

แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืนเพื่อรองรับการเป็น
เมืองหลักทางการท่องเที่ยวในอนาคต
Strategic Directions for the Sustainable Development of Nakhon Phanom
Airport to Support Its Future Transformation into
a Major Tourism Destination

ชลิดา ช่วยสุข¹ อภิไทย แก้วจรัส²
Chalida Chuaysook, Apithai Kaewjarus

บทคัดย่อ (Abstract)

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาทัศนคติของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับการจัดการท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืน 2) วิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับการจัดการท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืน และ 3) เสนอแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืนเพื่อรองรับการเป็นเมืองหลักทางการท่องเที่ยวในอนาคต เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน เครื่องมือที่ใช้เก็บข้อมูลเชิงปริมาณคือแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารท่าอากาศยานนครพนม จำนวน 400 คน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาและการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ส่วนการวิจัยเชิงคุณภาพเก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน 11 คน วิเคราะห์ด้วยกระบวนการลงรหัสและการวิเคราะห์แก่นสาระ

ผลการวิจัยพบว่า 1) ทัศนคติและแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวต่อการจัดการท่าอากาศยานอย่างยั่งยืนโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.75$, S.D. = 0.41) 2) ปัจจัยทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านองค์ความรู้ ด้านอารมณ์ ด้านพฤติกรรม และด้านการรับรู้ มีอิทธิพลเชิงบวกต่อแรงจูงใจของนักท่องเที่ยว โดยด้านอารมณ์มีค่าสัมประสิทธิ์อิทธิพลสูงที่สุด ($\beta = 0.366$) และโมเดลสามารถอธิบายความแปรปรวนของแรงจูงใจได้ร้อยละ 50.40 และ 3) แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืน ประกอบด้วย 5 ด้านยุทธศาสตร์ ได้แก่ การสร้างรากฐานกายภาพและสิ่งแวดล้อม การยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงาน การสร้างประสบการณ์สะท้อนอัตลักษณ์พื้นที่ การเชื่อมโยงบทบาทสนามบินกับเศรษฐกิจจังหวัด และการพัฒนาธรรมาภิบาลและการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ข้อค้นพบดังกล่าวสะท้อนว่าท่าอากาศยานนครพนมควรถูกพัฒนาให้เป็นทั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทาง พื้นที่สร้างประสบการณ์ และกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจการท่องเที่ยวของจังหวัดภายใต้กรอบความยั่งยืน

คำสำคัญ (Keywords) : แนวทางการพัฒนา; ท่าอากาศยาน; เมืองหลักทางการท่องเที่ยว

Received: 2026-06-26 Revised: 2026-09-21 Accepted: 2026-09-22

¹ นักศึกษาหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาการจัดการธุรกิจท่องเที่ยวและการโรงแรม วิทยาลัยการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมบริการ มหาวิทยาลัยนครพนม Ph.D. Student in Tourism and Hotel Business Management, College of Tourism and Service Industry, Nakhon Phanom University. E-mail: 687090110101@npu.ac.th

² อาจารย์ประจำหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาการจัดการธุรกิจท่องเที่ยวและการโรงแรม วิทยาลัยการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมบริการ มหาวิทยาลัยนครพนม Lecturer, Doctor of Philosophy Program in Tourism and Hotel Business Management, College of Tourism and Service Industry, Nakhon Phanom University. E-mail: apithai@gmail.com

Abstract

This research aimed to 1) examine tourists' attitudes toward sustainable management at Nakhon Phanom Airport, 2) analyze factors influencing tourists' motivation toward its sustainable management, and 3) propose sustainable development guidelines for Nakhon Phanom Airport to support its future transformation into a major tourism destination. A mixed-methods design was employed. Quantitative data were collected via questionnaires from 400 airport passengers and analyzed using descriptive statistics and multiple linear regression. Qualitative data were gathered through in-depth interviews with 11 key informants and analyzed using coding and thematic analysis.

The findings revealed that: 1) tourists' overall attitudes and motivation toward the sustainable airport management were at a high level; 2) all four attitude dimensions cognitive, affective, behavioral, and perceptual exerted a significant positive influence on motivation, with the affective dimension showing the strongest effect ($\beta = 0.366$), the model explaining 50.40% of the variance; 3) sustainable development guidelines comprised five strategic areas: physical and environmental foundation-building, operational efficiency enhancement, identity-based experience creation, economic and tourism linkage, and governance and stakeholder participation. These findings suggest that Nakhon Phanom Airport should be developed not only as transportation infrastructure but also as an experiential space and a strategic driver of the province's tourism economy within a sustainability framework.

Keywords: Development Guidelines; Airport; Major Tourism Destination

บทนำ (Introduction)

การคมนาคมทางอากาศและท่าอากาศยานมีบทบาทสำคัญต่อการเชื่อมโยงผู้คน เศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว ขณะเดียวกัน การพัฒนาท่าอากาศยานจำเป็นต้องคำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมควบคู่กับประสิทธิภาพการให้บริการ แนวคิด Green Airport จึงเป็นแนวทางสำคัญในการพัฒนาท่าอากาศยานอย่างยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และการสร้างประสบการณ์ที่ดีแก่ผู้โดยสาร (International Civil Aviation Organization, 2025; Santa et al., 2020; ผู้วิจัยแปล)

