

แนวโน้มพฤติกรรมที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงของผู้โดยสารชาวไทย เกี่ยวกับการเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ ในเส้นทาง กรุงเทพฯ – เชียงใหม่

Thai Passengers' Behavioral Tendency toward Travelling Bangkok – Chiang Mai with High Speed Rail Compared to Low Cost Airline

เอกรัตน์ สุวรรณกุล*

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมการเดินทางต่อแนวโน้ม ในการเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงของผู้โดยสารชาวไทยในเส้นทางกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ โดยเทียบกับการเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งรูปแบบการเดินทางทั้ง 2 ประเภทมีคุณสมบัติในด้าน ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ใกล้เคียงกัน จากนั้นนำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์ เพื่อให้ทราบ แนวทางการให้บริการในการสนองตอบต่อพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารกลุ่มเป้าหมาย ที่มี แนวโน้มจะเลือกเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางที่ศึกษา การศึกษาครั้งนี้ใช้แบบสอบถามเป็น เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคือผู้โดยสารชาวไทยที่เคยใช้บริการกับ สายการบิน ต้นทุนต่ำจำนวน 433 คน และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติสำเร็จรูป โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ประกอบด้วย ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติเชิง อนุมานเพื่อทดสอบสมมติฐาน ได้แก่ สถิติ independent t-test และสถิติ One-Way ANOVA ในการ ทดสอบความแตกต่างของแนวโน้มพฤติกรรมระหว่างกลุ่มประชากร

ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่ากลุ่มผู้โดยสารที่มีสถานภาพโสด กลุ่มที่อาศัยอยู่ในจังหวัด เชียงใหม่ และกลุ่มที่เลือกเดินทางในช่วงเวลา 17:01 น. - 23:00 น. เป็นกลุ่มผู้โดยสารที่มีแนวโน้มที่จะ เลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงมากที่สุด เมื่อเทียบกับกลุ่มอื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

คำสำคัญ : รถไฟความเร็วสูง สายการบินต้นทุนต่ำ พฤติกรรมการเดินทาง

* นักศึกษาหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิตสาขาการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

Abstract

The purpose of this research is to study the affect of the personal factors and travel behaviors of Thai passengers to the tendency to choose High Speed Rail (HSR) as the preferred mode of transport, compared to travelling by Low Cost Carriers (LCCs) on the Bangkok–Chiang Mai route. The analysis of data eventually leads to series of recommendations for the HSR service in the Thailand, especially for the Bangkok–Chiang Mai route. A questionnaire was used as data collection tool. Survey questionnaires were collected from 433 Thai passengers who had travel experiences with LCCs. The data were then analyzed with a statistical analysis software through descriptive statistics, including frequency, percentage, means, and standard deviation.

In addition, inferential statistics was also performed to test the significance of affect, including; Independent t-test and One-way ANOVA.

The hypothesis testing results concluded that passengers who are single, living in Chiang Mai and preferred to travel between 17:00 – 23:00 hrs. have the highest tendency to use the service of HSR significantly.

Keywords : High Speed Train, Low Cost Airline, Travel Behavior

บทนำ

การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมที่ต้องอาศัยการคมนาคมขนส่ง เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้าถึงยังแหล่งท่องเที่ยวได้ตามที่ต้องการ หากระบบคมนาคมขนส่งไม่มีประสิทธิภาพและสะดวกสบายเพียงพอ ก็อาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่ทางการท่องเที่ยว และไม่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและคุณค่าทางสังคม วัฒนธรรมในพื้นที่นั้นได้อย่างเต็มศักยภาพ ความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีและการเติบโตทางเศรษฐกิจ เป็นอีกแรงผลักดันให้เกิดการพัฒนารูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวที่มีทั้งความทันสมัย สะดวกสบายและมีรูปแบบให้เลือกหลากหลายมากขึ้น อาจกล่าวได้ว่าการท่องเที่ยวและรูปแบบการเดินทางมีความสัมพันธ์ระหว่างกันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้ภาพรวม

การท่องเที่ยวในปีพ.ศ.2556 นักท่องเที่ยวชาวไทยเดินทางในประเทศสูงถึง 127.52 ล้านคนต่อครั้ง สร้างรายได้กว่า 6 แสนกว่าล้านบาท และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอีก (ธนิศา อิศรา, 2557: 7)

