

การเลือกรูปแบบการโดยสารทางบกของผู้โดยสารจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย
ไปยังแขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
Travel Modal Choice of Land passenger Transportation Choosing from Nong
Khai Province, Thailand to Luang Prabang Province,
Lao People's Democratic Republic

กมลรส ทำจ้อม¹ ศักรินทร์ นนทพจน์²
Gamonros Thamjom, Sakkarin Nonthapot

บทคัดย่อ (Abstract)

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางทางบกของผู้โดยสารที่จะเดินทางจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทยไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว และ 2) ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางหนองคาย-หลวงพระบาง สปป.ลาว การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ วิธีการวิจัยเชิงสำรวจ ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้โดยสารชาวไทยที่มีความประสงค์จะเดินทางจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย ไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว ซึ่งเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง รถตู้ และรถไฟความเร็วสูง (ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางในอนาคต) จำนวนทั้งสิ้น 400 ตัวอย่าง และการวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรม STATA โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าสูงสุด ค่าต่ำสุด ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน รวมถึงการใช้แบบจำลองเนสต์โลจิสต์

ผลการศึกษาพบว่า 1) ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางทางบกของผู้โดยสารที่จะเดินทางจากจังหวัดหนองคายประเทศไทยไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป. ลาว ได้แก่ ระยะเวลาในการเดินทางและอายุของผู้โดยสาร และ 2) ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางหนองคาย-หลวงพระบาง ได้แก่ เพศ และรายได้

คำสำคัญ (Keyword): รูปแบบการเดินทางทางบก; รถไฟความเร็วสูง; แบบจำลองเนสต์โลจิสต์

Abstract

This research aimed to examine: 1) the factors affecting the choice of land transportation modes of passengers traveling from Nong Khai Province, Thailand to Luang Prabang Province (Lao PDR), and 2) the factors affecting the choice of using the high-speed rail service between Nong Khai and Luang Prabang. Data were collected from 400 Thai passengers intending to travel from Nong Khai, Thailand, to Luang Prabang, Lao PDR, using three modes

Received: 2025-08-03 Revised: 2025-09-07 Accepted: 2025-09-10

¹ นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศและการท่องเที่ยว คณะสหวิทยาการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น Master Student in International and Tourism Economics, Faculty of Interdisciplinary Studies, Khon Kaen University. E-mail: gamonros@kkumail.com

² รองศาสตราจารย์ อาจารย์ประจำคณะสหวิทยาการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น Associate Professor, Faculty of Interdisciplinary Studies, Khon Kaen University. E-mail: sakkno@kku.ac.th

of transportation: buses, vans, and high-speed rail (a future travel option). Data analysis was performed using STATA software, applying descriptive statistics such as frequency, percentage, maximum, minimum, mean, and standard deviation, as well as using the Nested Logit Model.

The results of the study showed that 1) Factors influencing passengers' choices of land transportation modes when traveling from Nong Khai Province, Thailand to Luang Prabang Province, Laos were: travel time and passengers' age. And 2) Factors affecting the choice of using the high-speed train service on the Nong Khai-Luang Prabang route were gender and income.

Keyword: land transportation modes; high-speed train; Nested Logit Mode

บทนำ (Introduction)

การคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิตของประชาชนทั้งในระดับประเทศและภูมิภาค โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กุลนิดา แวรวรวิงค์ และพรเพ็ญวรสิทธา, 2561: 58-79) ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวได้ร่วมมือกันพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคอินโดจีนเข้ากับเครือข่ายเศรษฐกิจขนาดใหญ่ หนึ่งในเส้นทางสำคัญคือ จังหวัดหนองคาย ซึ่งมีบทบาทเป็นจุดผ่านแดนหลักของไทย โดยเชื่อมต่อกับนครหลวงเวียงจันทน์ และมีศักยภาพขยายต่อไปยังแขวงหลวงพระบางซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของลาว (ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน, 2562)

โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 ซึ่งเชื่อมกรุงเทพฯ กับหนองคาย และการเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟลาว-จีนที่เปิดใช้แล้วตั้งแต่ปี 2564 ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่มีบทบาทสำคัญในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางของประชาชน (ประชาชาติธุรกิจ, 2562; กรุงเทพธุรกิจ, 2562) แม้เส้นทางรถไฟดังกล่าวจะยังอยู่ในระหว่างการพัฒนา แต่ย่อมส่งผลต่อการรับรู้ การคาดหวัง และพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร โดยเฉพาะในเส้นทางข้ามพรมแดนอย่างหนองคาย-หลวงพระบาง ที่มีทั้งการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว การค้าขาย และการเยี่ยมเยียนญาติพี่น้อง

จากการศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร พบว่าปัจจัยด้านรายได้ ความถี่ในการเดินทาง ความปลอดภัย และราคาค่าตัวโดยสาร เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรูปแบบการเดินทาง (สุวิมล สมนวิวัฒน์ (2557) ปัจจัยด้านวัตถุประสงค์การเดินทาง ระยะเวลา และต้นทุนโดยตรง มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเช่นกัน (ปิโยรส ยังอยู่ดี (2559) ทั้งนี้ งานวิจัยส่วนใหญ่เน้นไปที่การเดินทางภายในประเทศหรือการเดินทางทางอากาศ แต่ยังไม่พบการศึกษาที่ใช้แบบจำลองเนสเตดโลจิต (Nested Logit Model) ในการอธิบายพฤติกรรมทางเลือกการเดินทางข้ามพรมแดนทางบกโดยเฉพาะเส้นทางหนองคาย-หลวงพระบาง

ดังนั้น การวิจัยครั้งนี้จึงมุ่งเน้นเติมเต็มช่องว่างดังกล่าว โดยการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกการเดินทางทางบก (รถโดยสารประจำทาง รถตู้ และรถไฟความเร็วสูงในอนาคต) ผ่านแบบจำลองเนสเตดโลจิต เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการ การศึกษานี้จึงมี

ความสำคัญทั้งเชิงวิชาการในการขยายกรอบการประยุกต์ใช้แบบจำลอง และเชิงนโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการเดินทางข้ามพรมแดนในอนาคต

วัตถุประสงค์การวิจัย (Research Objectives)

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางทางบกของผู้โดยสารที่จะเดินทางจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทยไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางหนองคาย-หลวงพระบาง สปป.ลาว

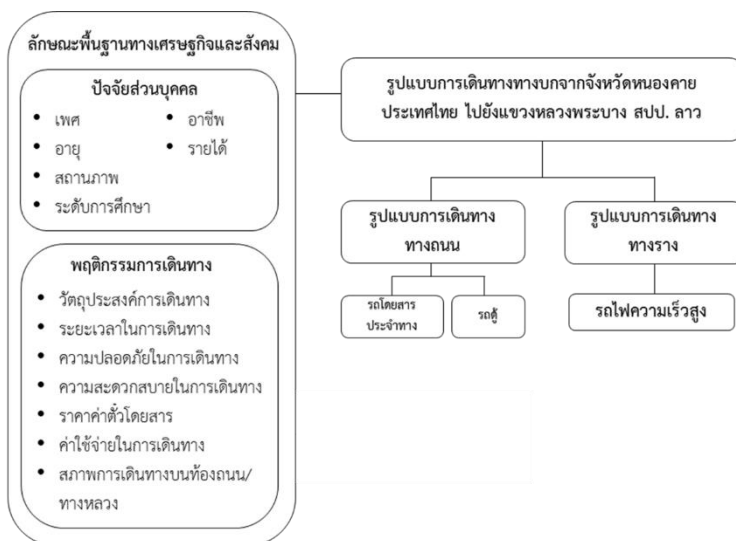
สมมติฐานการวิจัย (Research Hypothesis)

สมมติฐานที่ 1 ลักษณะทั่วไปของผู้โดยสารทางบกประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ มีผลกระทบเชิงบวกต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางทางบกของผู้โดยสารที่จะเดินทางจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย ไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว

สมมติฐานที่ 2 พฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารซึ่งประกอบด้วย วัตถุประสงค์ของการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง ความปลอดภัยในการเดินทาง ความสะดวกสบายในการเดินทาง ราคาตั๋วโดยสาร ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และสภาพการเดินทางบนท้องถนน/ทางหลวง มีผลกระทบเชิงบวกต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางทางบกของผู้โดยสารที่จะเดินทางจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย ไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว

กรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Framework)

จากการศึกษาข้อมูลโดยการทบทวน แนวคิด ทฤษฎี วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนข้อมูลต่าง ๆ โดยประยุกต์จากสุมิล สุนนวิวัฒน์ (2557) และปิโยรส ยิ่งอยู่ดี (2559) สามารถสรุปกรอบแนวคิดในการศึกษาได้ ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 แสดงกรอบแนวคิดในการศึกษา