ประเทศไทยกำหนดให้การพัฒนาท่าอากาศยานเป็นส่วนหนึ่งของการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว โดยเฉพาะท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีศักยภาพเชื่อมโยงจุดหมายปลายทางใหม่ ท่าอากาศยานนครพนมมีจำนวนเที่ยวบิน 3,237 เที่ยวบิน และผู้โดยสาร 467,583 คนในปี พ.ศ. 2567 ขณะที่จังหวัดนครพนมมีนักท่องเที่ยวมากกว่า 2.22 ล้านคน และมีรายได้จากการท่องเที่ยว 4,093.39 ล้านบาท สะท้อนศักยภาพของท่าอากาศยานในการสนับสนุนการเติบโตของการท่องเที่ยวในพื้นที่ (กรมท่าอากาศยาน, 2568; กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2568)

งานวิจัยที่ผ่านมาให้ความสำคัญกับการบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ นวัตกรรมการให้บริการ คุณภาพบริการ และความพึงพอใจของผู้โดยสาร โดยพบว่าการบริหารจัดการและคุณภาพการบริการมีความสัมพันธ์

กับประสบการณ์และการตัดสินใจของผู้ใช้บริการ (ชายชาญ แพเจริญ และคณะ, 2560; สิทธิพันธ์ ปานนิมิตจิตสมาน และคณะ, 2567; กุลนิตา กุละรัง, 2565; อีรพันธ์ สงวนวงศ์ และภูมิพัฒน์พงศ์พฤตกุล, 2562) ขณะเดียวกัน การรับรู้และทัศนคติของผู้โดยสารมีส่วนสำคัญต่อการตอบสนองและการสนับสนุนแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานอย่างยั่งยืน (Lu & Wang, 2018; Korba et al., 2023; Brosch, 2021; ผู้วิจัยแปล)

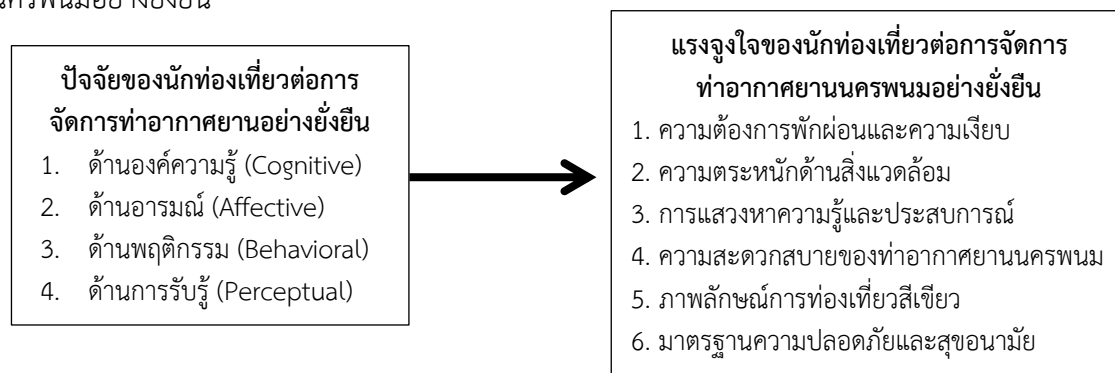
อย่างไรก็ตาม งานศึกษาที่บูรณาการ ทัศนคติของผู้โดยสารทั้งด้านการรับรู้ ความรู้สึก พฤติกรรม และการรับรู้เชิงภาพลักษณ์ เพื่ออธิบายแรงจูงใจต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอย่างยั่งยืนยังมีจำกัด โดยเฉพาะในบริบทของท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีบทบาทต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว ดังนั้น การศึกษานี้จึงมุ่งวิเคราะห์ทัศนคติของผู้โดยสารที่มีต่อการพัฒนาท่าอากาศยานนครพนม ศึกษาปัจจัยด้านทัศนคติที่ส่งผลต่อแรงจูงใจและสังเคราะห์แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืนเพื่อรองรับการเป็นเมืองหลักทางการท่องเที่ยวในอนาคต

วัตถุประสงค์การวิจัย (Research Objectives)

1. เพื่อศึกษาทัศนคติของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับการจัดการท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืน
2. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวในการจัดการท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืน
3. เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืนเพื่อรองรับการเป็นเมืองหลักทางการท่องเที่ยวในอนาคต

สมมติฐานการวิจัย (Research Hypotheses)

- H1: ปัจจัยด้านองค์ความรู้มีอิทธิพลเชิงบวกต่อแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวต่อการจัดการท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืน
- H2: ปัจจัยด้านอารมณ์มีอิทธิพลเชิงบวกต่อแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวต่อการจัดการท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืน
- H3: ปัจจัยด้านพฤติกรรมมีอิทธิพลเชิงบวกต่อแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวต่อการจัดการท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืน
- H4: ปัจจัยด้านการรับรู้มีอิทธิพลเชิงบวกต่อแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวต่อการจัดการท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืน



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย (Research Methods)

การวิจัยครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ขอบเขตของการวิจัย

1.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อการจัดการท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืนใน 4 มิติ ได้แก่ ด้านองค์ความรู้ ครอบคลุมความรู้และความเชื่อเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและการบินสีเขียว (Fishbein & Ajzen, 1975; Korba et al., 2023; Lu & Wang, 2018; ผู้วิจัยแปล) ด้านอารมณ์ ครอบคลุมความรู้สึกและประสบการณ์ต่อสภาพแวดล้อมและการออกแบบท่าอากาศยาน (Abdel-Gayed et al., 2023; Brosch, 2021; Park & Ryu, 2019; ผู้วิจัยแปล) ด้านพฤติกรรม ครอบคลุมความตั้งใจและการสนับสนุนแนวปฏิบัติด้านความยั่งยืน (Crouse et al., 2024; Fishbein & Ajzen, 1975; Winter et al., 2021; ผู้วิจัยแปล) และด้านการรับรู้ ครอบคลุมการรับรู้คุณภาพบริการ ความสะดวก ความพึงพอใจ และสภาพแวดล้อมของท่าอากาศยาน (Adacher & Flamini, 2021; Bezerra & Gomes, 2016; ผู้วิจัยแปล) สำหรับด้านแรงจูงใจของนักท่องเที่ยว ผู้วิจัยศึกษาแนวคิดแรงจูงใจของมนุษย์และแรงจูงใจทางการท่องเที่ยว (Dann, 1981; Maslow, 1943; ผู้วิจัยแปล) ตลอดจนงานวิจัยด้านคุณภาพบริการและสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน (Bezerra & Gomes, 2016; Han et al., 2019; ผู้วิจัยแปล) ร่วมกับการศึกษาเชิงคุณภาพ เพื่อนำผลไปสังเคราะห์เป็นแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืนเพื่อรองรับการเป็นเมืองหลักทางการท่องเที่ยว ร่วมกับการศึกษาเชิงคุณภาพ เพื่อนำไปสังเคราะห์เป็นแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืนเพื่อรองรับการเป็นเมืองหลักทางการท่องเที่ยว

1.2 ขอบเขตด้านประชากร กลุ่มตัวอย่าง และผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

การวิจัยเชิงปริมาณ ประชากรคือ นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยสายการบินพาณิชย์และใช้บริการท่าอากาศยานนครพนมในช่วง พ.ศ. 2568–2569 เนื่องจากไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน จึงกำหนดขนาดตัวอย่างตามสูตรของ Cochran (1953) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ได้กลุ่มตัวอย่างขั้นต่ำ 384 คน และเก็บข้อมูลจริง 400 คน โดยใช้การสุ่มแบบสะดวก (Convenience Sampling) และมีคำถามคัดกรองเพื่อจำแนกนักท่องเที่ยวออกจากผู้โดยสารทั่วไป ทั้งนี้ ขนาดตัวอย่างมีความเหมาะสมต่อการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Hair et al., 2018; ผู้วิจัยแปล)

การวิจัยเชิงคุณภาพ คัดเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำนวน 11 คน ตามบทบาทและประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน การบิน และการท่องเที่ยว ประกอบด้วยตัวแทนหน่วยงานภาครัฐ 4 คน ได้แก่ ท่าอากาศยานนครพนม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานจังหวัดนครพนม สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดนครพนม และสำนักงานจังหวัดนครพนม ตัวแทนภาคเอกชน 5 คน ได้แก่ สายการบิน Thai AirAsia และ Thai Lion Air ผู้ประกอบการร้านอาหารและเครื่องดื่ม ผู้ประกอบการรถเช่า และผู้ประกอบการร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ตัวแทนชุมชนท้องถิ่น 1 คน และ นักวิชาการ 1 คน โดยกำหนดรหัสผู้ให้ข้อมูลเป็น G1–G4 สำหรับภาครัฐ P1–P5 สำหรับภาคเอกชน C1 สำหรับชุมชน และ A1 สำหรับนักวิชาการ

1.3 ขอบเขตด้านพื้นที่

การวิจัยครั้งนี้ดำเนินการในพื้นที่ท่าอากาศยานนครพนม จังหวัดนครพนม

1.4 ขอบเขตด้านระยะเวลา

ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตในการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เป็นระยะเวลา 3 เดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม-มีนาคม พ.ศ. 2569

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยเชิงปริมาณ ใช้แบบสอบถาม 3 ส่วน ได้แก่ 1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นข้อความแบบตรวจสอบรายการ (check list) จำนวน 7 ข้อ 2) ทศนคติต่อการจัดการท่าอากาศยานอย่างยั่งยืน 4 ด้าน จำนวน 16 ข้อ และ 3) แรงจูงใจในการเดินทาง จำนวน 18 ข้อ โดยส่วนที่ 2 และ 3 ใช้มาตราประมาณค่าแบบลิเคิร์ท 5 ระดับ (5-point Likert scale) ตั้งแต่ 1 = น้อยที่สุด ถึง 5 = มากที่สุด ตัวอย่างข้อความ ได้แก่ ด้านองค์ความรู้ “สนามบินสีเขียวช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม” ด้านอารมณ์ “ประทับใจการตกแต่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ด้านพฤติกรรม “ตั้งใจใช้บริการสนามบินนครพนมเมื่อเดินทาง” และด้านการรับรู้ “รับรู้การออกแบบพื้นที่เพื่อประหยัดพลังงาน” ส่วนแรงจูงใจ เช่น “รู้สึกสะดวกสบายเมื่อใช้บริการท่าอากาศยานนครพนม”

การวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured Interview) ครอบคลุมประเด็นแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืนและการเชื่อมโยงกับการเป็นเมืองหลักทางการท่องเที่ยว

3. การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

แบบสอบถามได้รับการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาโดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 คน โดยพิจารณาความสอดคล้องระหว่างข้อความกับวัตถุประสงค์เป็นรายข้อด้วยดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อความกับวัตถุประสงค์ (Item-Objective Congruence Index: IOC) มีค่าเท่ากับ 0.69 และตรวจสอบความเชื่อมั่นด้วยสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha) พบว่าแบบสอบถามโดยรวมมีค่าเท่ากับ 0.889 เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ทศนคติต่อการจัดการท่าอากาศยานอย่างยั่งยืน ได้แก่ ด้านองค์ความรู้ 0.837 ด้านอารมณ์ 0.820 ด้านพฤติกรรม 0.877 และด้านการรับรู้ 0.889 ส่วนแรงจูงใจ ได้แก่ ความต้องการพักผ่อนและความเจียบสง 0.822 ความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อม 0.922 การแสวงหาความรู้และประสบการณ์ 0.898 ความสะดวกสบายของท่าอากาศยานนครพนม 0.835 ภาพลักษณ์การท่องเที่ยวสีเขียว 0.852 และมาตรฐานความปลอดภัยและสุขอนามัย 0.883