การเดินทางจำเป็นต้องอาศัยยานพาหนะ ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อให้สามารถเดินทางไปถึงจุดหมายได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย (บุญเลิศ จิตต์ตั้งวัฒนา, 2548: 238-239) การขนส่งด้วยวิธีการที่หลากหลายต้องอาศัยเทคโนโลยี ในการตอบสนองคุณลักษณะ พื้นฐานและวัตถุประสงค์ที่ต่างกันของผู้โดยสาร อาทิในเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ที่มีวิธีการเดินทาง ให้ผู้โดยสารเลือกใช้บริการหลากหลายรูปแบบ ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถไฟ และ เครื่องบิน (ยุทธกิจ ครุฑาโรจน์, 2548: 1) แต่ละรูปแบบมีระยะทางและใช้เวลาการเดินทางแตกต่างกัน ผู้โดยสารจะเลือกเดินทางด้วยวิธีใดมักขึ้นอยู่กับปัจจัยหรือองค์ประกอบในการตัดสินใจที่มีอยู่หลายด้าน อย่างไรก็ตามแนวโน้มด้านพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในปัจจุบัน ใช้ระยะเวลาเพื่อท่องเที่ยวแต่ละครั้ง สั้นลง แต่บ่อยครั้งขึ้น ทำให้คุณลักษณะด้านความเร็วของยานพาหนะยิ่งทวีความสำคัญ เห็นได้จากการ เดินทางด้วยเครื่องบินที่ได้กลายเป็นรูปแบบได้รับความนิยม เนื่องจากสามารถตอบโจทย์ของผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะการเปิดให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) ซึ่งช่วยกระตุ้นปริมาณการเดินทางทางอากาศได้อย่างก้าวกระโดดในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา จากค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ประหยัดและมีความรวดเร็วในการเดินทางมากกว่า นอกจากนี้ การโดยสารด้วยเครื่องบินและการเดินทางทางถนนยังมีค่าใช้จ่ายที่มีสูง เป็นผลมาจากน้ำมันเชื้อเพลิง ฟอสซิลที่มีราคาแพง อีกทั้งภาพลักษณ์ด้านลบในเรื่องความปลอดภัยจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น บ่อยครั้ง และผลกระทบจากมลพิษ รวมถึงภาพลักษณ์ของการเดินทางด้วยรถไฟ ซึ่งทราบโดยทั่วไปว่ายังต้อง ปรับปรุงในด้านความสะดวกสบายและความปลอดภัยให้ได้มาตรฐาน ด้วยเหตุผลต่างๆ ดังกล่าวนี

อย่างไรก็ดีภาครัฐและภาคส่วนต่างๆ หันมาให้ความสำคัญและส่งเสริมรูปแบบการขนส่ง ระบบรางมากขึ้น เนื่องจากมีต้นทุนการเดินทางที่ต่ำและปลอดภัยกว่า โดยเฉพาะแนวคิดการพัฒนา ระบบรถไฟความเร็วสูง (High Speed Rail) ที่มีข้อได้เปรียบด้านความเร็วและช่วยลดนำเข้าพลังงาน เชื้อเพลิงของประเทศลงได้ ซึ่งน่าจะเป็นทางเลือกที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการตอบโจทย์ ความต้องการในด้านค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการเดินทางของผู้โดยสารได้มากที่สุดทางเลือกหนึ่ง

รถไฟความเร็วสูง (High Speed Rail) เป็นโครงการที่ภาครัฐได้พิจารณาและกำหนดนโยบาย ไว้ตั้งแต่ พ.ศ 2537 โดยปัจจุบัน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นผู้ดูแล รับผิดชอบและจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง (RMAP) เพื่อเป็นกรอบใน วารสารวิชาการการท่องเที่ยวไทยนานาชาติ

การดำเนินการศึกษาและออกแบบโครงการรถไฟความเร็วสูงใน 4 เส้นทาง ทั้งนี้พบว่าได้มีการศึกษาถึงการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงว่าจะสามารถสร้างผลกระทบเชิงบวกในหลายมิติ รวมถึงการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งสอดคล้องตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ที่ให้ความสำคัญและกำหนดเป้าหมายในการลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศ ให้ต่ำกว่าร้อยละ 15 และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางให้เป็นร้อยละ 5 จากปัจจุบันที่มีอยู่เพียงร้อยละ 3 และยังช่วยเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่างๆ ในภูมิภาค รวมทั้งจะสามารถเชื่อมต่อระบบคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต (ฉลองภพ สุสังกร์กาญจน์ และคณะ, 2555: 8)

คุณลักษณะการเดินทางของรถไฟความเร็วสูงและสายการบินต้นทุนต่ำ

ประเด็นคุณลักษณะการเดินทางของรูปแบบรถไฟความเร็วสูงที่เหมาะสม เทียบได้กับรูปแบบการเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ เนื่องจากมีคุณลักษณะ การรับรู้ พฤติกรรมผู้บริโภคและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่ใกล้เคียงกัน ทั้งด้านความเร็วที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายที่ประหยัดกว่าและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงรถไฟความเร็วสูงมีศักยภาพที่จะแข่งขันได้กับสายการบิน โดยเฉพาะการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่ ซึ่งเป็นเส้นทางที่สายการบินต้นทุนต่ำทุกรายของไทยเปิดให้บริการอยู่ และอาจได้รับผลกระทบหากรถไฟความเร็วสูงเปิดให้บริการ