จากภาพที่ 1 แสดงถึงกรอบแนวคิดในการศึกษา เพื่อการศึกษาปัจจัยต่าง ๆ ที่จะส่งผลกระทบต่อ การเลือกรูปแบบการเดินทางทางบกของผู้โดยสาร ซึ่งประกอบด้วย ปัจจัยด้านลักษณะพื้นฐานทางเศรษฐกิจ และสังคมของผู้โดยสาร ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ (เสาวนีย์ วิริยะศักดิ์ไพศาล และคณะ, 2562: 94-103) ปัจจัยด้านพฤติกรรมการเดินทาง ได้แก่ วัตถุประสงค์การเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง ความปลอดภัยในการเดินทาง ความสะดวกสบายในการเดินทาง ราคาตั๋วโดยสาร ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และสภาพการเดินทางบนท้องถนน/ทางหลวง (สุวิมล สมนวีวัฒน์ (2557); ปีโยรส ยังอยู่ดี (2559); เสาวนีย์ วิริยะศักดิ์ไพศาล และคณะ, 2562: 94-103) โดยรูปแบบการเดินทางทางบกจากจังหวัดหนองคายประเทศไทย ไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว ประกอบด้วย รูปแบบการเดินทางทางราง (Railway) คือรถไฟความเร็วสูง (High speed Train) และรูปแบบการเดินทางทางถนน (Railroad) ได้แก่ รถบัส (Bus) และรถตู้ (Van) ทั้งนี้ ทางเลือกรูปแบบการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงเส้นทางหนองคาย-หลวงพระบาง สปป.ลาว เป็นทางเลือกของการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

วิธีดำเนินการวิจัย (Research Methods)

1. ขอบเขตของการวิจัย

1.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางทางบกของผู้โดยสารที่จะเดินทางจาก จังหวัดหนองคายประเทศไทยไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว และปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเลือกใช้ บริการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางหนองคาย-หลวงพระบาง สปป.ลาว

เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงจีน-ไทย รวมไปถึงโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทาง หนองคาย-หลวงพระบาง เป็นโครงการที่จะก่อสร้างแล้วเสร็จในอนาคต ดังนั้น จึงสมมติให้รถไฟความเร็วสูง เส้นทางหนองคาย-หลวงพระบาง เป็นหนึ่งในทางเลือกของรูปแบบการเดินทางทางบกจากจังหวัดหนองคายไป ยังแขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว แม้ว่าในปัจจุบันโครงการยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างและยังไม่เปิดให้บริการ จริง และในการสอบถามความคิดเห็นของผู้โดยสารจะใช้การอธิบายโดยรูปภาพก่อนเสมอเพื่อให้ผู้ตอบ แบบสอบถามเข้าใจถึงโครงการรถไฟความเร็วสูงดังกล่าวมากขึ้น ดังนั้น ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามจึงอาจ สะท้อนถึงความรู้และความคาดหวังของผู้โดยสารมากกว่าพฤติกรรมการเลือกใช้จริงเมื่อโครงการเปิด ให้บริการ

1.2 ขอบเขตด้านประชากร กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้โดยสารชาวไทยที่มีความประสงค์จะเดินทางจาก จังหวัดหนองคาย ประเทศไทย ไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว ซึ่งเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง รถตู้ และรถไฟความเร็วสูง สามารถคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างได้โดยการไม่ทราบประชากรทั้งหมด โดยกำหนด ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 และค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้คือ 0.05 โดยใช้สูตร การคำนวณกลุ่มตัวอย่างของ W.G. Cochran (1953) อ้างถึงในยุทธ โกยวรรณ (2551) ในกรณีนี้ไม่ทราบ จำนวนผู้โดยสารที่แน่นอน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ในการคำนวณหาขนาดตัวอย่างที่เหมาะสม ดังนั้น จึงสามารถคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยไม่ทราบประชากรทั้งหมดได้ดังนี้

$$\text{สูตร} \quad n = \frac{p(1-p)z^2}{e^2} \quad \dots\dots\dots(1)$$

เมื่อ n คือ จำนวนตัวอย่าง หรือขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

p	คือ	สัดส่วนที่ต้องการสุ่ม
e	คือ	ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้
z	คือ	ค่าความเชื่อมั่น

$$\text{แทนค่าในสูตร} \quad n = \frac{0.5(1-0.5)1.96^2}{0.05^2} \dots\dots\dots(2)$$

$$n = 384.16$$

ดังนั้น เพื่อให้ข้อมูลมีความน่าเชื่อถือมากขึ้นจึงกำหนดให้กลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 400 ตัวอย่าง