สำหรับแบบสัมภาษณ์ ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาโดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 คน ด้วยดัชนี IOC เช่นเดียวกัน พบว่ามีค่าเท่ากับ 0.72

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัยเชิงปริมาณเก็บข้อมูล ณ อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานนครพนม ในเดือนมกราคม-มีนาคม พ.ศ. 2569 และในส่วนของการวิจัยเชิงคุณภาพใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกแบบเผชิญหน้า มีการจดบันทึกและบันทึกเสียง โดยก่อนเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งสองส่วนผู้วิจัยได้ดำเนินการขอรับการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ เลขที่ HE69-056 หลังจากนั้นผู้วิจัยได้ชี้แจงเกี่ยวกับวัตถุประสงค์การเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์เชิงลึกพร้อมทั้งสิทธิที่ผู้ให้ข้อมูลพึงได้รับแก่กลุ่มตัวอย่างและผู้ให้ข้อมูลสำคัญก่อนที่จะทำการเก็บรวบรวมข้อมูล

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม IBM SPSS Statistics โดยการใช้สถิติเชิงพรรณนาวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น คือ ความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติอนุมานในการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Linear Regression) เพื่อทดสอบสมมติฐานทั้ง 4 ข้อด้วย

5.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพวิเคราะห์ด้วยกระบวนการลงรหัส (Coding) และการวิเคราะห์แก่นสาระ (Thematic Analysis) โดยเรียบเรียงข้อมูลเชิงคุณภาพที่สำคัญ จัดกลุ่มข้อมูล สรุปและตีความความของข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ผลการวิจัย (Research Results)

ในการวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืนเพื่อรองรับการเป็นเมืองหลักทางการท่องเที่ยวในอนาคต ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิจัยตามลำดับวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

1. ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ที่ 1

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม 400 คน พบว่า นักท่องเที่ยวมีทัศนคติต่อการจัดการท่าอากาศยานอย่างยั่งยืนโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.75$, S.D. = 0.41) โดยด้านการรับรู้มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.88$) รองลงมา ได้แก่ ด้านอารมณ์ ($\bar{X} = 3.77$) ด้านพฤติกรรม ($\bar{X} = 3.74$) และด้านองค์ความรู้ ($\bar{X} = 3.63$) ส่วนแรงจูงใจโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.96$, S.D. = 0.37) โดยด้านมาตรฐานความปลอดภัยและสุขอนามัยมีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 4.16$) รองลงมา ได้แก่ ภาพลักษณ์การท่องเที่ยวสีเขียว ($\bar{X} = 4.04$) และความสะอาดสบาย ($\bar{X} = 4.00$)

ผลการวิเคราะห์แก่นสาระจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 11 คน พบว่า ทัศนคติต่อการจัดการท่าอากาศยานอย่างยั่งยืนประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ องค์ความรู้ อารมณ์ พฤติกรรม และการรับรู้ โดยด้านองค์ความรู้สะท้อนความเข้าใจเรื่องสิ่งแวดล้อมและการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ด้านอารมณ์สะท้อนความประทับใจจากความสะอาด ความเป็นระเบียบ และภาพลักษณ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ด้านพฤติกรรมสะท้อนการเลือกและสนับสนุนบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และด้านการรับรู้สะท้อนบทบาทของท่าอากาศยานในการสร้างภาพลักษณ์และอัตลักษณ์ของจังหวัด

ตารางที่ 1 กระบวนการวิเคราะห์แก่นสาระของทัศนคติต่อการจัดการท่าอากาศยานอย่างยั่งยืน

ผู้ให้ข้อมูล	ข้อความหลักฐานจากการสัมภาษณ์	รหัสเบื้องต้น	หมวดหมู่	แก่นสาระ
G1	“นักท่องเที่ยวเริ่มเข้าใจเรื่องสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยเฉพาะเรื่องการลดขยะและการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า”	เข้าใจการลดขยะและใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า	ความรู้และความคาดหวังด้านความยั่งยืน	ด้านองค์ความรู้
G3	“ปัจจุบันนักท่องเที่ยวมีความรู้เกี่ยวกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนมากขึ้น และคาดหวังให้สนามบินมีบทบาทในเรื่องนี้”	ความรู้เพิ่มขึ้นและคาดหวังบทบาทของสนามบิน	ความรู้และความคาดหวังด้านความยั่งยืน	ด้านองค์ความรู้