จากวิเคราะห์เปรียบเทียบงานวิจัยในต่างประเทศจำนวนหนึ่ง ที่ศึกษาถึงการแข่งขันระหว่างสายการบินต้นทุนต่ำและรถไฟความเร็วสูง ซึ่งส่วนใหญ่ศึกษาถึงความเปลี่ยนแปลงหลังการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง โดยพบว่าสายการบินได้เปรียบกว่าในเส้นทางระยะไกล แต่ได้รับผลกระทบเชิงลบค่อนข้างมากในเส้นทางระยะกลาง ส่วนในบริบทของประเทศไทย จำเป็นที่จะต้องทราบและเข้าใจถึงปัจจัยที่ใช้ตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารก่อนการเปิดให้บริการ เพื่อให้ทราบถึงรูปแบบการบริการที่สามารถดึงดูดลูกค้ากลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพ (Potential Customer) ได้ สมฤทธิ์ผล และเพื่อความอยู่รอดธุรกิจภายใต้การแข่งขันที่รุนแรง

ดังนั้นการคำนึงถึงสิ่งเหล่านี้อย่างรอบคอบ จะช่วยให้โครงการรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทยสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง เติบโตอย่างมั่นคง คุ่มค่าในการลงทุน รวมถึงสร้างผลกระทบเชิงบวกต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของประเทศในภาพรวมได้อย่างยั่งยืน

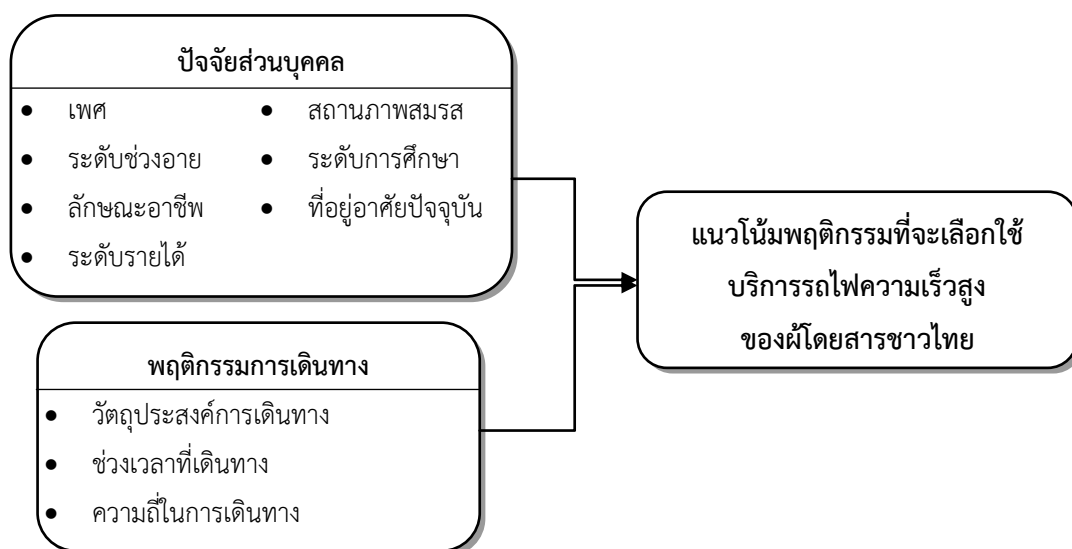
คำถามการวิจัย

คำถามการวิจัยที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลที่ต่างกัน มีแนวโน้มพฤติกรรมที่จะเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงของผู้โดยสารชาวไทยต่างกันอย่างไร

คำถามการวิจัยที่ 2 พฤติกรรมการเดินทางที่ต่างกัน มีแนวโน้มพฤติกรรมที่จะเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงของนักท่องเที่ยวชาวไทยต่างกันอย่างไร

คำถามการวิจัยที่ 3 แนวทางและรูปแบบการกำหนดกลุ่มผู้โดยสารที่มีศักยภาพการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูง ในเส้นทางกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ควรเป็นอย่างไร

กรอบแนวคิดในการวิจัย



สมมุติฐานการวิจัย

1. ผู้โดยสารที่มีปัจจัยส่วนบุคคลที่ต่างกัน มีแนวโน้มพฤติกรรมที่จะใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงต่างกัน
2. ผู้โดยสารที่มีพฤติกรรมการเดินทางที่ต่างกัน มีแนวโน้มพฤติกรรมที่จะใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงต่างกัน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

