

## ปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ

### FIVE-FORCED MODEL FACTORS AFFECTING LOW COST AIRLINES BUSINESS IN THE CONTEXT OF ASEAN ECONOMIC COMMUNITY (AEC)

เนตรศิริ เรืองอริยภักดิ์

Natesiri Ruangariyapakdee

ที่ปรึกษาฝ่ายพัฒนาตลาด บริษัท แอ็กโกรคอมเมิร์ซกรุ๊ป จำกัด  
van.2505@hotmail.com

#### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อศึกษา 1) ปัจจัยสาเหตุของแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ และ 2) เพื่อสามารถเข้าใจผลของปัจจัย และหาแนวทางในการป้องกันความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น และส่งผลกระทบต่อธุรกิจโดยตรง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ แบบสอบถาม (questionnaire) ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างลูกค้าที่ใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ จำนวน 200 ชุด วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป โดยใช้ค่าสถิติได้แก่ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าความเบ้ ค่าความโด่ง และการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับสอง (Secondary Order Confirmatory Factor Analysis)

ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยสาเหตุของแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเรียงตามแรงกดดันจากมากไปน้อยได้แก่ องค์ประกอบที่ 1 อุปสรรคการกีดขวางเข้าสู่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ประกอบด้วย 7 ปัจจัย รองลงมาได้แก่ องค์ประกอบที่ 4 อำนาจการต่อรองของกลุ่มผู้ใช้บริการหรือลูกค้า ประกอบด้วย 5 ปัจจัย องค์ประกอบที่ 3 อำนาจต่อรองของให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ประกอบด้วย 4 ปัจจัย องค์ประกอบที่ 2 แรงผลักดันจากผู้ให้บริการ หรือคู่แข่งที่มีในอุตสาหกรรม ประกอบด้วย 4 ปัจจัย และองค์ประกอบที่ 5 แรงผลักดันซึ่งเกิดจากสินค้า/บริการอื่น ๆ ประกอบด้วย 3 ปัจจัยตามลำดับ โดยไม่เดลองค์ประกอบของปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในแต่ละองค์ประกอบต่างมีความเที่ยงตรงเชิงเหมือน ทั้งนี้เนื่องจากค่าความเชื่อมั่น

เชิงโครงสร้างผ่านเกณฑ์มากกว่า 0.60 และค่าน้ำหนักองค์ประกอบ ซึ่งควรมีค่าตั้งแต่ 0.50 ขึ้นไป (ค่าสัมบูรณ์)

แนวทางในการป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งทางธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำควรหากลยุทธ์ด้านการตลาด เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในด้านการแข่งขันก่อนที่จะมีการเปิดเสรีการค้าอาเซียนในปี 2558 ด้วยการสร้างมูลค่าเพิ่มต่อตัวสินค้า/บริการของผู้ให้บริการเพื่อนำนวัตกรรมใหม่ ๆ ออกสู่ตลาด และหวังผลในระยะยาว ตลอดจนการดำเนินกลยุทธ์ในการบุกตลาดไปยังต่างประเทศจำต้องอาศัยความร่วมมือกันจากภาครัฐและภาคเอกชนที่จะร่วมกันผลักดันการดำเนินการต่าง ๆ อย่างทันท่วงที และเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

### คำสำคัญ

ปัจจัยแรงผลักดัน อาเซียน สายการบิน

### ABSTRACT

The research was aimed at 1) studying causal factors of five-forced model affecting low cost airlines business under ASEAN Economic Community (AEC) and 2) investigating the results of all factors and the way to prevent an incoming risk which might have a direct effect on the low cost airlines business. A questionnaire was constructed as a tool for collecting data from 200 passengers of low cost airlines. The data was statistically analyzed by frequency distribution, percentage, mean, standard deviation, skewness, kurtosis and secondary order confirmatory factor analysis.

The research findings indicated that the causal factors of five-forced model affecting low cost airlines business under ASEAN Economic Community (AEC) ranking from the most to the least were the first component: threat of new entrants into the industry which comprised 7 factors then the fourth one: bargaining power of buyers which comprised 5 factors, the third one: suppliers which comprised 4 factors, the second one: intensity of the rivalry among firms within the industry which comprised 4 factors and the fifth one: threat of substitute products which comprised 3 factors. Each component of five-forced model affecting low cost airlines business under ASEAN Economic

Community (AEC) had convergent validity because construct reliability was more than .60 and factor loading should be more than 0.50 (absolute).

The way to prevent an incoming risk was to create marketing strategies for strengthening competitiveness before attending ASEAN Economic Community (AEC) in 2015. Value added in product for launching Product should be value added innovation result in a long run was a must. Moreover, the strategy to open up a new market in foreign countries had to be cooperated and supported by both public and private sectors promptly and continuously.

### Keywords

Five-Forces Model, ASEAN, airlines business

### บทนำ

อาเซียน (ASEAN) หรือ สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2510 โดยในระยะแรกนั้น มีสมาชิกเริ่มแรกจำนวน 6 ประเทศ ได้แก่ บรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย ภายหลังได้มีสมาชิกเพิ่มขึ้นอีก 4 ประเทศ คือ กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม หรือที่เรียกกันว่า CLMV โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างสันติภาพในภูมิภาคอันจะนำไปสู่ความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรมและได้มีการรวมกลุ่มเพื่อขยายความร่วมมือ และการค้าระหว่างกันให้มากยิ่งขึ้น โดยการจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) เมื่อปี 2535 ต่อมาในปี 2546 อาเซียนได้กำหนดทิศทางที่แน่ชัดว่าความร่วมมือจะต้องเดินทางไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ภายในปี 2558 ทั้งนี้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้นถือเป็นเพียงหนึ่งในสามเสาหลักของประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) โดยอีกสองเสาหลัก คือ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Security Community) และประชาคมสังคม และวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio - Cultural Community) และได้มีการจัดทำกฎบัตรอาเซียน (ASEAN Charter) เพื่อการดำเนินงานไปสู่ประชาคมอาเซียน (กลุ่มพหุภาคี สำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ, “ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีความสำคัญอย่างไร” 15 มีนาคม 2554) และปัจจัยสำคัญที่ธุรกิจจะต้องทำเพื่อให้ได้ผลตอบแทนสูงที่สุด ได้แก่ การหาตำแหน่งในอุตสาหกรรมที่จะสามารถมีอิทธิพลเหนือปัจจัยทั้ง 5 ประการเพื่อที่จะหาความ

ได้เปรียบออกมาหรือป้องกันตนเอง ซึ่งลักษณะที่สำคัญของปัจจัยทั้ง 5 ประการ ประกอบด้วย (1) อุปสรรคกีดขวางการเข้าสู่อุตสาหกรรม (2) แรงผลักดันจากผู้ผลิต หรือคู่แข่งที่มีในอุตสาหกรรม (3) อำนาจต่อรองของผู้ขาย (supplier) (4) อำนาจการต่อรองของกลุ่มผู้ซื้อ หรือลูกค้า (5) แรงผลักดันซึ่งเกิดจากสินค้าอื่น ๆ ซึ่งสามารถใช้ทดแทน ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงต้องการที่จะศึกษาการวิเคราะห์ปัจจัยหรือสภาพการแข่งขันในแต่ละอุตสาหกรรมจะทำให้ทราบถึงที่มาของความรุนแรงในการแข่งขัน และผลกระทบอันเกิดจากภาวะการแข่งขันเหล่านี้ การวิเคราะห์นี้มีความจำเป็นสำหรับการจัดทำกลยุทธ์ขององค์กร เนื่องจากผู้บริหารไม่สามารถที่จะจัดทำกลยุทธ์ที่ประสบความสำเร็จโดยไม่มี ความเข้าใจถึงลักษณะที่สำคัญของการแข่งขันได้เลย (พัคตร์พวง วัฒนสินธุ์ และพสุ เดชะรินทร์, 2542, หน้า 125)