ผู้ให้ข้อมูล	ข้อความหลักฐานจากการสัมภาษณ์	รหัสเบื้องต้น	หมวดหมู่	แก่นสาระ
A1	“องค์ความรู้เป็นพื้นฐานที่นำไปสู่การสร้างแรงจูงใจในเชิงคุณค่า”	ความรู้เป็นพื้นฐานของการประเมินคุณค่า	ความรู้และความคาดหวังด้านความยั่งยืน	ด้านองค์ความรู้
G2	“ถ้าสนามบินสะอาด เป็นระเบียบ และดูใส่ใจสิ่งแวดล้อม นักท่องเที่ยวจะรู้สึกดีตั้งแต่ก้าวแรก”	ความสะอาดและความเป็นระเบียบสร้างความรู้สึกดี	ความรู้สึกและความประทับใจต่อสภาพแวดล้อม	ด้านอารมณ์
P1	“ภาพลักษณ์ของสนามบินมีผลต่อความรู้สึกของนักท่องเที่ยวอย่างมาก ถ้าดีก็จะสร้างความประทับใจทันที”	ภาพลักษณ์สร้าง ความประทับใจ	ความรู้สึกและความประทับใจต่อสภาพแวดล้อม	ด้านอารมณ์
P2	“ความรู้สึกที่มีลักษณะเชิงบวกมีผลต่อการตัดสินใจมากกว่าปัจจัยอื่นในบางกรณี”	ความรู้สึกเชิงบวกมีผลต่อการตัดสินใจ	ความรู้สึกและความประทับใจต่อสภาพแวดล้อม	ด้านอารมณ์
P3	“นักท่องเที่ยวบางกลุ่มเลือกใช้บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น เลือกร้านที่ใช้บรรจุภัณฑ์ย่อยสลายได้”	เลือกบริการและผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	การเลือกและสนับสนุนบริการที่ยั่งยืน	ด้านพฤติกรรม
P4	“มีแนวโน้มที่นักท่องเที่ยวจะสนับสนุนบริการที่ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น”	สนับสนุนบริการที่ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	การเลือกและสนับสนุนบริการที่ยั่งยืน	ด้านพฤติกรรม
C1	“นักท่องเที่ยวที่ใส่ใจสิ่งแวดล้อมจะมีพฤติกรรมที่สนับสนุนความยั่งยืนในพื้นที่”	ความตระหนักแสดงออกเป็นพฤติกรรมสนับสนุน	การเลือกและสนับสนุนบริการที่ยั่งยืน	ด้านพฤติกรรม
G4	“นักท่องเที่ยวมองว่าสนามบินเป็นตัวแทนของจังหวัด ถ้าจัดการดีจะสะท้อนภาพลักษณ์ที่ดีของพื้นที่”	สนามบินเป็นตัวแทนภาพลักษณ์จังหวัด	การรับรู้ภาพลักษณ์และคุณค่าของพื้นที่	ด้านการรับรู้
P5	“การมีสินค้าท้องถิ่นและการจัดการที่ดีทำให้นักท่องเที่ยวรับรู้ถึงความยั่งยืนของพื้นที่”	สินค้าท้องถิ่นสื่อถึงความยั่งยืนของพื้นที่	การรับรู้ภาพลักษณ์และคุณค่าของพื้นที่	ด้านการรับรู้

จากตารางที่ 1 จะเห็นได้ว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลทั้ง 11 คนสะท้อนว่า ทักษะคิดต่อการจัดการท่าอากาศยานอย่างยั่งยืนประกอบด้วยความรู้และความคาดหวังต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ความรู้สึกที่เกิดจากสภาพแวดล้อมและการบริการ พฤติกรรมทางเลือกสนับสนุนบริการที่รับผิดชอบต่อ

สิ่งแวดล้อม และการรับรู้ท่าอากาศยานในฐานะตัวแทนภาพลักษณ์ของจังหวัด แก่นสาระทั้ง 4 ด้านจึงร่วมกันอธิบายมุมมองของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อทัศนคติของนักท่องเที่ยวได้อย่างเป็นระบบ

2. ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2

ผู้วิจัยได้ทำการทดสอบสมมติฐานด้วยการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Linear Regression) เพื่อวิเคราะห์อิทธิพลทั้ง 4 ด้านที่มีต่อแรงจูงใจของนักท่องเที่ยว ผลการวิจัยปรากฏดังนี้

ตารางที่ 2 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของนักท่องเที่ยวกับแรงจูงใจของนักท่องเที่ยว

ตัวแปร	ด้านองค์ความรู้	ด้านอารมณ์	ด้านพฤติกรรม	ด้านการรับรู้	แรงจูงใจของนักท่องเที่ยว
ด้านองค์ความรู้	1.000				
ด้านอารมณ์	.193**	1.000			
ด้านพฤติกรรม	.210**	.177**	1.000		
ด้านการรับรู้	.142**	.131**	.133**	1.000	
แรงจูงใจของนักท่องเที่ยว	.440**	.498**	.417**	.366**	1.000

หมายเหตุ: n=400, ** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 (2-tailed)

จากตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน พบว่า ทัศนคติของนักท่องเที่ยวทั้ง 4 ด้านมีความสัมพันธ์ทางบวกกับแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยทัศนคติด้านอารมณ์มีความสัมพันธ์กับแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวสูงที่สุด ($r=.498$) รองลงมา ได้แก่ ด้านองค์ความรู้ ($r=.440$) ด้านพฤติกรรม ($r=.417$) และด้านการรับรู้ ($r=.366$) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ พบว่า มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์อยู่ระหว่าง .131-.210 ซึ่งมีค่าต่ำกว่า .80 แสดงว่าตัวแปรอิสระไม่มีความสัมพันธ์กันในระดับสูง จึงไม่พบปัญหาภาวะพหุสัมพันธ์ร่วม และมีความเหมาะสมสำหรับนำเข้าสู่การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณต่อไป

ตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณของปัจจัยที่มีอิทธิพลเชิงบวกต่อแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวต่อการจัดการท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืน

ตัวแปร	B	S.E.	Beta	t	Sig.	Tolerance	VIF
ค่าคงที่ (Constant)	0.134	0.196	-	0.682	0.496	-	-
ด้านองค์ความรู้ (Cognitive)	0.231	0.030	0.281	7.599	<0.001	0.921	1.085
ด้านอารมณ์ (Affective)	0.312	0.031	0.366	9.971	<0.001	0.935	1.069
ด้านพฤติกรรม (Behavioral)	0.250	0.035	0.261	7.101	<0.001	0.928	1.077
ด้านการรับรู้ (Perceptual)	0.227	0.034	0.244	6.734	<0.001	0.960	1.041