งานวิจัยนี้เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและการศึกษา งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มาปรับให้มีความเหมาะสมกับเนื้อหาและกรอบแนวคิดในงานวิจัย ซึ่งแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 คำถามข้อมูลส่วนบุคคล เป็นคำถามลักษณะแบบเลือกตอบ จำนวน 10 ข้อ ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับแนวโน้มพฤติกรรม (Behavioral Tendency) ของ ผู้โดยสารชาวไทยที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ เมื่อเปิด ให้บริการ จำนวน 5 ข้อ โดยในข้อที่ 1 เป็นการให้เลือกระดับแนวโน้มตามการประมาณค่า (Rating Scale) ด้วยวิธีของ Osgood ตามมาตรวัดความแตกต่างแห่งความหมาย (Semantic Differential Scale) ที่มี 5 ระดับ ส่วนในข้อที่ 2-4 เป็นคำถามลักษณะเป็นแบบเลือกตอบ และข้อที่ 5 เป็นลักษณะ ให้เลือกกรอกคำตอบที่ต้องการ

การเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม

การเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างใช้การสุ่มตัวอย่างแบบไม่เกี่ยวข้องกับโอกาสทางสถิติ และใช้ เทคนิคการสุ่มตัวอย่างแบบโควตา ในกรุงเทพฯ จำนวน 200 ตัวอย่าง และในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 200 ตัวอย่าง จากนั้นสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง โดยเลือกเก็บข้อมูลเฉพาะผู้โดยสารที่ใช้บริการของ สายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง และ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ และสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญจากผู้ที่เคยตอบแบบสอบถาม โดยได้ แบบสอบถามที่สมบูรณ์รวม 433 ชุด ซึ่งลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม แสดงไว้ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1: ลักษณะปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่ม ตัวอย่าง

ปัจจัยส่วนบุคคล	ร้อยละ	ปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรม	ร้อยละ
<i>เพศ</i>		<i>สถานภาพการสมรส</i>	
ชาย	54.7	โสด	67.9
หญิง	45.3	สมรส / อยู่ด้วยกัน	29.3
<i>ช่วงอายุ</i>		หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	2.8
ต่ำกว่า 20 ปี	3.5	<i>ระดับการศึกษา</i>	
ระหว่าง 20-30 ปี	42.5	ต่ำกว่าปริญญาตรี	14.3
ระหว่าง 31-40 ปี	36.7	ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า	62.1
ระหว่าง 41-50 ปี	10.2	สูงกว่าปริญญาตรี	23.6
ระหว่าง 51-60 ปี	6.0	<i>ที่อยู่ปัจจุบัน</i>	
มากกว่า 60 ปี	1.1	กรุงเทพฯ / ปริมณฑล	62.1
<i>อาชีพ</i>		เชียงใหม่	27.0
ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว	20.1	อื่นๆ	10.9
พนักงานบริษัท	38.8	<i>วัตถุประสงค์การเดินทาง</i>	
รับราชการ	10.2	ทำงาน / ติดต่อธุรกิจ	23.8
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	7.4	ท่องเที่ยวพักผ่อน	53.1
นักเรียน / นักศึกษา	11.1	เยี่ยมญาติ / เพื่อน	12.9
วิชาชีพเฉพาะ/อาชีพอิสระ	6.4	วัตถุประสงค์อื่นๆ	10.2
อื่นๆ	6.0	<i>ช่วงเวลาของเที่ยวบินที่เลือกเดินทาง</i>	
<i>ระดับรายได้ต่อเดือน</i>		5:00 น. - 11:00 น.	44.4
ไม่เกิน 10,000 บาท	10.6	11:01 น. - 17:00 น.	21.2
10,000-30,000 บาท	46.9	17:01 น. - 23:00 น.	34.4
30,001-50,000 บาท	18.7	<i>ความถี่ในการเดินทาง</i>	
50,001-70,000 บาท	8.6	1-3 ครั้ง	45.7
70,001-90,000 บาท	6.2	3-6 ครั้ง	30.2
มากกว่า 90,000 บาท	9.0	6-9 ครั้ง	10.2
		มากกว่า 9 ครั้งขึ้นไป	13.9

ผลการศึกษาและการอภิปรายผล

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติสำเร็จรูปเพื่อหาผลการวิจัย โดยใช้สถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ สถิติวิเคราะห์ค่าที่ แบบกลุ่มตัวอย่างเป็นอิสระต่อกัน (Independent Sample t-test) และสถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) ในการทดสอบความแตกต่างของแนวโน้มพฤติกรรมระหว่างกลุ่มประชากร เพื่อตอบคำถามการวิจัยและทดสอบสมมติฐานการวิจัยที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