1.3 ขอบเขตด้านพื้นที่ การวิจัยครั้งนี้เก็บรวบรวมข้อมูลจาก 3 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟจังหวัดหนองคาย (สถานีเชื่อมต่อการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ) สถานีรถโดยสารระหว่างประเทศ (คิวรถท่าอุดม) และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย (สถานีเชื่อมต่อการขนส่งทางบกระหว่างประเทศไทยไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป. ลาว โดยแบ่งสัดส่วน 5: 3: 2 ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 การแบ่งสัดส่วนของตัวอย่างจำแนกตามสถานที่เก็บแบบสอบถาม

สถานที่ในการเก็บแบบสอบถาม	จำนวนสัดส่วน (ร้อยละ)	ผู้โดยสาร ชาวไทย (ชุด)
สถานีรถโดยสารระหว่างประเทศ (คิวรถท่าอุดม)	50	200
สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย	30	120
สถานีรถไฟจังหวัดหนองคาย	20	80
รวม	100	400

ที่มา: จากการคำนวณ

1.4 ขอบเขตด้านระยะเวลา เดือนธันวาคม พ.ศ. 2564 ถึงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2565

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ใช้แบบสอบถาม โดยผู้วิจัยได้สร้างจากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีที่และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยข้อมูลที่ได้จากการเก็บแบบสอบถาม ประกอบไปด้วย 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ของผู้โดยสารที่มีความประสงค์จะเดินทางจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย ไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว ซึ่งได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ส่วนที่ 2 ข้อมูลลักษณะพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารที่มีความประสงค์จะเดินทางจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย ไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป. ลาว และส่วนที่ 3 ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางทางบกจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย ไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป. ลาว โดยแบบจำลองเนสเต็ดโลจิต

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษานี้เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 ตัวอย่าง จากพื้นที่ 3 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟจังหวัดหนองคาย (สถานีเชื่อมต่อการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ) สถานีรถโดยสารระหว่างประเทศ (คิวรถท่าอุดม) และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคาย พร้อมทั้งเก็บแบบสอบถามคืนด้วยตัวเองทุกฉบับ

ทั้งนี้ ในการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือสามารถแบ่งเป็น 2 กรณี คือ การทดสอบความตรง (validity) ของแบบสอบถาม ด้วยการหาดัชนีความสอดคล้อง (Index of Consistency: IOC) และการทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม จากการเก็บข้อมูลจริงเบื้องต้นจำนวน 30 ชุด เพื่อนำมาปรับปรุงแบบสอบถามก่อนการเก็บข้อมูลจริงทั้งหมด 400 ชุด

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป เพื่อให้ทราบถึงลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สถิติเชิงพรรณนาในการวิเคราะห์ค่าสถิติต่าง ๆ ของตัวแปรในสมการโครงสร้าง ได้แก่ ค่าความถี่ร้อยละ ค่าสูงสุด ค่าต่ำสุด ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

4.2 การประมาณแบบจำลองเนสต์โลจิสต์ เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางทางบกของผู้โดยสารที่จะเดินทางจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย ไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว ในแต่ละลำดับขั้น โดยวิเคราะห์ผลจากการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางทางบกและประเภทยานพาหนะของผู้โดยสาร

กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษาทางเลือกในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารที่จะเดินทางจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย ไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว เพื่อทำการวิเคราะห์ลำดับขั้นของการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารว่ามีปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางทางบกของผู้โดยสาร ซึ่งการวิจัยครั้งนี้ได้ทำการประยุกต์ตัวแปรเกี่ยวกับลำดับขั้นของการตัดสินใจของผู้โดยสารด้วยการใช้แบบจำลองเนสต์โลจิสต์ (Greene, 2007: อ้างถึงใน สุวิมล สมุนวิวัฒน์, 2557) โดยการวิจัยครั้งนี้ได้สมมติให้ผู้โดยสารมีความต้องการทำการตัดสินใจเลือกรูปแบบในการเดินทางทางบก จึงทำให้ผู้โดยสารมีการตัดสินใจเป็นลำดับขั้น ดังต่อไปนี้