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

1. เพื่อศึกษาปัจจัยสาเหตุของแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ
2. เพื่อสามารถเข้าใจผลของปัจจัย และหาแนวทางในการป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น และส่งผลกระทบต่อธุรกิจโดยตรง

### ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

การศึกษานี้ผู้วิจัยคาดหวังผลประโยชน์ที่จะได้ดังนี้คือ

1. ผู้ประกอบการในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำสามารถทราบถึงปัจจัยที่จะส่งผลกระทบต่อธุรกิจโดยตรง แล้วนำมาปรับปรุงพัฒนากลยุทธ์ทางการตลาดให้เกิดการบรรลุผลสำเร็จในทางธุรกิจได้
2. ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำจะได้ทราบถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับส่วนแบ่งทางการตลาดของผู้บริโภค และจะได้ทราบถึงผลสะท้อนกลับในการเปิดตลาดเสรีอาเซียนไปในทิศทางใด
3. ภาครัฐบาลสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์กับการพัฒนาระบบการตลาดภาคธุรกิจบริการของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ให้สอดคล้องกับสภาพการดำเนินธุรกิจให้เกิดความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
4. ผู้ประกอบการ และภาครัฐบาล จะได้เข้าใจถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นต่อธุรกิจบริการ โดยเฉพาะกับธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ในการวิจัยครั้งนี้ เพื่อนำไปใช้ในการศึกษาหาแนวทางป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นต่อธุรกิจในอนาคต

## ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีการกำหนดขอบเขตเนื้อหาที่ศึกษาประชากร และระยะเวลา ดังนี้  
ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเฉพาะกิจการในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำที่มีอิทธิพลต่อปัจจัยต่อแนวคิด Five Force Model ของ Michael Porter โดยใช้สายการบินต้นทุนต่ำ เช่น แอร์เอเชีย ไทยแอร์เอเชีย แอร์เอเชียเอ็กซ์ และนกแอร์ เนื่องจากได้ขยายเส้นทางและเพิ่มจำนวนเที่ยวบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยสนามบินหลัก ๆ ที่มีการเพิ่มเที่ยวบิน คือ สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง สนามบินภูเก็ต และสนามบินเชียงใหม่

ขอบเขตด้านประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยนี้ได้ใช้ประชากรกลุ่มตัวอย่างของผู้โดยสารที่เคยเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งไม่สามารถหาจำนวนที่แน่นอนได้ ดังนั้น จึงทำการสุ่มตัวอย่างแบบไม่เฉพาะเจาะจง (convenience sampling) จำนวน 200 ตัวอย่าง ณ สนามบินดอนเมือง กรุงเทพมหานคร

## นิยามศัพท์เฉพาะ

ปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ หมายถึง ผลกระทบระหว่างอุปสรรคการค้าขวางเข้าสู่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ แรงผลักดันจากผู้ให้บริการ หรือคู่แข่งที่มีในอุตสาหกรรม อำนาจต่อรองของผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ อำนาจการต่อรองของกลุ่มผู้ใช้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ แรงผลักดันซึ่งเกิดจากสินค้า/บริการอื่น ๆ ซึ่งสามารถใช้ทดแทนได้ ที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเมื่อเปิดเสรีการค้าอาเซียน

อุปสรรคกีดขวางการเข้าสู่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ หมายถึง สภาพการแข่งขันของระหว่างธุรกิจต่าง ๆ จะทวีความรุนแรงขึ้นเมื่อองค์กรธุรกิจหนึ่งมองเห็นช่องทางในการได้กำไรมากขึ้น หรือถูกคุกคามมากจากการกระทำขององค์กรธุรกิจอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกัน เช่น การลดราคา การต่อสู้ทางด้านการตลาด การแนะนำสินค้าใหม่เข้าสู่ตลาด หรือการเพิ่มการให้บริการหลังการขายแก่ ลูกค้า ถ้าสภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมไม่รุนแรง โอกาสที่องค์กรธุรกิจต่าง ๆ จะขึ้นราคาสินค้า และบริการ เพื่อให้ได้มาซึ่งกำไรที่มากขึ้นก็จะมีมาก

แรงผลักดันจากผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ หรือคู่แข่งที่มีในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ หมายถึง คู่แข่งขันใหม่ ๆ ได้แก่ องค์กรธุรกิจอื่นที่ในขณะนั้นอยู่ภายนอก

อุตสาหกรรมแต่มีความสามารถ และแนวโน้มที่จะเข้ามาในอุตสาหกรรม โดยปกติแล้วองค์กรธุรกิจเดิมที่อยู่ภายในอุตสาหกรรมจะพยายามป้องกันไม่ให้องค์กรใหม่ ๆ เข้ามาในอุตสาหกรรม เนื่องจากองค์กรใหม่ ๆ ที่จะเข้ามาในอุตสาหกรรมจะส่งผลกระทบต่อสถานะในการแข่งขันในอุตสาหกรรมอันเป็นข้อจำกัดที่สำคัญต่อการดำเนินงาน และการแข่งขันขององค์กรธุรกิจเดิมในอุตสาหกรรมเนื่องจากองค์กรใหม่ที่เข้ามาย่อมต้องการส่วนแบ่งตลาดซึ่งเป็นผลเสียต่อองค์กรเดิมที่มีอยู่แล้วยกเว้นในกรณีที่ตลาดมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว การเข้ามาของธุรกิจใหม่ ๆ ก่อให้เกิดการแข่งขันที่รุนแรงยิ่งขึ้น อาจมีการลดราคาสินค้า และบริการลง โดยในการตัดสินใจเข้าสู่อุตสาหกรรมขององค์กรธุรกิจใหม่จะขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญสองประการได้แก่ ต้นทุนในการเข้าสู่อุตสาหกรรม และการได้ตอบจากองค์กรธุรกิจเดิม

อำนาจการต่อรองของผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ หมายถึง ผู้ขายวัตถุดิบจะมีอิทธิพลต่ออุตสาหกรรมเนื่องจากสามารถกำหนดให้สินค้ามีราคาสูง หรือต่ำได้ หรือเพิ่มหรือลดคุณภาพของสินค้าได้ ซึ่งส่งผลต่อต้นทุน และกำไรขององค์กรธุรกิจ ในกรณีที่ผู้ขายมีความอ่อนแอหรือมีอำนาจในการต่อรองต่ำย่อมถูกผู้ซื้อกดราคา และเรียกร้องสินค้าที่มีคุณภาพที่สูงขึ้นได้

อำนาจการต่อรองของผู้ใช้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ หมายถึง ผู้ใช้บริการจะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรม ถ้าผู้ใช้บริการมีอำนาจต่อรอง หรือมีอิทธิพลต่อการกำหนดราคาของสินค้า/บริการให้ต่ำ หรือมีอิทธิพลในการต่อรองให้องค์กรธุรกิจเพิ่มคุณภาพของสินค้า/บริการให้มากขึ้น ซึ่งส่งผลต่อองค์กรธุรกิจในแง่ต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น ในขณะที่ผู้ใช้บริการที่ไม่มีความเข้มแข็ง หรือไม่มีอำนาจต่อรองย่อมเปิดโอกาสให้องค์กรธุรกิจในอุตสาหกรรมสามารถขึ้นราคาสินค้าได้โดยง่าย การที่ผู้ใช้บริการจะมีอำนาจมากหรือน้อยย่อมขึ้นอยู่กับอำนาจต่อรองที่ผู้ใช้บริการมีต่อองค์กรธุรกิจในอุตสาหกรรม