คำถามการวิจัยที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลที่ต่างกัน มีแนวโน้มพฤติกรรมที่จะเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงของผู้โดยสารชาวไทยต่างกันอย่างไรร ซึ่งผลการทดสอบสมมติฐานเป็นดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2 สรุปผลการทดสอบความแตกต่างของแนวโน้มที่จะเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

สมมติฐาน	สถิติที่ใช้	ค่าสถิติ	ค่า sig
1.1 เพศ	t-test	1.280	0.201
(ความแปรปรวนเท่ากัน)			
1.2 ช่วงอายุ	F-Test	1.844	0.138
1.3 อาชีพ	F-Test	1.668	0.104
1.4 รายได้	F-Test	0.538	0.747
1.5 สถานภาพสมรส	F-Test	8.339**	0.000
1.6 ระดับการศึกษา	F-Test	0.268	0.849
1.7 ที่อยู่อาศัยต่างกัน	F-Test	4.341*	0.014

จากการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1 สรุปได้ว่า ผลการศึกษาที่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1.5 และข้อที่ 1.7 คือกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสต่างกันและกลุ่มตัวอย่างที่มีที่อยู่ปัจจุบันต่างกัน มีแนวโน้มที่จะใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่ต่างกัน และการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของแต่ละกลุ่มตัวอย่าง สรุปดังต่อไปนี้

สมมติฐานข้อที่ 1.5 ผู้โดยสารที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีแนวโน้มพฤติกรรมที่จะเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงต่างกัน เห็นได้จากค่า Sig จากผลทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยรายคู่ จำนวน 3 คู่ ระหว่างผู้โดยสารกลุ่มที่มีสถานภาพโสดกับผู้โดยสารกลุ่มที่มีสถานภาพสมรส/อยู่ด้วยกัน ผู้โดยสารกลุ่มที่มีสถานภาพโสดกับผู้โดยสารกลุ่มที่มีสถานภาพหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ และผู้โดยสารกลุ่มที่มีสถานภาพสมรส/อยู่ด้วยกันกับผู้โดยสารกลุ่มที่มีสถานภาพหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ มีแนวโน้มที่จะ

ปีที่ 10 ฉบับที่ 2/2557

เลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 0.01 และ 0.01 ตามลำดับ โดยมีผลต่างของค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.299 1.384 และ 1.085 ตามลำดับ

กล่าวได้ว่ากลุ่มผู้โดยสารที่มีสถานภาพโสดมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้บริการ HSR มากกว่ากลุ่มผู้โดยสารที่มีสถานภาพอื่น ซึ่งอภิปรายได้ว่าสถานภาพการสมรสเป็นปัจจัยส่วนบุคคล (Personal Factors) ที่มีผลต่อการตัดสินใจบริโภค โดยผู้ที่มีสถานภาพโสด การตัดสินใจในการบริโภคสิ่งใดจะเป็นไปเองโดยลำพัง (Assael, 1998 อ้างถึงใน วิมล รุ่งสัจบริรักษ์, 2550: 25) จึงไม่มีความลังเลหรือต้องรอสอบถามความเห็นจากบุคคลในครอบครัว มีอิสระทางความคิดมากกว่าผู้ที่สมรสแล้ว เนื่องจากไม่มีภาระผูกพันหรือรับผิดชอบมาก (ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ, 2541) เพราะฉะนั้นผู้โดยสารที่มีสถานภาพโสด จึงอิสระในด้านการเดินทางมากกว่า ส่งผลต่อแนวโน้มในการตัดสินใจเลือกเดินทางที่เร็วและเด็ดขาดกว่าผู้โดยสารที่มีสถานภาพอื่นๆ

สมมติฐานข้อที่ 1.7 ผู้โดยสารที่มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันต่างกัน มีแนวโน้มพฤติกรรมที่จะเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงต่างกัน เห็นได้จากค่า Sig. จากผลทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยรายคู่ระหว่างผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ กับผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ในเชียงใหม่ มีแนวโน้มที่จะเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีผลต่างของค่าเฉลี่ยเท่ากับ -0.419

กล่าวได้ว่าผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่มีแนวโน้มที่จะใช้บริการรถไฟความเร็วสูงมากกว่าผู้โดยสารที่อาศัยในพื้นที่อื่นๆ แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ มีมุมมองด้านบวกและมีความกระตือรือร้นต่อรูปแบบการเดินทางใหม่ๆ มากกว่าผู้โดยสารในพื้นที่อื่น รวมถึงจังหวัดเชียงใหม่มีทางเลือกในการเดินทางระหว่างเมืองที่ไม่มาก หากเปรียบเทียบกับพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ ส่งผลให้ผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ มีความต้องการและมีแนวโน้มที่จะทดลองใช้บริการการเดินทางรูปแบบใหม่มากกว่า

