,111 คน (ที่ระดับความคลาดเคลื่อนร้อยละ 3) โดยใช้วิธีการคำนวณ ดังนี้

$$n = N / (1 + Ne^2)$$

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

N = ขนาดของประชากร

e = ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้ (กำหนดค่าเท่ากับ 0.03)

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ กำหนดศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างเฉพาะกลุ่มที่ตั้งใจเลือกใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเพื่อการเดินทางไปทำงานเป็นประจำ (Commuters) กลุ่มที่ต้องการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสนามบิน (Transits) และกลุ่มที่ต้องการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (Undirected trip) ด้วย

อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินแบบเต็มระบบ (Fully Autonomous Unmanned Aircraft; FAUA) จึงกำหนดขนาดจำนวนกลุ่มประชากรตัวอย่างจำนวน 1,200 คน

งานวิจัยนี้ใช้ กำหนดใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลจำนวน 1,200 ชุด ผู้เชี่ยวชาญหลายท่านได้ให้คำแนะนำไว้ว่า ในการสุ่มตัวอย่างไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัวขึ้นอยู่กับข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล เช่น เวลา งบประมาณ เป็นต้น แต่ต้องผ่านการตรวจสอบสมมติฐานว่าแบบจำลองที่ได้สามารถแทนพฤติกรรมจริงได้หรือไม่โดยพิจารณาจากการทดสอบความสอดคล้องของสมการ (Goodness of Fit) (Aroian and Norris, 2001; Hair et al., 2010)

3.3 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้รูปแบบการวิจัยแบบสำรวจเชิงปริมาณ โดยมุ่งเน้นศึกษาสำรวจความตั้งใจที่จะเลือกใช้การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วย

- 1) ตัวแปรต้น ได้แก่ ข้อมูลปัจจัยด้านบุคคล พฤติกรรมในการเลือกใช้รูปแบบของการเดินทาง หากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเลือกใช้การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และทัศนคติที่มีต่อความตั้งใจในการที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
- 2) ตัวแปรตาม ได้แก่ ความตั้งใจที่จะเลือกใช้การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยและการเก็บข้อมูล

3.4.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือสำคัญในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง (Stated Preference; SP) โดยศึกษาวิธีการสร้างคำถามจากเอกสาร ตำรา แนวคิดทฤษฎี บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแบบสอบถามที่ใช้แบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ คือ

1) แบบสอบถามปลายปิด (Close-ended Form) เป็นแบบสอบถามที่ประกอบด้วย ชุดคำถามและคำตอบ (ตัวเลือก) กำหนดให้ผู้ตอบแบบสอบถามกรอกข้อมูลด้วยตนเอง (Self-administered Questionnaire) เพื่อรวบรวมความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างในประเด็นต่อไปนี้ คือ

1.1 ข้อมูลปัจจัยด้านบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ จังหวัดที่อยู่อาศัย สถานภาพ ครอบครัว ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และรถที่ครอบครอง

1.2 พฤติกรรมในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย การเลือกที่จะเดินทาง

ไม่เดินทาง และอาจเป็นไปได้ (ตามการครอบครองรถ) วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ความต้องการในการเดินทางในแต่ละครั้ง และค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร (ราคาตั้งแต่ 20 บาทจนถึง 50 บาท)

1.3 ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย ด้านประสิทธิภาพ ด้านผลสัมฤทธิ์ ด้านสังคม ด้านความสะดวกสบาย และด้านความตั้งใจใช้บริการ

1.4 ทศนคติที่มีต่อความตั้งใจในการที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย ความเข้าใจ ด้านความเชื่อมั่น ด้านความรู้สึกรัก และด้านการยอมรับ

คำถามในหัวข้อ 1.2, 1.3, และ 1.4 แต่ละข้อคำถามมีระดับความคิดเห็น 5 ระดับ (ตามตารางที่ 3.1) ทำการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) โดยให้ผู้เชี่ยวชาญทำการตรวจสอบทั้งหมด 3 ท่าน โดยข้อคำถามทุกข้อมีค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence: IOC) ที่มากกว่า 0.5 (อารยา องค์เอี่ยม และคณะ, 2561) หลังจากนั้นนำไปทดสอบกับกลุ่มตัวอย่าง (Pilot Test) เพื่อตรวจสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ด้วยค่า Cronbach's Alpha ซึ่งพิจารณาข้อคำถามที่มีค่ามากกว่า 0.70 ขึ้นไป (อารยา องค์เอี่ยม และคณะ, 2561) จึงจะเป็นแบบสอบถามที่มีความน่าเชื่อถือสามารถนำมาใช้เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย

2) แบบสอบถามปลายเปิด (Open-ended Form) ใช้รวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อปัญหาการวิจัย

3.4.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยกำหนดขั้นตอนในการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างการวิจัยจำนวน 1,200 คน ออกเป็น 3 ขั้นตอน ได้แก่

ขั้นตอนที่ 1 การสร้างเครื่องมือแบบสอบถาม เพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ขั้นตอนที่ 2 ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ตามหัวข้อและประเด็นที่กำหนดไว้ในแบบสอบถาม

ขั้นตอนที่ 3 ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามที่รวบรวมได้ แล้วสรุปผลการวิจัยแบบบรรยายเชิงพรรณนา

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

นำแบบสอบถามที่รวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างการวิจัยทั้งหมด 1,200 ตัวอย่าง มาทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ แล้วนำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ แนวทางการวิเคราะห์นี้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ ส่วนแรกจะเป็นการหาภาพรวมของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ลักษณะ

ทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พฤติกรรมการเดินทาง และทัศนคติที่มีต่อความตั้งใจเดินทางด้วยอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบินที่มีต่อเหตุผลต่างๆ และส่วนที่สอง จะเป็นการทำการวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงลึกเพื่อหาปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินโดยการสร้างแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง โดยมีรายละเอียดในการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ดังนี้

3.5.1 การวิเคราะห์หาภาพรวมของกลุ่มตัวอย่าง แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 3 ส่วน คือ

3.5.1.1 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากกลุ่มตัวอย่าง โดยส่วนนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์หาลักษณะทั่วไปในด้านปัจจัยบุคคล เลือกใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ความถี่ (Frequencies) ร้อยละ (Percentage)

3.5.1.2 ตรวจสอบพฤติกรรมในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากกลุ่มตัวอย่าง โดยส่วนนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบพฤติกรรมในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เลือกใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D) และใช้การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเชิงกลุ่มไค-สแควร์ (Chi-square) ซึ่งเป็น non-parametric test ที่ใช้บ่อยที่สุด ใช้เปรียบเทียบจำนวนนับที่สังเกตได้ในแต่ละกลุ่ม (actual number) กับจำนวนที่คาด (expected number) ทำการทดสอบเพื่ออธิบายจำนวนและความตั้งใจ โดยใช้ข้อความที่สามารถวัดความรู้สึกได้ เช่น “ท่านจะใช้หรือไม่ใช้การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน” เพื่อตรวจสอบหาความสัมพันธ์กับตัวแปรด้านลักษณะทั่วไปและตัวแปรด้านจิตวิทยา ลักษณะของข้อความใช้มาตรวัดแบบ Likert มาใช้ในการกำหนดค่าคะแนนความคิดเห็น แบบสอบถามเป็นคำถามเชิงบวกและในแต่ละข้อความกำหนดมาตรวัดแบบช่วง โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน (ตาราง 3.2) ในการวิเคราะห์ข้อมูลใช้เกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยของข้อมูล (ตารางที่ 3.3) (Charoensook C., 2018).

3.5.1.3 การตรวจสอบปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากกลุ่มตัวอย่าง โดยส่วนนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มีความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เลือกใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D) และใช้การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเชิงกลุ่ม ไคสแควร์ (Chi-square) ซึ่งเป็น non-parametric test ที่ใช้บ่อยที่สุด ใช้เปรียบเทียบจำนวนนับที่สังเกตได้ในแต่ละกลุ่ม (actual number) กับจำนวนที่คาด (expected number) เพื่อทราบทัศนคติและปัจจัย

ใดมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ลักษณะของข้อคำถามใช้มาตรวัดแบบ Likert มาใช้ในการกำหนดค่าคะแนนความคิดเห็น แบบสอบถามเป็นคำถามเชิงบวก และในแต่ละข้อคำถามกำหนดมาตรวัดแบบช่วง โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน (ตาราง 3.1) ในการวิเคราะห์ข้อมูลใช้เกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยของข้อมูล (ตารางที่ 3.2)