แรงผลักดันซึ่งเกิดจากสินค้า/บริการอื่น ๆ ซึ่งสามารถใช้ทดแทนได้ หมายถึง ธุรกิจใดในอุตสาหกรรมหนึ่งอาจจะมีการแข่งขันกับธุรกิจในอุตสาหกรรมอื่นที่ผลิตสินค้า/บริการที่มีลักษณะที่ทดแทนกันได้ ซึ่งอาจเป็นสินค้าคนละชนิดกัน แต่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้เหมือนกัน การมีสินค้าทดแทนในอุตสาหกรรมอื่นย่อมก่อให้เกิดข้อจำกัดในการตั้งราคาสินค้าไม่ให้สูงเกินไปเนื่องจากลูกค้าอาจจะหันไปใช้สินค้าที่ทดแทนกันได้ และถ้าค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนผลิตภัณฑ์ (Switching Cost) ต่ำ ปัจจัยในการใช้สินค้าทดแทนก็จะมีผลต่ออุตสาหกรรมมากขึ้น เช่น หากเป็นสินค้าทดแทนของกาแฟ ถ้ากาแฟมีราคาสูงขึ้นมากลูกค้าอาจจะเปลี่ยนหันมาดื่มชาแทน ธุรกิจที่สามารถผลิตสินค้าที่ไม่มีสินค้าทดแทนได้ย่อมมีผลตอบแทนที่สูงเนื่องจากสามารถตั้งราคาของสินค้าได้สูงโดยที่

ไม่ต้องกลัวสินค้าทดแทน ถ้าอุตสาหกรรมใดมีสินค้าทดแทนได้ง่าย ย่อมไม่สามารถหากำไรได้มากเนื่องจากลูกค้าจะหันไปใช้สินค้าทดแทนแทน

ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ หมายถึง รูปแบบการดำเนินธุรกิจสายการบินที่จะเป็นสินค้าและบริการที่เรียบง่าย และประหยัด

เสรีการค้าอาเซียน หมายถึง ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มีเป้าหมายส่งเสริมอาเซียนให้เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือ และเงินลงทุนอย่างเสรี ภายในปี พ.ศ. 2558 (ค.ศ.2015)

องค์ประกอบของตัวแปร

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วย

1. ตัวแปรแฝงภายนอก (Exogenous Latent Variable) คือ การวิเคราะห์ Five Force Model ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ

2. ตัวแปรแฝงภายใน (Endogenous Latent Variable) ได้แก่

องค์ประกอบที่ 1 อุปสรรคการกีดขวางเข้าสู่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งวัดจากตัวแปรสังเกตได้ (Observed Variable) จำนวน 7 ตัวได้แก่ (1) ประหยัดจากขนาด (Economics of scale) (2) การผูกพันในตราสินค้า (Brand Loyalty) (3) เงินลงทุน (Capital Requirements) (4) การเข้าถึงช่องจัดจำหน่าย (Access to Distribution) (5) นโยบายของรัฐบาล (6) ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนแปลงการใช้สินค้า (Switching cost) (7) ข้อได้เปรียบต้นทุนในด้านอื่น ๆ ของธุรกิจ

องค์ประกอบที่ 2 แรงผลักดันจากผู้ให้บริการ หรือคู่แข่งที่มีในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งวัดจากตัวแปรสังเกตได้ จำนวน 4 ตัวได้แก่ (1) จำนวนคู่แข่งชั้น (2) อัตราการเติบโตธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (3) ความแตกต่างของสินค้าความผูกพันในตราสินค้า (4) ต้นทุนคงที่ของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ

องค์ประกอบที่ 3 อำนาจต่อรองของผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำวัดจากตัวแปรสังเกตได้ จำนวน 4 ตัวได้แก่ (1) จำนวนผู้ให้บริการหรือเครื่องบินที่มีอยู่ (2) ระดับการรวมตัวกันของผู้ให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ (3) จำนวนเครื่องบิน หรือเที่ยวบินที่ให้บริการ (4) ความแตกต่างและเหมือนกันของระดับการให้บริการ

องค์ประกอบที่ 4 อำนาจการต่อรองของกลุ่มผู้ใช้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งวัดจากตัวแปรสังเกตได้ จำนวน 5 ตัวได้แก่ (1) ปริมาณการใช้บริการ (2) ข้อมูลต่าง ๆ ที่ผู้ใช้บริการได้รับจากผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (3) ผู้ใช้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำภักดีต่อตราสินค้า (4) ความยากง่ายในการรวมตัวกันของกลุ่มผู้ใช้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (5) ต้นทุนในการเปลี่ยนไปใช้บริการของรายอื่น

องค์ประกอบที่ 5 แรงผลักดันซึ่งเกิดจากสินค้า/บริการอื่น ๆ ซึ่งสามารถใช้ทดแทนได้ซึ่งวัดจากตัวแปรสังเกตได้ จำนวน 3 ตัวได้แก่ (1) ระดับการทดแทน (2) ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนแปลงการใช้สินค้าปัจจุบันไปสู่การใช้สินค้าทดแทน (3) ระดับราคาสินค้าทดแทนและคุณสมบัติใช้งานของสินค้าทดแทน

#### สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 องค์ประกอบของอุปสรรคการกีดขวางเข้าสู่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ (1) ประหยัดจากขนาด (2) การผูกพันในตราสินค้า (3) เงินลงทุน (4) การเข้าถึงช่องจัดจำหน่าย (5) นโยบายของรัฐบาล (6) ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนแปลงการใช้สินค้า (7) ข้อได้เปรียบต้นทุนในด้านอื่น ๆ ของธุรกิจต่างมีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ

สมมติฐานที่ 2 องค์ประกอบของแรงผลักดันจากผู้ให้บริการ หรือคู่แข่งที่มีในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ (1) จำนวนคู่แข่งชั้น (2) อัตราการเติบโตธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (3) ความแตกต่างของการให้บริการความผูกพันในตราสินค้า (4) ต้นทุนคงที่ของธุรกิจ ต่างมีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ

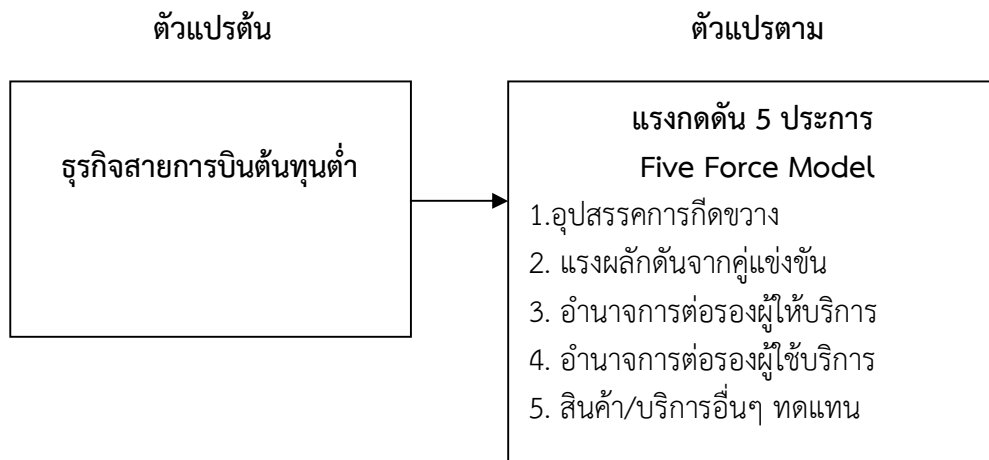
สมมติฐานที่ 3 องค์ประกอบของอำนาจต่อรองของผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ (1) จำนวนผู้ให้บริการหรือเครื่องบินที่มีอยู่ (2) ระดับการรวมตัวกันของผู้ให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ (3) จำนวนเครื่องบิน หรือเที่ยวบินที่ให้บริการ (4) ความแตกต่าง และเหมือนกันของระดับการให้บริการต่างมีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ

สมมติฐานที่ 4 องค์ประกอบของอำนาจการต่อรองของกลุ่มผู้ใช้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ (1) ปริมาณการใช้บริการ (2) ข้อมูลต่าง ๆ ที่ผู้ใช้บริการได้รับจากผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (3) ผู้ใช้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำภักดีต่อตราสินค้า (4) ความยากง่ายในการรวมตัวกันของกลุ่มผู้ใช้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (5) ต้นทุนในการเปลี่ยนไปใช้บริการของรายอื่นต่างมีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ

สมมติฐานที่ 5 องค์ประกอบของแรงผลักดันซึ่งเกิดจากสินค้า/บริการอื่น ๆ ซึ่งสามารถใช้ทดแทนได้ ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ (1) ระดับการทดแทน (2) ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนแปลงการใช้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำปัจจุบันไปสู่การใช้บริการอื่น ๆ ทดแทน (3) ระดับราคาสินค้า/บริการทดแทน และคุณสมบัติใช้งานของ

สินค้า/บริการทดแทน ต่างมีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ

### กรอบแนวความคิดของโครงการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้ทำการประมวลผลงานวิจัยในอดีตที่ผ่านมาที่เกี่ยวข้องกับที่วัดอุปสรรคการกีดขวางเข้าสู่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ แรงผลักดันจากผู้ให้บริการ หรือคู่แข่งที่มีในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำอำนาจต่อรองของผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ อำนาจการต่อรองของกลุ่มผู้ใช้บริการ หรือลูกค้าธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ และแรงผลักดันซึ่งเกิดจากสินค้าอื่น ๆ ซึ่งสามารถใช้ทดแทนได้ให้นาคะแน (Likert Scale) 5 ระดับมาจัดเป็นอันตรภาคชั้นเพื่อใช้ในการแปลความต่อไป โดยได้ค่า Internal Objective Congruence (IOC) เท่ากับ 0.97 ก่อนนำไปใช้จริง (Try Out) และหลังจากได้ดำเนินการทดลองก่อนนำไปใช้จริง จำนวน 30 ชุดแล้ว ก็มีการนำมาหาค่าคุณภาพของความเชื่อมั่น (Reliability) โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ของครอนบาค ได้ค่า 0.97 ซึ่งถือว่าสูงกว่า มาตรฐานที่กำหนดไว้ที่ 0.80 ผู้วิจัยก็ได้นำเอาแบบสอบถามดังกล่าวได้ดำเนินการเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้โดยสารที่เคยเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ จำนวน 200 ราย

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

#### การศึกษาครั้งนี้ใช้ข้อมูลดังนี้

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้ทำการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำมีระยะเวลาการวิจัยตั้งแต่เดือนมิถุนายน-ธันวาคม 2556 และเก็บรวบรวมข้อมูลตั้งแต่เดือน ตุลาคม-พฤศจิกายน 2556

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จากฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้อง และฐานข้อมูลออนไลน์

#### การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป ปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำโดยใช้ค่าสถิติได้แก่ การแจกแจงความถี่ (Frequency Distribution) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ค่าความเบ้ (Skewness) และค่าความโด่ง (Kurtosis) ในการพรรณนาข้อมูล

2. การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis : CFA) ของปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเป็นการวิเคราะห์เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของโมเดลการวัดในแต่ละองค์ประกอบและทดสอบโมเดลสมมติฐานกับข้อมูลเชิงประจักษ์โดยการวิเคราะห์โมเดลลิสเรล (Lisrel Model) เพื่อตรวจสอบโมเดลสมมติฐานที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น (Model Evaluation) เป็นการประเมินผลความถูกต้องของโมเดล โดยประเมิน 2 ส่วนคือ (1) ประเมินความกลมกลืนของโมเดลแบบข้อมูลเชิงประจักษ์ในภาพรวม (Overall Model Fit Measure) (2) ประเมินความกลมกลืนของผลลัพธ์ในส่วนประกอบที่สำคัญของโมเดล (Component Fit Measure)

### วิธีการดำเนินการวิจัย

#### ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างของผู้โดยสารที่เคยโดยสารสายการบินต้นทุนต่ำ ทั้งนี้เนื่องจากประชากรที่ใช้ในการศึกษามีขนาดใหญ่ ไม่มีตัวเลขชัดเจนที่แน่นอน จึงได้คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีของ Cooper, D. R. and C. W. (1995) ด้วยเหตุที่ว่าเป็นสูตรที่ใช้ในกรณีที่ไม่ทราบขนาดประชากรที่แน่นอน

$$\text{สูตร } n = \frac{Z^2 pq}{E^2}$$

- เมื่อ  $n$  คือ ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง  
 $p$  คือ ค่าประมาณความน่าจะเป็นของประชากร (0.85)  
 $q$  คือ ค่าประมาณสิ่งที่ไม่อยู่ในความสนใจ ( $1-p$ )  
 $E$  คือ ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ (0.05 หรือ 5%)  
 $Z$  คือ ค่ามาตรฐานของระดับความเชื่อมั่น (95% เท่ากับ 1.96)

แทนค่าแต่ละตัวแปรในสมการ

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.85) (0.15)}{(0.05)^2}$$

$$n = 195.92 \approx 196$$

เพราะฉะนั้นขนาดตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ 196 ตัวอย่าง ทั้งนี้เพื่อให้ข้อมูลมีสัดส่วนในการคำนวณคงตัว จึงใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยทั้งสิ้น 200 ตัวอย่าง

### สรุปผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปทางธุรกิจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างลูกค้าที่ใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีอายุในช่วงวัยทำงานตั้งแต่ 26 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 63.5 ทำงานในตำแหน่งต่ำกว่าผู้จัดการเป็นจำนวนมากที่สุดร้อยละ 39.5 มีรายได้ 0 บาท – ต่ำกว่า 5 แสนบาทต่อปี จำนวนร้อยละ 80.5 และมีความถี่ในการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ > 1-5 ครั้งต่อปี ร้อยละ 63.0 ลักษณะที่พบน้อยอย่างสังเกตได้ชัดคือ อายุต่ำกว่า 18 ปี มีเพียงร้อยละ 1.0 มีตำแหน่งงานในระดับผู้บริหารระดับสูงเพียงร้อยละ 5.0 มีรายได้ต่อปีมากกว่า 1 ล้านบาท ร้อยละ 6.5 ความถี่ในการใช้สายการบินต้นทุนต่ำต่อปี > 10-15 ครั้ง และมากกว่า 15 ครั้ง รวมกันเป็นจำนวนร้อยละ 12.5

2. ปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ พบว่าโดยรวมมีอยู่ในระดับมากต่อปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการ ( $\bar{X}=3.72$ ,  $S.D.=0.38$ ) โดยองค์ประกอบประการที่ 1-5 ตามลำดับมากไปหาน้อย ได้แก่ แรงผลักดันจากผู้ให้บริการ หรือคู่แข่งที่มีในอุตสาหกรรม ( $\bar{X}=3.83$ ,  $S.D.=0.54$ ) แรงผลักดันที่เกิดจากสินค้า/บริการอื่น ๆ ( $\bar{X}=3.83$ ,  $S.D.=0.54$ ) อำนาจต่อรองของผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ( $\bar{X}=3.84$ ,  $S.D.=0.53$ ) อำนาจการต่อรองของกลุ่มผู้ใช้บริการหรือลูกค้า ( $\bar{X}=3.71$ ,  $S.D.=0.49$ ) และอุปสรรคการกีดขวางเข้าสู่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ( $\bar{X}=3.62$ ,  $S.D.=0.46$ ) ต่างมีความคิดเห็นจัดอยู่ในระดับมากด้วยกันทั้งสิ้น

3. ปัจจัยสาเหตุของแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำที่ได้จากการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับสอง

(Secondary Order Confirmatory Factor Analysis) ของปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ พบว่า องค์ประกอบที่ 1 อุปสรรคการกีดขวางเข้าสู่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (Factor Loading = 0.980) รองลงมาได้แก่องค์ประกอบที่ 4 อำนาจการต่อรองของกลุ่มผู้ใช้บริการ หรือลูกค้า (Factor Loading=0.921) องค์ประกอบที่ 3 อำนาจต่อรองของผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (Factor Loading=0.903) องค์ประกอบที่ 2 แรงผลักดันจากผู้ให้บริการ หรือคู่แข่งที่มีในอุตสาหกรรม (Factor Loading =0.877) และองค์ประกอบที่ 5 แรงผลักดันซึ่งเกิดจากสินค้า/บริการอื่น ๆ (Factor Loading=0.756) ตามลำดับเมื่อพิจารณาในรายองค์ประกอบพบว่า

องค์ประกอบที่ 1 อุปสรรคการกีดขวางเข้าสู่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (FFM1) พบว่า ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเรียงจากมากไปน้อยดังนี้ ปัจจัยที่ 7 ข้อได้เปรียบต้นทุนในด้านอื่น ๆ ของธุรกิจ (Factor Loading= 0.688) รองลงมาได้แก่ ปัจจัยที่ 2 การผูกพันในตราสินค้า Factor Loading = 0.673) ปัจจัยที่ 4 การเข้าถึงช่องจัดจำหน่าย (Factor Loading=0.558) ปัจจัยที่ 1 ประหยัดจากขนาด (Factor Loading=0.540) ปัจจัยที่ 5 นโยบายของรัฐบาล (factor Loading=0.539) ปัจจัยที่ 3 เงินลงทุน (FFM1.3) (Factor Loading=0.526) ปัจจัยที่ 6 ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนแปลงการใช้สินค้า (Factor Loading=0.510)

องค์ประกอบที่ 2 แรงผลักดันจากผู้ให้บริการ หรือคู่แข่งที่มีในอุตสาหกรรม (FFM2) พบว่า ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเรียงจากมากไปน้อยดังนี้ ปัจจัยที่ 3 ความแตกต่างของสินค้าความผูกพันในตราสินค้า (Factor Loading = 0.708) รองลงมาได้แก่ ปัจจัยที่ 1 จำนวนคู่แข่งชั้น (Factor Loading=0.693) ปัจจัยที่ 2 อัตราการเติบโตธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (Factor Loading=0.675) และปัจจัยที่ 4 ต้นทุนคงที่ของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (Factor Loading=0.575) ตามลำดับ

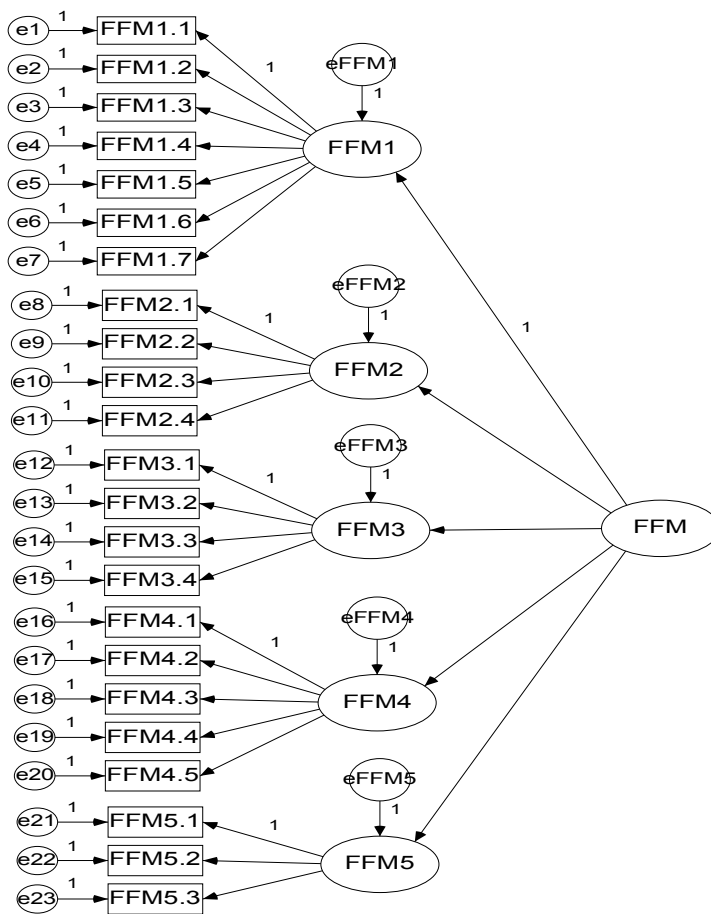
องค์ประกอบที่ 3 อำนาจต่อรองของผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (FFM3) พบว่า ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเรียงจากมากไปน้อยดังนี้ ปัจจัยที่ 2 ระดับการรวมตัวกันของผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (Factor Loading=0.763) รองลงมาได้แก่ ปัจจัยที่ 4 ความแตกต่างและเหมือนกันของระดับการให้บริการ (Factor Loading=0.666) ปัจจัยที่ 2 ระดับการรวมตัวกันของผู้ให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ (Factor Loading=0.589) และปัจจัยที่ 3 จำนวนเครื่องบินหรือเที่ยวบินที่ให้บริการ (Factor Loading = 0.501) ตามลำดับ

องค์ประกอบที่ 4 อำนาจการต่อรองของกลุ่มผู้ใช้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (FFM4) พบว่า ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเรียงจากมากไปน้อยดังนี้ ปัจจัยที่ 5 ต้นทุนในการเปลี่ยนไปใช้บริการของรายอื่น (Factor Loading=0.758) รองลงมาได้แก่ ปัจจัยที่ 1 ปริมาณการการใช้บริการ (Factor Loading=0.686) ปัจจัยที่ 3 ผู้ใช้บริการภักดีต่อตราสินค้า (Factor Loading=0.599) ปัจจัยที่ 4 ความยากง่ายในการรวมตัวกันของกลุ่มผู้ใช้บริการ (Factor Loading=0.576) และปัจจัยที่ 2 ข้อมูลต่าง ๆ ที่ผู้ใช้บริการได้รับจากผู้ให้บริการ (Factor Loading=0.571) ตามลำดับ

องค์ประกอบที่ 5 แรงผลักดันซึ่งเกิดจากสินค้า/บริการอื่น ๆ (FFM5) พบว่า ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเรียงจากมากไปน้อยดังนี้ ปัจจัยที่ 1 ระดับการทดแทน (Factor Loading =0.708) รองลงมาได้แก่ ปัจจัยที่ 2 ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนแปลงการใช้สินค้า/บริการปัจจุบันไปสู่การใช้สินค้า/บริการทดแทน (Factor Loading=0.660) และปัจจัยที่ 3 ระดับราคาสินค้าทดแทน และคุณสมบัติใช้งานของสินค้า/บริการทดแทน (Factor Loading=0.613) ตามลำดับ

ผลการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 พบว่า ปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการได้แก่ องค์ประกอบประการที่ 1 อุปสรรคการกีดขวางเข้าสู่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ประกอบด้วย 7 ปัจจัย (ค่า Factor Loading อยู่ระหว่าง 0.510 ถึง 0.688) องค์ประกอบประการที่ 2 แรงผลักดันจากผู้ให้บริการหรือคู่แข่งที่มีในอุตสาหกรรมประกอบด้วย 4 ปัจจัย (ค่า Factor Loading อยู่ระหว่าง 0.575 ถึง 0.708) องค์ประกอบประการที่ 3 อำนาจต่อรองของผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ประกอบด้วย 4 ปัจจัย (ค่า Factor Loading อยู่ระหว่าง 0.501 ถึง 0.763) องค์ประกอบประการที่ 4 อำนาจการต่อรองของกลุ่มผู้ใช้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ประกอบด้วย 5 ปัจจัย (ค่า Factor Loading อยู่ระหว่าง 0.571 ถึง 0.758) และองค์ประกอบประการที่ 5 แรงผลักดันซึ่งเกิดจากสินค้า/บริการอื่น ๆ ทดแทน ประกอบด้วย 3 ปัจจัย (ค่า Factor Loading อยู่ระหว่าง 0.613 ถึง 0.708) ต่างมีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 ( $P < 0.05$ )