คำถามการวิจัยที่ 2 พฤติกรรมการเดินทางที่ต่างกัน มีแนวโน้มพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟความเร็วสูงของนักท่องเที่ยวชาวไทยต่างกันอย่างไร ซึ่งผลการทดสอบสมมติฐานเป็นดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 3 สรุปผลการทดสอบความแตกต่างของแนวโน้มที่จะเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูง จำแนกตามพฤติกรรมการเดินทาง

สมมติฐาน	สถิติที่ใช้	ค่าสถิติ	ค่า sig
2.1 วัตถุประสงค์การเดินทาง	F-Test	1.034	0.377
2.2 ช่วงเวลาเดินทางต่างกัน	F-Test	3.379 [*]	0.035
2.3 ความถี่ในการเดินทาง	Brown-Forsythe	251.157	0.762

จากการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 2 กล่าวได้ว่าผลการศึกษาที่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 2.2 คือพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเดินทางช่วงเวลาที่แตกต่างกัน มีแนวโน้มที่จะใช้บริการรถไฟความเร็วสูงต่างกัน และจากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของผู้โดยสารกลุ่มที่เลือกเดินทางในช่วงเวลาต่างกัน ระหว่างผู้โดยสารกลุ่มที่เลือกเดินทางในช่วงเวลา 5:00 น. - 11:00 น. กับผู้โดยสารกลุ่มที่เลือกเดินทางในช่วงเวลา 17:01 น. - 23:00 น. มีค่า Sig เท่ากับ 0.015 หมายความว่าผู้โดยสารกลุ่มที่เลือกเดินทางในช่วงเวลา 5:00 น. - 11:00 น. มีแนวโน้มที่จะใช้บริการรถไฟความเร็วสูงที่ต่ำกว่า ผู้โดยสารที่เลือกเดินทางในช่วงเวลา 17:01 น. - 23:00 น. อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และมีผลต่างของค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.346 ส่วนกลุ่มช่วงเวลาคู่อื่นไม่พบความแตกต่างที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

กล่าวได้ว่ากลุ่มผู้โดยสารที่เลือกเดินทางช่วงเวลา 17:01น. - 23:00 น.มีแนวโน้มที่จะเลือกใช้บริการ HSR มากกว่ากลุ่มผู้โดยสารอื่น ปัจจัยด้านช่วงเวลานี้เป็นคุณลักษณะหนึ่งของการเดินทาง (Characteristics of the journey) ที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางตามแนวคิดของ Ortuzar and Willumsen (2011: 208) และสอดคล้องกับลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัท (ร้อยละ 38.8) ซึ่งช่วงเวลาหลังเลิกการทำงาน (ตั้งแต่ 17:00 น. เป็นต้น) จึงเป็นเวลาที่สะดวกในการเดินทางมากที่สุดสำหรับกลุ่มตัวอย่างเหล่านั้น

บทสรุป

จากผลการศึกษาวิจัยเรื่อง แนวโน้มพฤติกรรมที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงของผู้โดยสารชาวไทย เทียบกับการเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ทำให้ทราบถึงผู้โดยสารกลุ่มเป้าหมายที่มีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง หากมีการเปิดให้บริการ ทั้งนี้เพื่อตอบคำถามงานวิจัยในข้อที่ 3 ที่นำไปสู่การเสนอแนะแนวทางและรูปแบบการให้บริการของ HSR ในการตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพได้ และพัฒนา

HSR ให้เป็นอีกทางเลือกในการเดินทางที่เหมาะสมกับพฤติกรรมผู้บริโภคและสร้างผลประโยชน์ที่ดีให้แก่องค์กรที่จะเข้ามาบริหารจัดการ HSR รวมถึงความคุ้มค่าในการลงทุนที่มาจากงบประมาณของภาครัฐ และจะสามารถยกระดับศักยภาพระบบคมนาคมขนส่งของประเทศได้เป็นผลสำเร็จ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อองค์กรและหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ (1) หน่วยงานที่กำหนดนโยบายและแผนการก่อสร้าง HSR ประกอบไปด้วย สนข. และกระทรวงคมนาคม (2) องค์กรผู้รับผิดชอบดูแลการให้บริการ HSR (ผู้ให้บริการ) ที่จะจัดตั้งขึ้น เมื่อ HSR เปิดให้บริการ เพื่อบริหารจัดการองค์กร วางแผนกลยุทธ์และนวัตกรรมบริการ โดยเฉพาะแผนการตลาด เพื่อเสริมสร้างสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันขององค์กร (3) สายการบินที่ให้บริการในเส้นทางเดียวกับการศึกษาวิจัยครั้งนี้ หรือในเส้นทางใกล้เคียง

ข้อเสนอแนะ

ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาในการส่งมอบบริการแก่กลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่มีศักยภาพ ดังต่อไปนี้