3.5.1.4 ตรวจสอบทัศนคติที่มีต่อความตั้งใจในการที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เลือกใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D) ทำการทดสอบเพื่ออธิบายทัศนคติโดยใช้ข้อคำถามที่สามารถวัดความรู้สึกได้ เช่น “ท่านมีความเชื่อมั่นในการเดินทางหรือไม่” เพื่อตรวจสอบหาความสัมพันธ์กับตัวแปรด้านลักษณะทั่วไปและตัวแปรด้านจิตวิทยา ลักษณะของข้อคำถามใช้มาตรวัดแบบ Likert มาใช้ในการกำหนดค่าคะแนนความคิดเห็น แบบสอบถามเป็นคำถามเชิงบวก และในแต่ละข้อคำถามกำหนดมาตรวัดแบบช่วง โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน (ตาราง 3.2) ในการวิเคราะห์ข้อมูลใช้เกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยของข้อมูล (ตารางที่ 3.3) (Charoensook C., 2018).

ตารางที่ 3.1 เกณฑ์การให้คะแนนแบบสอบถาม

ระดับความเห็น	คะแนน
มากที่สุด	5
มาก	4
ปานกลาง	3
น้อย	2
น้อยที่สุด	1

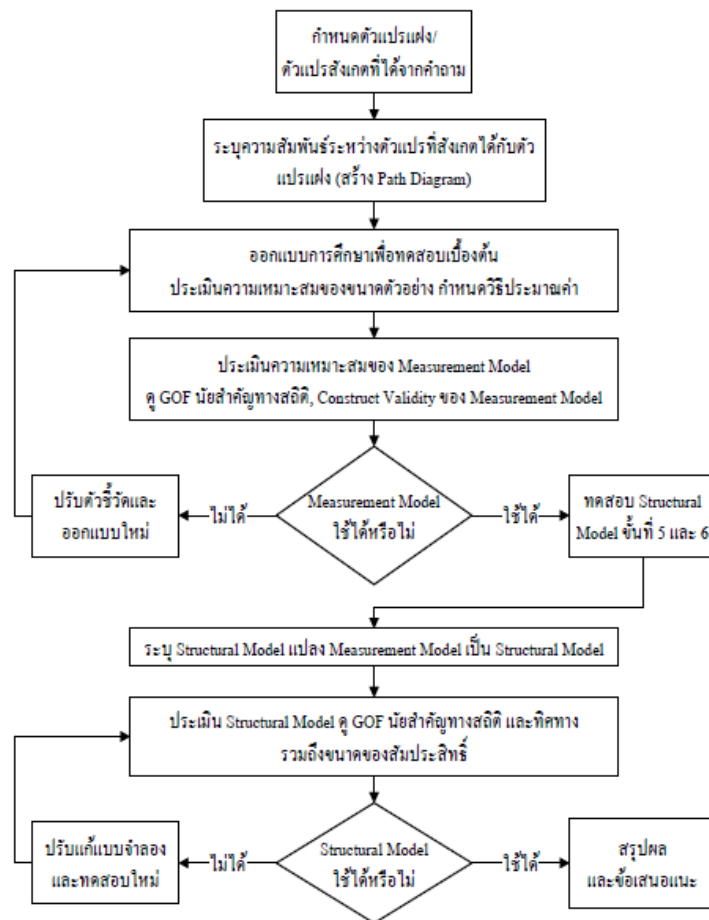
ตารางที่ 3.2 การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยในแบบสอบถาม

ค่าเฉลี่ย	การแปลความหมายความคิดเห็น
4.51 – 5.00	ระดับมากที่สุด
3.51 – 4.50	ระดับมาก
2.51 – 3.50	ระดับปานกลาง
1.51 – 2.50	ระดับน้อย
1.00 – 1.50	ระดับน้อยที่สุด

3.5.2 การตรวจสอบแบบจำลองและปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