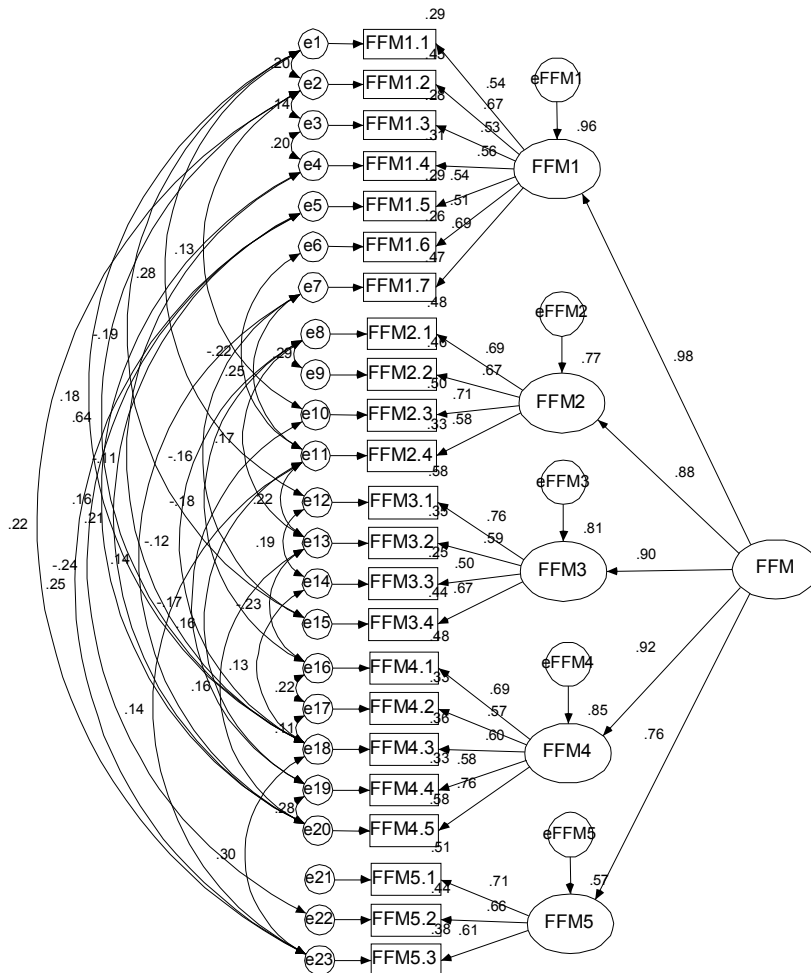
จากกรอบแนวคิดในการวิจัยที่ได้จากการทบทวนแนวคิดทฤษฎีของ Michael E. Porter ในปี 1990 ตลอดจนผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่เป็นข้อยืนยันในตัวแปรสามารถเขียนในรูปของโมเดลที่ใช้ในการวิเคราะห์ ดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 โมเดลวัดปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ

ผลการวิเคราะห์โมเดลวัดแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำจากกรอบแนวคิดในการวิจัยด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ ได้ดังนี้

Chi-square = 209.227, df = 191, P = 0.174, GFI = 0.937, RMSEA = 0.022



ภาพที่ 3 ผลการวิเคราะห์โมเดลวัดแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC)

ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำจากภาพที่ 3 พบว่า การทดสอบไคสแควร์ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P = 0.174$ ;  $> 0.05$ ) ซึ่งผ่านหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และเมื่อพิจารณาดัชนีกลุ่มที่กำหนดไว้ที่ระดับมากกว่าหรือเท่ากับ 0.90 พบว่า ดัชนีทุกตัว ได้แก่ GFI=

0.937, AGFI = 0.911, NFI = 0.944, IFI = 0.984, CFI = 0.983 ผ่านเกณฑ์ ส่วนดัชนีที่กำหนดไว้ที่ระดับน้อยกว่า 0.05 พบว่า ดัชนี RMR = 0.043 และ RMSEA = 0.022 ผ่านเกณฑ์ที่กำหนดไว้เช่นเดียวกัน จึงสรุปได้ว่า โมเดลองค์ประกอบของปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำที่ได้มีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ดังแสดงในตารางที่ 1

**ตารางที่ 1** ค่าสถิติประเมินความกลมกลืนของโมเดลข้อมูลเชิงประจักษ์

| ดัชนี                                                       | เกณฑ์         | ค่าสถิติที่ได้จากการวิเคราะห์ |
|-------------------------------------------------------------|---------------|-------------------------------|
| Chi-square                                                  | $P \geq 0.05$ | 0.174                         |
| GFI                                                         | $\geq 0.90$   | 0.937                         |
| AGFI                                                        | $\geq 0.90$   | 0.911                         |
| NFI                                                         | $\geq 0.90$   | 0.944                         |
| IFI                                                         | $\geq 0.90$   | 0.984                         |
| CFI                                                         | $\geq 0.90$   | 0.983                         |
| RMR                                                         | $\leq 0.05$   | 0.043                         |
| RMSEA                                                       | $\leq 0.05$   | 0.022                         |
| สรุปผ่านเกณฑ์ โมเดลที่ได้มีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ |               |                               |

การพิจารณาโมเดลวัดการแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในเชิงสาเหตุที่ถูกต้องในโมเดลดังนี้

เมื่อนำผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA) ของโมเดลองค์ประกอบของปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำมาพิจารณาแยกส่วนของโมเดลองค์ประกอบของปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ พบว่า โมเดลองค์ประกอบของปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบ (Factor Loading) ขององค์ประกอบทั้ง 5 มีค่าเป็นบวก โดยองค์ประกอบที่ 1 อุปสรรคการกีดขวางเข้าสู่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (FFM1) มีความสำคัญมากที่สุด (Factor Loading 0.980) มีความผันแปรร่วมกันกับองค์ประกอบของปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการ (FFM) ร้อยละ 96.0 รองลงมาได้แก่ องค์ประกอบที่ 4

อำนาจการต่อรองของกลุ่มผู้ใช้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (FFM4) (Factor Loading=0.921) มีความสัมพันธ์ร่วมกันกับองค์ประกอบของปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการ (FFM) ร้อยละ 84.8 องค์ประกอบที่ 3 อำนาจการต่อรองของผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (FFM3) (Factor Loading=0.903) มีความสัมพันธ์ร่วมกันกับองค์ประกอบของปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการ (FFM) ร้อยละ 81.5 องค์ประกอบที่ 2 แรงผลักดันจากผู้ให้บริการหรือคู่แข่งที่มีในอุตสาหกรรม (FFM2) (Factor Loading=0.877) มีความสัมพันธ์ร่วมกันกับองค์ประกอบของปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการ (FFM) ร้อยละ 76.9 และองค์ประกอบที่ 5 แรงผลักดันซึ่งเกิดจากสินค้าอื่น ๆ (FFM5) (Factor Loading=0.756) มีความสัมพันธ์ร่วมกันกับองค์ประกอบของปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการ (FFM) ร้อยละ 57.2 ตามลำดับ