เมื่อพิจารณาถึงกลุ่มผู้โดยสารที่เคยใช้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมการเดินทาง ร่วมกับการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง กล่าวได้ว่าผู้โดยสารกลุ่มดังกล่าวมีลักษณะที่ตอบสนองต่อคุณลักษณะการเดินทางที่ใกล้เคียงกันระหว่าง LCCs และ HSR ดังนั้นเมื่อ HSR ในประเทศไทยเปิดให้บริการ โดยเฉพาะในเส้นทางที่ได้ทำการเก็บข้อมูลหรือเส้นทางที่มีความใกล้เคียงกัน องค์กรผู้ให้บริการ HSR จำเป็นจะต้องวางแผน จัดการและพัฒนากลยุทธ์ด้านการตลาด โดยคำนึงถึงกลุ่มผู้โดยสารที่มีศักยภาพเป็นกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่สำคัญและมีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางกับสายการบินต้นทุนต่ำ ได้แก่ (1) กลุ่มผู้โดยสารที่มีสถานภาพโสด (2) กลุ่มผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ และ (3) กลุ่มผู้โดยสารที่สามารถเดินทางในช่วงเวลา 17:01 น. - 23:00 น. และควรปรับตารางการให้บริการในช่วงเวลาที่กลุ่มเป้าหมายต้องการหรือนิยมที่จะใช้บริการ เป็นการเพิ่มความสะดวกและบริการที่ตรงใจให้แก่กลุ่มเป้าหมายได้

ดังนั้นช่วงแรกของการดำเนินธุรกิจ ผู้ให้บริการ HSR สามารถพัฒนาและกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาด (Marketing Strategy) แบ่งส่วนแบ่งตลาด (Segmentation) วางตำแหน่งผลิตภัณฑ์

(Positioning) และกำหนดกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย (Targeting) ได้อย่างชัดเจน ตรงกลุ่มและดำเนินกลยุทธ์ที่สามารถตอบสนองความต้องการแต่ละกลุ่มเป้าหมายเหล่านั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ข้อเสนอแนะที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ในมุมมองด้านการแข่งขันทางธุรกิจ ที่พบว่าแม้ว่ารูปแบบการเดินทางด้วย LCCs และ HSR มีแนวโน้มที่จะแข่งขันกันภายในธุรกิจการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจาก HSR มีศักยภาพและโอกาสที่จะเป็นสินค้าและบริการทดแทน (Substitute Product and Service) การเดินทางด้วยเครื่องบิน แต่เนื่องด้วยแนวเส้นทาง HSR ที่วิ่งให้บริการผ่านบริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งเป็นฐานการปฏิบัติการบินของ LCCs ดังนั้นผู้ให้บริการทั้ง 2 ประเภท (HSR และ LCCs) จึงควรกำหนดวิธีการในการดำเนินนโยบายและพยายามสร้างความร่วมมือที่ใกล้ชิดระหว่างกัน เพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขัน การแย่งชิงลูกค้าระหว่างกัน และการขายตัดราคา ความร่วมมือระหว่างกันจะเป็นประโยชน์ต่อทั้ง 2 องค์กร จากการสร้างเครือข่ายการเดินทางและส่งต่อผู้โดยสาร (Feeder) ระหว่าง 2 ระบบ ตัวอย่างเช่น LCCs สามารถส่งต่อผู้โดยสารที่เดินทางถึงท่าอากาศยานดอนเมือง และเชื่อมต่อการเดินทางกับ HSR ที่สถานีดอนเมือง เพื่อไปยังจังหวัดอื่นในแนวเส้นทางของ HSR ที่ให้บริการหรือผู้โดยสารของ HSR สามารถเดินทางจากเมืองต่างๆ มายังสถานีดอนเมือง เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางทางอากาศกับ LCCs ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ไปยังปลายทางที่ LCCs ให้บริการ

สำหรับธุรกิจสายการบิน การดำเนินนโยบายสร้างความร่วมมือกับผู้ให้บริการ HSR เป็นการสร้างพันธมิตรเครือข่ายการเดินทาง (Network Alliance) เพื่อทดแทนการให้บริการการบินในเส้นทางระยะสั้น หรือ Short-Distance Aircraft Services (Jeng and Su, 2013: 134) ความร่วมมือจะเป็นการผสานจุดเด่นให้กับคุณลักษณะการเดินทางของทั้ง 2 ระบบเข้าด้วยกัน และช่วยเติมเต็มความต้องการของผู้โดยสารในการเดินทางที่มีความหลากหลายยิ่งขึ้น ดังเช่นความร่วมมือที่เกิดขึ้นระหว่างกันในหลายประเทศในแถบทวีปยุโรป (Cokasova, 2003: 1) อาจกล่าวได้โดยสรุปว่า นโยบายความร่วมมือในลักษณะนี้ จะยิ่งสร้างคุณค่าเพิ่มและมูลค่าเพิ่มให้แก่กลุ่มผู้โดยสารของ LCCs และผู้โดยสารกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพของ HSR ในอนาคต รวมถึงดึงดูดผู้โดยสารในกลุ่มอื่นๆ ให้มาใช้บริการ และผู้ให้บริการทั้ง 2 รูปแบบต่างจะได้รับประโยชน์ร่วมกัน (Win-Win) จากนโยบายสร้างความร่วมมือกันนี้ และท้ายที่สุดผู้ให้บริการเหล่านั้น จะบริหารจัดการการขนส่งผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนต่อไปได้