Model Summary

R	R ²	Adjusted R ²	SE (est.)	F	Sig.	Durbin-Watson
0.710	0.504	0.499	0.26026	100.228	<0.001	1.942

จากตารางที่ 3 พบว่า แบบจำลองมีนัยสำคัญทางสถิติ ($F = 100.228, p < .001$) โดยตัวแปรทั้ง 4 ด้านร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของแรงจูงใจได้ร้อยละ 50.40 ($R^2 = .504$) และทุกด้านมีอิทธิพลเชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .001$) โดยเรียงลำดับน้ำหนักการพยากรณ์ ได้แก่ ด้านอารมณ์ ($\beta = .366$) ด้านองค์ความรู้ ($\beta = .281$) ด้านพฤติกรรม ($\beta = .261$) และด้านการรับรู้ ($\beta = .244$) จึงสนับสนุนสมมติฐาน H1-H4

ผลการวิเคราะห์เชิงคุณภาพสนับสนุนข้อค้นพบดังกล่าว โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญสะท้อนว่า ความประทับใจแรกพบจากความสะอาด ความเป็นระเบียบ และภาพลักษณ์ที่ใส่ใจสิ่งแวดล้อม เป็นปัจจัยสำคัญที่สร้างแรงจูงใจเชิงบวกตั้งแต่ก้าวแรกที่เข้าใช้บริการ ดังคำสัมภาษณ์ที่ว่า "ถ้าสนามบินสะอาด เป็นระเบียบ และดูใส่ใจสิ่งแวดล้อม นักท่องเที่ยวจะรู้สึกดีตั้งแต่ก้าวแรก" (ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ G2)

3. ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ที่ 3

จากการบูรณาการผลการวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ สามารถสังเคราะห์แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืนได้ 5 ด้าน ได้แก่ 1) ระบบกายภาพและสิ่งแวดล้อม 2) ประสิทธิภาพการดำเนินงานและคุณภาพบริการ 3) ประสบการณ์ที่สะท้อนอัตลักษณ์พื้นที่ 4) การเชื่อมโยงเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และ 5) ธรรมชาติและการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย

แนวทางดังกล่าวมุ่งยกระดับโครงสร้างพื้นฐานตามแนวคิดท่าอากาศยานสีเขียว พัฒนาประสิทธิภาพและเทคโนโลยีการบริการ สร้างประสบการณ์ผ่านอัตลักษณ์ท้องถิ่น เชื่อมโยงท่าอากาศยานกับเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และสร้างความร่วมมือระหว่างภาคส่วน เพื่อขับเคลื่อนท่าอากาศยานนครพนมให้เป็นทั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทาง พื้นที่สร้างประสบการณ์ และกลไกสนับสนุนเศรษฐกิจการท่องเที่ยว ภายใต้กรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืน

อภิปรายผลการวิจัย (Research Discussion)

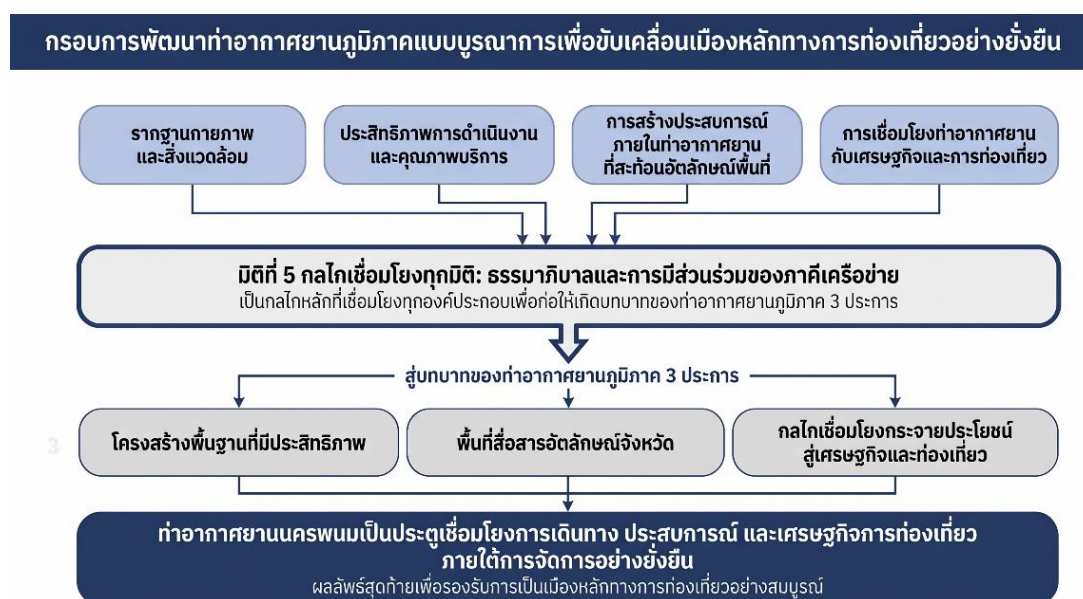
ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 พบว่า นักท่องเที่ยวมีทัศนคติต่อการจัดการท่าอากาศยานนครพนมอย่างยั่งยืนในระดับมาก สะท้อนความสำคัญของมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ผู้โดยสารสามารถรับรู้ได้อย่างเป็นรูปธรรม เช่น ความสะอาด การคัดแยกขยะ และการสื่อสารด้านสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับ Lu and Wang (2018; ผู้วิจัยแปล), Korba et al. (2023; ผู้วิจัยแปล) และแนวคิดท่าอากาศยานสีเขียวที่เน้นการบูรณาการด้านสิ่งแวดล้อมและประสบการณ์ผู้ใช้บริการ (Santa et al., 2020; ผู้วิจัยแปล)

ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 พบว่า ทัศนคติทั้ง 4 ด้านมีอิทธิพลเชิงบวกต่อแรงจูงใจ โดยด้านอารมณ์มีน้ำหนักการพยากรณ์สูงสุด ($\beta = .366$) รองลงมา ได้แก่ ด้านองค์ความรู้ ($\beta = .281$) ด้านพฤติกรรม ($\beta = .261$) และด้านการรับรู้ ($\beta = .244$) สะท้อนว่าแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวได้รับอิทธิพลจากทั้งความรู้และความรู้สึกต่อสภาพแวดล้อมและบริการของท่าอากาศยาน สอดคล้องกับ Brosch (2021; ผู้วิจัยแปล), Park and Ryu (2019; ผู้วิจัยแปล), Winter et al. (2021; ผู้วิจัยแปล), Crouse et al. (2024; ผู้วิจัยแปล), Adacher and Flamini (2021; ผู้วิจัยแปล) และ Bezerra and Gomes (2016; ผู้วิจัยแปล)

ข้อค้นพบสำคัญคือ ด้านการรับรู้มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.88$) แต่มีน้ำหนักการพยากรณ์ต่ำที่สุด ($\beta = .244$) ขณะที่ด้านองค์ความรู้มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ($\bar{X} = 3.63$) แต่มีน้ำหนักการพยากรณ์สูงเป็นอันดับสอง ($\beta = .281$) แสดงว่า ระดับทัศนคติไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับน้ำหนักการพยากรณ์แรงจูงใจ ดังนั้น ควรยกระดับความรู้ด้านความยั่งยืนควบคู่กับการรักษาการรับรู้เชิงบวกของนักท่องเที่ยว (Lu & Wang, 2018; Korba et al., 2023; ผู้วิจัยแปล)

ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 พบว่า แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานนครพนมประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ 1) กายภาพและสิ่งแวดล้อม 2) ประสิทธิภาพการดำเนินงานและคุณภาพบริการ 3) ประสิทธิภาพที่สะท้อนอัตลักษณ์พื้นที่ 4) การเชื่อมโยงเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และ 5) ธรรมชาติภูมิภาลกับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย สอดคล้องกับแนวคิดท่าอากาศยานสีเขียวและงานวิจัยด้านคุณภาพบริการท่าอากาศยาน (Santa et al., 2020; Adacher & Flamini, 2021; Bezerra & Gomes, 2016; ผู้วิจัยแปล) จึงควรพัฒนาทั้งโครงสร้างพื้นฐาน การบริการ ประสิทธิภาพผู้โดยสาร และความร่วมมือของภาคีเครือข่ายควบคู่กัน

องค์ความรู้ที่ได้จากการวิจัย (Research Knowledge)



ภาพที่ 2 กรอบการพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคแบบบูรณาการ

ที่มา : ชลิดา ช่วยสุข, 2569

จากภาพที่ 2 แสดงกรอบการพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคแบบบูรณาการประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ 1) กายภาพและสิ่งแวดล้อม 2) ประสิทธิภาพการดำเนินงานและคุณภาพบริการ 3) ประสิทธิภาพที่สะท้อนอัตลักษณ์พื้นที่ 4) การเชื่อมโยงเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และ 5) ธรรมชาติภูมิภาลและการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย โดยด้านที่ 5 ทำหน้าที่เป็นกลไกเชื่อมโยงทุกองค์ประกอบให้ดำเนินไปอย่างบูรณาการ

องค์ความรู้สำคัญ คือ ท่าอากาศยานภูมิภาคควรพัฒนาให้เป็นมากกว่าจุดรองรับการเดินทาง โดยทำหน้าที่เป็น โครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พื้นที่สร้างประสบการณ์และอัตลักษณ์ และกลไก

เชื่อมโยงเศรษฐกิจการท่องเที่ยว ภายใต้การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืน และยกระดับจังหวัดนครพนมสู่เมืองหลักทางการท่องเที่ยว

ข้อจำกัดของการวิจัย (Research Limitations)

การวิจัยครั้งนี้ใช้การเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบตามสะดวก เก็บข้อมูลเป็นเวลาเพียง 3 เดือน และศึกษาเฉพาะท่าอากาศยานนครพนม จึงอาจไม่ครอบคลุมความแปรปรวนของนักท่องเที่ยวตามฤดูกาล และมีข้อจำกัดในการอ้างอิงผลไปยังผู้ใช้บริการหรือท่าอากาศยานภูมิภาคแห่งอื่น

ข้อเสนอแนะการวิจัย (Research Suggestions)

1. ข้อเสนอแนะการนำผลการวิจัยไปใช้

1.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านอารมณ์และประสบการณ์ของผู้ใช้บริการเป็นลำดับแรก โดยเน้นความสะอาด ความเป็นระเบียบ และอัตลักษณ์ท้องถิ่น รวมถึงการสื่อสารมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมผ่านช่องทางดิจิทัล

1.2 ภาครัฐและเอกชนควรบูรณาการแนวทางการพัฒนา 5 ด้านเข้ากับแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวจังหวัด เพื่อยกระดับท่าอากาศยานนครพนมเป็นกลไกสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

2. ข้อเสนอแนะการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรศึกษาเปรียบเทียบท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีบริบทใกล้เคียงกัน เพื่อทดสอบและยืนยันความเที่ยงตรงของตัวแบบพยากรณ์

2.2 ควรขยายระเบียบวิธีวิจัยเป็นการศึกษาเชิงพยากรณ์ระยะยาว เพื่อติดตามการเปลี่ยนแปลงทัศนคติและแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวในแต่ละฤดูกาล อันเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ที่ยืดหยุ่นและยั่งยืน