นอกจากนี้จะเห็นว่าโมเดลองค์ประกอบของปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อ การเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ต่างมีความเที่ยงตรงเชิงเหมือน (Convergent Validity) ทั้งนี้เนื่องจาก ค่าความเชื่อมั่นเชิงโครงสร้าง (Construct Reliability :  $\rho_c$ ) เท่ากับ 0.793) ซึ่งผ่านเกณฑ์คือมากกว่า 0.60 (Hair et al. & Other, 1998, p. 642) ค่าความผันแปรของค่าความเชื่อมั่นเชิงโครงสร้าง ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยของการผันแปรที่สกัดได้ (Variance Extracted:  $\rho_v$ ) เท่ากับ 0.950 ซึ่งผ่านเกณฑ์คือมากกว่า 0.50 (Diamantopoulos, A. & Siguaw, J., 2000)

### อภิปรายผลการวิจัย

1. จากผลการวิจัยพบว่า ข้อมูลส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มตัวอย่างตำแหน่งต่ำกว่าผู้จัดการ เนื่องจากมีรายได้ต่อปี 0-5 แสนบาท ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของสายการบินที่มีรูปแบบการบริหารกิจการโดยมุ่งเน้นการลดต้นทุนด้านบริการของสายการบินให้ต่ำลงเพื่อให้สามารถกำหนดราคาโดยสามารถจากผู้ให้บริการได้ในอัตราที่ต่ำกว่าสายการบินปกติ

2. จากผลการวิจัยปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการที่มีผลกระทบต่อ การเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำพบว่า โดยรวมมีความคิดเห็นจัดอยู่ในระดับมากต่อปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการซึ่งสอดคล้องกับ Michael E. Porter เสนอว่าสถานการณ์ดำเนินงานขององค์กรธุรกิจขึ้นอยู่กับสถานะการแข่งขันในอุตสาหกรรมที่องค์กรธุรกิจนั้นอยู่และสถานะการแข่งขันในอุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่งย่อมขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญ 5 ประการความเข้มแข็งของปัจจัยทั้ง 5 ประการนี้บ่งบอกถึงโอกาสในการได้กำไรของธุรกิจนั้นในอุตสาหกรรมนั้น

โดยพบว่า ปัจจัยของอุปสรรคการกีดขวางเข้าสู่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำมีมากที่สุดซึ่งสอดคล้องกับที่กล่าวว่าธุรกิจเดิมที่อยู่ภายในอุตสาหกรรมจะพยายามป้องกันไม่ให้องค์กรใหม่ ๆ เข้ามาในอุตสาหกรรมเนื่องจากองค์กรใหม่ ๆ ที่จะเข้ามาในอุตสาหกรรมจะส่งผลกระทบต่อสภาวะในการแข่งขันในอุตสาหกรรมอันจัดเป็นข้อจำกัดที่สำคัญต่อการดำเนินงาน และการแข่งขันขององค์กรธุรกิจเดิมในอุตสาหกรรมเนื่องจากองค์กรใหม่ที่เข้ามาย่อมต้องการส่วนแบ่งตลาด

ในส่วนของปัจจัยอำนาจการต่อรองของกลุ่มผู้ใช้บริการ หรือลูกค้าที่รองลงมา พบว่าสอดคล้องกับที่กล่าวว่า ผู้ขายมีจำนวนมากทำให้ผู้ซื้อสามารถเลือกซื้อผลิตภัณฑ์ได้หลากหลาย ทั้งรูปแบบคุณภาพและราคาได้จากผู้จำหน่ายวัตถุดิบหลายรายเมื่อผู้ซื้อไม่พึงพอใจต่อผู้ขายรายใดก็สามารถเปลี่ยนไปพิจารณาจัดซื้อจากผู้ขายรายอื่นทำให้ผู้ซื้อมีทั้งทางเลือกและมีอำนาจการต่อรองมากกว่าผู้ขาย

ปัจจัยอำนาจการต่อรองของผู้ให้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำก็มีความสอดคล้องกับที่กล่าวว่า ผู้ให้บริการมีจำนวนน้อยแต่จำหน่ายไปยังผู้ซื้อจำนวนมากทำให้ผู้ให้บริการมีความได้เปรียบในการต่อรองเพราะผู้ซื้อไม่มีทางเลือกในการซื้อสินค้ามากนัก ขณะที่ผู้ให้บริการสามารถขายสินค้าของตนได้อย่างกว้างขวางนอกจากนี้ ผู้ให้บริการบางอุตสาหกรรมอาจจะรวมกลุ่มกันในการกำหนดแนวทางปฏิบัติซึ่งจะลดความเสี่ยงในการแข่งขัน และสร้างอำนาจในการต่อรองของตนได้มากขึ้น

ปัจจัยแรงผลักดันจากผู้ให้บริการ หรือคู่แข่งที่มีในอุตสาหกรรม ก็มีความสอดคล้องกับที่กล่าวว่าหากคุณลักษณะของผลิตภัณฑ์หรือการบริการมีคุณสมบัติพื้นฐานที่ใกล้เคียงกันแล้วการแข่งขันที่ธุรกิจนิยมทำคือ การพยายามลดต้นทุน และตั้งราคาให้ต่ำกว่าคู่แข่งเพราะผู้ซื้อก็จะเลือกสินค้าหรือบริการที่ราคาต่ำกว่าซึ่งก่อให้เกิดการแข่งขันด้านราคา หรือสงครามราคาซึ่งการตัดราคาก็จะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้นทำให้ส่งผลร้ายต่อองค์กรดังนั้นธุรกิจควรใช้รูปแบบอื่นนอกเหนือจากการลดต้นทุน และการลดราคามาดึงดูดลูกค้า

ปัจจัยแรงผลักดันซึ่งเกิดจากสินค้า/บริการอื่น ๆ ก็มีความสอดคล้องกับที่กล่าวว่าธุรกิจภายในอุตสาหกรรมหนึ่งอาจจะมีการแข่งขันกับธุรกิจในอุตสาหกรรมอื่นที่ผลิตสินค้าที่มีลักษณะที่ทดแทนกันได้ซึ่งอาจเป็นสินค้า/บริการคนละชนิดกันแต่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้เหมือนกันการมีสินค้าทดแทนในอุตสาหกรรมอื่นย่อมก่อให้เกิดข้อจำกัดในการตั้งราคาสินค้าไม่ให้สูงเกินไปเนื่องจากลูกค้าอาจจะหันไปใช้สินค้าที่ทดแทนกันได้และถ้าค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนผลิตภัณฑ์ต่ำ ปัจจัยในด้านการใช้สินค้าทดแทนก็จะมีผลต่ออุตสาหกรรมมากขึ้น

## ข้อเสนอแนะทั่วไป

### 1. ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยแรงกดดัน 5 ประการ อันได้แก่ อุปสรรคการกีดขวางเข้าสู่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ แรงผลักดันจากผู้ให้บริการ หรือคู่แข่ง อำนาจต่อรองของผู้ให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ อำนาจการต่อรองของกลุ่มผู้ใช้บริการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ แรงผลักดันซึ่งเกิดจากสินค้า/บริการอื่น ๆ ต่างมีผลกระทบต่อการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AEC) ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ( $P < 0.05$ ) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ระหว่างกัน (Factor Loading=0.980, 0.921, 0.903, 0.877, 0.756 ตามลำดับ) นั่นคือ ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำควรหากลยุทธ์ด้านการตลาดเพื่อเสริมสร้างศักยภาพในด้านการแข่งขัน ก่อนที่จะมีการเปิดเสรีอาเซียนในปี 2558 เนื่องจากผลกระทบต่อแรงกดดันทั้ง 5 ประการหากมีมากขึ้น ก็จะส่งผลกระทบโดยตรงต่อยอดขาย และการเติบโตของธุรกิจโดยตรง โดยเฉพาะด้านอุปสรรคการกีดขวางเข้าสู่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำที่มีอิทธิพลมากที่สุด ต่อธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ การสร้างมูลค่าเพิ่มต่อตัวสินค้าของผู้ให้บริการเพื่อนำนวัตกรรมใหม่ ๆ สู่ตลาด และหวังผลระยะยาวในตลาดสินค้าของกลุ่มดังกล่าว อย่างไรก็ตามการดำเนินกลยุทธ์ในการบุกตลาดยังต่างประเทศจะส่งผลดีไม่มากนักน้อยต่อ การพัฒนารูปแบบนวัตกรรมทางการให้บริการในสายการบินต้นทุนต่ำได้ และนำมาซึ่งตลาดใหม่ ๆ ที่จะตอบสนองผู้บริโภคทั้งในประเทศ และต่างประเทศ แต่ก็จะไม่ประสบความสำเร็จตรงตามเป้าหมาย หากไม่มีความจริงจังในความร่วมมือระหว่างภาครัฐบาล และเอกชนที่จะผลักดันต่อการดำเนินการอย่างทันที และต่อเนื่อง ที่จะสร้างกลยุทธ์ทางการตลาดในการหาทางป้องกันความเสี่ยงจากการเปิดการค้าเสรีอาเซียนนี้