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาเพิ่มเติมในเชิงลึก และศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยต่างๆ ในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางแยกตามกลุ่มผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อท่องเที่ยวและพักผ่อน (Leisure Trip) กับกลุ่มผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจหรือทำงาน (Business Trip) เนื่องจากลักษณะของกลุ่มตัวอย่างครั้งนี้ พบว่ากลุ่มผู้โดยสารทั้งสอง เป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนที่สูง โดยแต่ละกลุ่มอาจมีปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเดินทาง แนวโน้มพฤติกรรมในการเลือกรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกันไป

2. ควรศึกษาเพิ่มเติมประชากรและกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสาร นอกเหนือจากพื้นที่กรุงเทพฯ และจังหวัดเชียงใหม่ โดยเฉพาะพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงที่เหลืออีก 3 เส้นทาง (กรุงเทพฯ – หนองคาย กรุงเทพฯ – ระยอง และกรุงเทพฯ – ปาดังเบซาร์ ตามที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทของ สนข. เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยต่างๆ ในการเลือกเดินทางด้วย HSR ว่ามีความแตกต่างอย่างไรกับในเส้นทางที่ศึกษาครั้งนี้ (กรุงเทพฯ – เชียงใหม่)

3. ควรศึกษาเพิ่มเติมหลังจากที่ HSR ได้เปิดให้บริการ เพื่อเปรียบเทียบแนวโน้มพฤติกรรมการเดินทางก่อนการให้บริการและพฤติกรรมการเดินทางหลังการให้บริการของกลุ่มผู้โดยสาร และสามารถนำไปใช้ในการปรับปรุงการบริการให้สอดคล้องกับความต้องการที่แท้จริงของผู้โดยสารได้

4. เนื่องจากช่วงที่ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูล (เมษายน 2557) เกิดกระแสวิพากษ์วิจารณ์ในสังคมเกี่ยวกับพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินจำนวน 2 ล้านล้านบาท เพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของประเทศ โดยที่โครงการรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย ถูกโยงเข้ากับประเด็นทางการเมืองอย่างกว้างขวาง ถึงแม้ว่าผู้วิจัยได้ออกแบบแบบสอบถามที่ปราศจากเนื้อหาที่มีความเชื่อมโยงกับการเมือง และชี้แจงถึงความจำเป็นและวัตถุประสงค์ในการวิจัยแก่ผู้ตอบแบบสอบถามทุกครั้งก็ตาม แต่อาจจะมีผลต่อความเอนเอียงหรืออคติในการให้ข้อมูลอยู่บ้าง ดังนั้น การศึกษาครั้งต่อไป ควรพิจารณาถึงช่วงเวลาในการเก็บข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เที่ยงตรงมากที่สุด

บรรณานุกรม

ฉลองภพ สุธงศ์กัณญาญ์ และคณะ. (2555). การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค. รายงานการวิจัย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.

ธนิศา อิสรา. (2557). ทิศทางท่องเที่ยวไทยปี 57 ตั้งเป้ารายได้สะพัด 1.35 ล้านล้านบาท. บ้านเมือง: 7,

- บุญเลิศ ตั้งจิตวัฒนา. (2548). *การขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว*. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์วิชาการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.
- ยุทธกิจ ครุฑาโรจน์. (2548). *แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเชียงใหม่และกรุงเทพมหานครโดยรวมตัวแปรแฝง*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ. (2541). *การบริหารการตลาดยุคใหม่*. กรุงเทพฯ: ดวงกมลสมัย.
- Assael, Henry. (1998) อ้างถึงใน วิมล รุ่งสัจบริรักษ์ (2550). *พฤติกรรมบริโภคกาแฟในร้านกาแฟฟรีเมียม: กรณีศึกษาผู้บริโภคในย่านธุรกิจของกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- Jeng, C. R., & Su, C.-H. (2013). The Predicament of Domestic Airline Service After the Introduction of Taiwan High-Speed Rail. *Transportation Journal*. 52(1).
- Ortuzar and Willumsen. (2011). *Modelling Transport*. 4th ed. West Sussex. John Wiley & Sons.