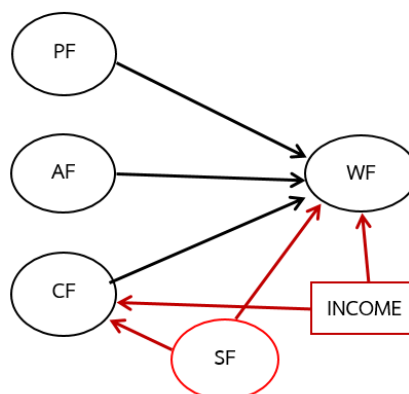
การวิเคราะห์ตรวจสอบด้วยวิธีนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการตรวจสอบและยืนยันแบบจำลองสมมติฐานที่ได้กำหนดไว้ เพื่อใช้เป็นแบบจำลองในการหาปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA) ในการตรวจสอบและใช้โปรแกรม AMOS ควบคู่กับโปรแกรม SPSS และหาแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) เพื่อหาว่าปัจจัยใดบ้างทั้งทางตรงและทางอ้อมที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน โดยขั้นตอนการจำลองสมการเชิงโครงสร้างแบ่งออกเป็น 6 ขั้นตอน คือ

- ขั้นตอนที่ 1 การกำหนดตัวแปรแฝง และตัวแปรสังเกต
- ขั้นตอนที่ 2 การกำหนดความสัมพันธ์
- ขั้นตอนที่ 3 การออกแบบการศึกษา และวิธีประเมินค่า
- ขั้นตอนที่ 4 การประเมินความเหมาะสมของ Measurement Model
- ขั้นตอนที่ 5 การกำหนดความสัมพันธ์ทางโครงสร้าง
- ขั้นตอนที่ 6 การประเมินความเหมาะสม และเปรียบเทียบแบบจำลอง



รูปที่ 3.3 ขั้นตอนการจำลองสมการเชิงโครงสร้าง
ที่มา: ปรับจาก Hair et al., (2010)

แบบจำลองสมมติฐานในงานวิจัย



รูปที่ 3.4 แบบจำลองสมมติฐานในงานวิจัย

จากรูปที่ 3.4 แสดงสมมติฐานในการอธิบายว่าปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน โดยมีสมมติฐานว่า ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ (PF) ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ (AF) ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย (CF) เป็นปัจจัยพื้นฐานที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แต่จากการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า ยังมีปัจจัยตัวอื่น ๆ นอกเหนือจาก 2 ปัจจัยนี้ คือ ปัจจัยด้านสังคม (SF) และตัวแปรด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน (INCOME) น่าจะมีผลต่อความตั้งใจที่จะใช้การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินได้

ตารางที่ 3.3 สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลแต่ละวัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์	วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล
1. สํารวจข้อมูลปัจจัยด้านบุคคล	- Frequencies - Percentage
2. สํารวจพฤติกรรมในการเลือกใช้รูปแบบของการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	- Mean - Standard Deviation: S.D - Chi-square
3. สํารวจปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	- Confirmatory Factor Analysis: CFA - Mean - Standard Deviation: S.D - Chi-square
4. สํารวจทัศนคติที่มีต่อความตั้งใจในการที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	- Mean - Standard Deviation: S.D
5. เพื่อสร้างแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	- Structural Equation Modeling: SEM

ผลที่คาดว่าจะได้รับการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ สามารถอธิบายโดยแยกรายละเอียดตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย และกำหนดเป้าหมายผลลัพธ์ในการนำไปใช้ แสดงดังตารางที่ 3.4 ดังนี้

ตารางที่ 3.4 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลและเป้าหมายการนำไปใช้ตามวัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์	เป้าหมาย	การนำไปใช้
1. เพื่อสำรวจพฤติกรรมในการเลือกใช้รูปแบบของการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	ทราบพฤติกรรมในการเลือกใช้รูปแบบของการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลลัพธ์ไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนารูปแบบการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ
2. เพื่อสำรวจปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่เดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	ทราบปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่เดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนารูปแบบการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินและกำหนดนโยบายที่นำไปสู่การวางแผนพัฒนา เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ
3. เพื่อสำรวจทัศนคติที่มีต่อความตั้งใจในการที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน โดยใช้ทฤษฎีการยอมรับเทคโนโลยี	ทราบทัศนคติที่มีต่อความตั้งใจในการที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนารูปแบบการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินให้สอดคล้องกับความต้องการใช้ของผู้บริโภค
4. เพื่อสร้างแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	ได้แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลลัพธ์ไปใช้เป็นแนวทางกำหนดนโยบายพัฒนาส่งเสริมรูปแบบการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