เอกสารอ้างอิง (References)

- กุลนิดา กุลระวัง. (2565). คุณภาพการบริการที่ส่งผลต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล กรณีศึกษา เส้นทางการบินน่าน. *วารสารวิชาการการบิน การเดินทางและการบริการ*. 1(2): 41-60. <https://so07.tci-thaijo.org/index.php/tft/article/view/2004>
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2568). รายงานสถิตินักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวระดับจังหวัด ประจำปี พ.ศ. 2567. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.mots.go.th/news/category/758>. สืบค้นเมื่อ 20 กันยายน 2568
- กรมท่าอากาศยาน. (2568). รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศประจำปี พ.ศ. 2567. กระทรวงคมนาคม.
- ชายชาญ แพเจริญ สุภัททา ปิณฑะแพทย์ ธีรวิทย์ บุญยโสภณ และ เอนก ธีระวิวัฒน์ชัย. (2560). การบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานนานาชาติในประเทศไทย. *วารสารวิชาการพระจอมเกล้าพระนครเหนือ*. 27(1): 179-186. <https://doi.org/10.14416/j.kmutnb.2015.12.005>

- ธีรพันธ์ สงวนวงศ์ และ ภูมิพัฒน์ พงศ์พฤตกุล. (2562). รูปแบบคุณภาพการบริการของท่าอากาศยานนานาชาติในประเทศไทย. **วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต**. 15(2): 230-245. <https://so05.tci-thaijo.org/index.php/pkrujo/article/view/242205>
- สิทธิพันธ์ ปานนิมิตจิตสมาน ภคมน โภคะธีรกุล จิตติมา ให้อย่าง และ เขวฤทธิ์ เขวี่แสงรัตน์. (2567). การจัดการนวัตกรรมการให้บริการผู้โดยสาร ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. **วารสารนวัตกรรมการศึกษาและการวิจัย**. 8(2): 559-673. <https://doi.org/10.14456/jeir.2024.41>
- Abdel-Gayed, A. H., Hassan, T. H., Abdou, A. H., Abdelmoaty, M. A., Saleh, M. I., & Salem, A.E. (2023). Travelers' subjective well-being as an environmental practice: Do airport buildings' eco-design, brand engagement, and brand experience matter? **International Journal of Environmental Research and Public Health**. 20(2): 938. <https://doi.org/10.3390/ijerph20020938>
- Adacher, L., & Flamini, M. (2021). Optimization of airport check-in service quality focused on operational costs and passengers' satisfaction. **PLOS ONE**. 16(8): Article e0253586. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0253586>
- Bezerra, G. C. L., & Gomes, C. F. (2016). Measuring airport service quality: A multidimensional approach. **Journal of Air Transport Management**. 53: 85-93. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2016.02.001>
- Brosch, T. (2021). Affect and emotions as drivers of climate change perception and action: A review. **Current Opinion in Behavioral Sciences**. 42: 15-21. <https://doi.org/10.1016/j.cobeha.2021.02.001>
- Cochran, W. G. (1953). **Sampling techniques**. John Wiley & Sons.
- Crouse, S. R., Box, S. C., Winter, S. R., & Rice, S. (2024). Support for green initiatives in aviation: A case study across American aviation consumers. **Journal of the Air Transport Research Society**. 2: Article 100020. <https://doi.org/10.1016/j.jatrs.2024.100020>
- Dann, G. M. S. (1981). Tourist motivation: An appraisal. **Annals of Tourism Research**. 8(2): 187-219. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(81\)90082-7](https://doi.org/10.1016/0160-7383(81)90082-7)
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (1975). **Belief, attitude, intention, and behavior: An introduction to theory and research**. Addison-Wesley.
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. (2018). **Multivariate data analysis**. 8th ed. Cengage Learning.
- Han, H., Lho, L. H., & Kim, H.-C. (2019). Airport green environment and its influence on visitors' psychological health and behaviors. **Sustainability**. 11(24): 7018. <https://doi.org/10.3390/su11247018>

- International Air Transport Association. (2025). **Net zero carbon emissions by 2050: Fact sheet**. [Online]. Available <https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet-iata-net-zero-resolution/> Retrieved September 20, 2025.
- Korba, P., Sekelová, I., Koščáková, M., & Behúnová, A. (2023). Passengers' knowledge and attitudes toward green initiatives in aviation. **Sustainability**. 15(7): Article 6187. <https://doi.org/10.3390/su15076187>
- Lu, J.-L., & Wang, C.-Y. (2018). Investigating the impacts of air travellers' environmental knowledge on attitudes toward carbon offsetting and willingness to mitigate the environmental impacts of aviation. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**. 59: 96-107. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.12.024>
- Maslow, A. H. (1943). A theory of human motivation. **Psychological Review**. 50(4): 370–396. <https://doi.org/10.1037/h0054346>
- Park, J.-W., & Ryu, Y. K. (2019). Investigating the effects of airport servicescape on airport users' behavioral intentions: A case study of Incheon International Airport Terminal 2 (T2). **Sustainability**. 11(15): Article 4171. <https://doi.org/10.3390/su11154171>
- Santa, S. L. B., Ribeiro, J. M. P., Mazon, G., Schneider, J., Barcelos, R. L., & Guerra, J. B. S. O. de A. (2020). A Green Airport model: Proposition based on social and environmental management systems. **Sustainable Cities and Society**. 59: Article 102160. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2020.102160>
- Winter, S. R., Crouse, S. R., & Rice, S. (2021). The development of “green” airports: Which factors influence willingness to pay for sustainability and intention to act? A structural and mediation model analysis. **Technology in Society**. 65: Article 101576. <https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2021.101576>