### 2. ข้อเสนอแนะต่อผู้บริหาร

ผู้บริหารควรคำนึงถึงตัวแปรที่มีความเสี่ยงในทางธุรกิจ ได้แก่ ข้อได้เปรียบต้นทุนในด้านอื่น ๆ ของธุรกิจความแตกต่างของสินค้าความผูกพันในตราห้้อระดับการรวมตัวกันของผู้ให้บริการต้นทุนในการเปลี่ยนไปใช้สินค้าของคนอื่นระดับการทดแทนซึ่งปัจจัยต่าง ๆ ที่สำคัญเหล่านี้จะมีผลกระทบต่อกิจการโดยตรง ดังนั้นผู้บริหารควรหามาตรการในการลดความเสี่ยงที่อาจเกิดผลกระทบจากปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ประเด็นท้าทายของประเทศไทยต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงของการเปิดการค้าเสรีอาเซียน ดังกล่าวคือปัจจุบัน ภาคการผลิต และบริการของบ้านเราต้องเผชิญกับการแข่งขันทางการค้าอย่างรุนแรง ในขณะที่ยังคงมีความอ่อนแอทางโครงสร้างของผู้ให้บริการ และกระบวนการผลิตหลายประการ ทั้งเรื่องของผลิตที่มีคุณภาพต่ำ การสร้างนวัตกรรมที่มีน้อยซึ่งผลลัพธ์ไม่

เพียงแต่ทำให้ไทยต้องสูญเสียส่วนแบ่งทางการตลาดให้แก่ประเทศคู่แข่งในตลาดโลกแต่ยังรวมถึงผลกระทบที่ไม่อาจขยายสัดส่วนของการให้บริการในช่องทางอื่นได้มากขึ้นอีกด้วย

### ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งต่อไป

ควรศึกษาด้านแนวคิด และนำเอาคลัสเตอร์ (Clustering) หรือการพัฒนา เครือข่าย วิสาหกิจ มาใช้ในฐานะเป็นเครื่องมือในการพัฒนาระดับจุลภาค เพื่อมาเสริมนโยบาย และ มาตรการด้านมหภาค ซึ่งครอบคลุมในเรื่องภาษี การเงิน และการส่งเสริมการลงทุน คลัสเตอร์ ได้รับการพัฒนาให้เป็นทฤษฎีในฐานะที่เป็นเครื่องมือการพัฒนาในระดับจุลภาค มีจุดกำเนิดมาจากทฤษฎีว่าด้วยความสามารถในการแข่งขันของชาติของศาสตราจารย์ไมเคิล อี.พอร์เตอร์ ใน ค.ศ.1990 โดยเสนอในบทความวิชาการ “The Competitive Advantage of Nations” ว่าแนวคิดที่มีความหมายอย่างแท้จริงของความสามารถในการแข่งขันของประเทศคือ การเพิ่ม ผลิตภาพ (Productivity) แม้ว่าหลายประเทศได้นำแนวคิดนี้มาประยุกต์ใช้เป็นเวลามากกว่า 10 ปี และได้มีนักวิชาการหลายสำนักในเมืองไทยได้ศึกษาค้นคว้า วิจัย และเปรียบเทียบกับ ทฤษฎีอื่นๆ ในการพัฒนาประเทศแต่ยังไม่มีมีการประยุกต์เพื่อใช้กับการพัฒนาประเทศอย่างเป็น ระบบ และแพร่หลายทำให้คลัสเตอร์ยังคงเป็นแนวคิดที่ค่อนข้างใหม่สำหรับประเทศไทยหรือ เรียกว่า “โมเดลเพชรพลวต์” (Dynamic Diamond - Model) หรือ “The Diamond of National Advantage” ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยสำคัญ 4 ประการคือ (1) ปัจจัยด้านเงื่อนไข (Factors Conditions) (2) ปัจจัยด้านอุปสงค์ (Demand Conditions) (3) ปัจจัยด้าน ความสัมพันธ์ และการสนับสนุนอุตสาหกรรม (Related and Supporting Industries) และ (4) ปัจจัยด้านกลยุทธ์ธุรกิจ โครงสร้าง และการแข่งขัน (Firm Strategy, Structure and Rivalry) ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) เอาไว้ว่า มันคือวิถีที่เป็นระบบในการตรวจสอบกิจกรรม ทั้งหลายทั้งปวงที่บริษัทกระทำ เป็นปฏิสัมพันธ์ของกิจกรรมดังกล่าว นั่น คล้ายกับแต่ละข้อโซ่ที่ เชื่อมต่อกัน โดยห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ตามแนวคิดของ Michael E. Porter ที่เขียนไว้ในหนังสือ Competitive Advantage (1985) เป็นแนวคิดที่ช่วยในการทำความเข้าใจถึง บทบาทของแต่ละหน่วยงานปฏิบัติการว่าจะมีส่วนช่วยเหลือให้องค์กรธุรกิจก่อกำเนิดคุณค่า ให้แก่ลูกค้าอย่างไร โดยคุณค่าที่บริษัทสร้างขึ้นสามารถวัดได้โดยการพิจารณาว่าผู้บริโภค ยินยอมที่จะจ่ายเงินเพื่อซื้อสินค้าหรือบริการของบริษัทมาน้อยเพียงใด แนวคิดนี้แบ่งกิจกรรม ภายในองค์กรเป็น 2 กิจกรรม คือ กิจกรรมหลัก (primary activities) และกิจกรรมสนับสนุน (support activities) โดยกิจกรรมทุกประเภทมีส่วนในการช่วยเพิ่มคุณค่าให้กับสินค้า หรือ บริการของบริษัท

## เอกสารอ้างอิง

กลุ่มพหุภาคีสำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ. (2554). “ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีความสำคัญอย่างไร”. สืบค้นจาก

<http://www.logisticsdigest.com/article/industry-outlook/item/5906>

พัทตร์พจน วัฒนสินธุ์ และ พสุ เดชะรินทร์. (2542). **การจัดการเชิงกลยุทธ์และนโยบายธุรกิจ five-forces model**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Cooper, D.R. & Emory C. W. (1995). **Business Research Methods**. 5<sup>th</sup> ed.

Chicago: Irwin.

Diamantopoulos, A. & Siguaw, J. (2000). **Introducing Lisrel**. London: SAGE.

Hair, J. F., Anderson, R. E., Tatham, R. L., & Black, W. C. (1998). **Multivariate Data Analysis**. (5<sup>th</sup> ed.). Upper Saddle River, New Jersey: Prentice Hall.

Michael E. Porter. (1985). **Competitive Advantage**. New York: Free Press

Michael E. Porter. (1990). **Competitive Advantage of Nations** Macmillan.  
New York: Free Press