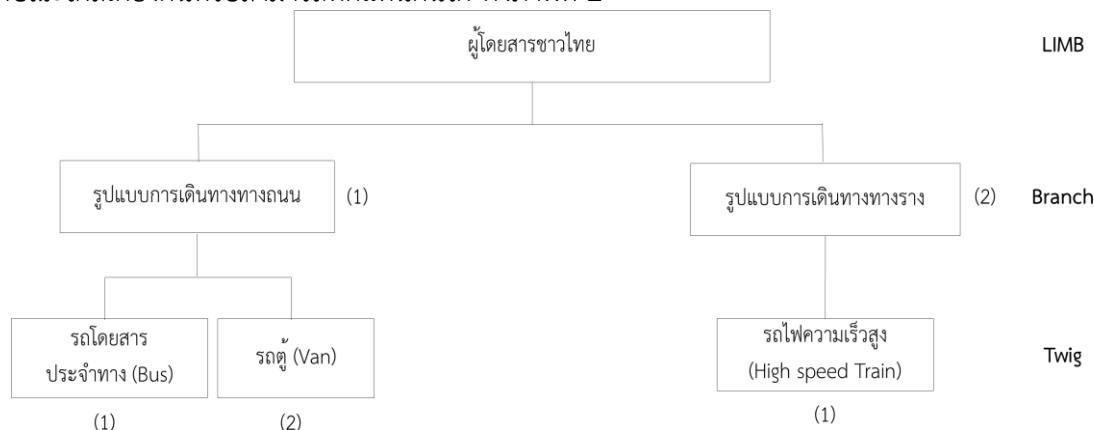
ลำดับขั้นแรก คือ ผู้โดยสารจะทำการตัดสินใจก่อนว่าจะเลือกรูปแบบการเดินทางที่ลักษณะการเดินทางด้วยรูปแบบการขนส่งทางถนน (Railroad) หรือรูปแบบการเดินทางทางราง (Railway)

ลำดับขั้นที่สอง คือ ในลำดับขั้นตอนนี้แสดงว่าผู้โดยสารได้ทำการตัดสินใจเลือกลักษณะรูปแบบการเดินทางในลำดับขั้นแรกแล้ว ขั้นตอนต่อมาผู้โดยสารจะทำการเลือกประเภทยานพาหนะในการเดินทางที่ให้ความพึงพอใจสูงสุด ดังต่อไปนี้

1) ถ้าผู้โดยสารเลือกรูปแบบการเดินทางที่ลักษณะการเดินทางด้วยรูปแบบการขนส่งทางถนน (Railroad) จะทำการตัดสินใจเลือกเฉพาะรถโดยสารประจำทาง (Bus) หรือรถตู้ (Van)

2) ถ้าผู้โดยสารเลือกรูปแบบการเดินทางที่ลักษณะการเดินทางด้วยรูปแบบการเดินทางทางราง (Railway) จะทำการตัดสินใจเลือกเฉพาะรถไฟความเร็วสูง (High speed Train)

ดังนั้น แบบจำลองเนสต์โลจิสต์จึงเป็นแบบจำลองที่เหมาะสมที่สุดในการศึกษาการอธิบายโครงสร้างที่มีลักษณะใกล้เคียงกันหรือสามารถทดแทนกันได้ ดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 รูปแบบทางเลือกของการเดินทางทางบก

ที่มา: กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษาทางเลือกในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง

ผลการวิจัย (Research Results)

การศึกษา ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามไปทดสอบความตรง (Validity) ของแบบสอบถามด้วยการหาดัชนีความสอดคล้อง (IOC) และการทดสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม (Reliability) จากการเก็บข้อมูลจริงเบื้องต้นทั้ง 30 ฉบับมีค่าอยู่ระดับที่ยอมรับเบื้องต้นได้ และทั้ง 400 ฉบับมีค่าเท่ากับ 0.6 สะท้อนให้เห็นว่าแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือ จากนั้นได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากผู้โดยสารชาวไทยในพื้นที่ซึ่งผู้โดยสารมีโอกาสในการเดินทางผ่านแดนด้วยสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 ตามสถานที่ 3 แห่ง จำนวน 400 ตัวอย่าง โดยไม่ซ้ำกับ Pilot Study และทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ด้วยสถิติเชิงพรรณนา และการใช้สถิติค่าความถี่ ร้อยละ ค่าสูงสุด ค่าต่ำสุด ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การใช้แบบจำลองเนสต์เตดโลจิสติก แบบจำลองการวิเคราะห์สมการถดถอยแบบ Interval Regression Model และค่าสถิติ Chi-Square โดยผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

1. ลักษณะพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้โดยสารทางบก

1.1 ข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ของผู้โดยสาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง มีอายุ 21-30 ปี สถานภาพโสด มีการศึกษาต่ำกว่าระดับปริญญาตรี ประกอบอาชีพพนักงานเอกชน/รับจ้าง และมีรายได้อยู่ในช่วง 10,000-30,000 บาทต่อเดือน

1.2 พฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารที่เลือกใช้รูปแบบการโดยสารทางบก พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว/พักผ่อน ใช้เวลาในการเดินทางอยู่ในช่วง 8-10 ชั่วโมง ขณะเดียวกันปัจจัยที่ผู้โดยสารคำนึงถึงในการเลือกรูปแบบการเดินทางทางบกมากกว่าร้อยละ 95 ได้แก่ ความปลอดภัยในการเดินทาง ความสะดวกสบายในการเดินทาง ราคาค่าตัวโดยสาร ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และสภาพการเดินทางบนท้องถนน/ทางหลวง นอกจากนี้ผู้โดยสาร ร้อยละ 86 ยังคำนึงถึงปัจจัยอื่น ๆ อีกด้วย เช่น อาหาร สภาพอากาศ สภาพเศรษฐกิจ การเมือง ที่พักอาศัย วัฒนธรรม และภาษา

2. ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรูปแบบการเดินทางทางบกโดยใช้แบบจำลองเนสต์เตดโลจิสติก

ผลการศึกษาการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองเนสต์เตดโลจิสติกในกลุ่มปัจจัยด้านต่างๆ ที่แสดงถึงความเป็นไปได้ในการเลือกตัวแปรปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรูปแบบการเดินทางทางบกต่อทางเลือกใดทางหนึ่งในแต่ละลำดับขั้น โดยลำดับขั้นแรกผู้โดยสารทำการตัดสินใจเลือกลักษณะของรูปแบบการเดินทางทางบก ดังตารางที่ 2 แล้วจึงตัดสินใจเลือกประเภทยานพาหนะในการเดินทางในลำดับขั้นที่สอง ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรูปแบบการเดินทางทางบก โดยแบบจำลองเนสต์เตดโลจิสติก

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ (B)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.E.)	P> z	EXP(B)
ลักษณะของรูปแบบการเดินทางทางบก				
รูปแบบการเดินทางทางราง (Railway)				

ระยะเวลาในการเดินทาง (ชั่วโมง)	0.83761*	0.41021	0.041	2.311
อายุ (ปี)	-0.27348*	0.12246	0.026	1.315

หมายเหตุ: * มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตัวแปรตาม: การเลือกรูปแบบการเดินทาง (0 = ถนน, 1 = ราง)

หน่วยวัด: ระยะเวลา = ชั่วโมง, อายุ = ปี

จากการคำนวณในตารางที่ 2 สามารถสรุปได้ว่า

ลำดับขั้นแรกของลักษณะของรูปแบบการเดินทาง ได้กำหนดให้ 1) ปัจจัยส่วนบุคคลซึ่งได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ และ 2) ปัจจัยด้านพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร ได้แก่ วัตถุประสงค์การเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง ความปลอดภัยในการเดินทาง ความสะดวกสบายในการเดินทาง ราคาค่าตัวโดยสาร ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และสภาพการเดินทางบนท้องถนน/ทางหลวงเป็นปัจจัยสำคัญในการที่ผู้โดยสารใช้เป็นตัวแปรในการตัดสินใจเลือกลักษณะของรูปแบบการเดินทางที่มีผลต่อการตัดสินใจในลำดับขั้นนี้ โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ได้จากการวิเคราะห์ ประกอบด้วย

1. ระยะเวลาในการเดินทาง พบว่า มีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.83761 แสดงให้เห็นว่าระยะเวลาในการเดินทาง มีผลต่อการตัดสินใจเลือกลักษณะของรูปแบบการเดินทาง โดยความน่าจะเป็นของผู้โดยสารมีโอกาสสูงที่จะตัดสินใจเลือกใช้บริการรูปแบบการเดินทางทางราง (Railway) มากกว่ารูปแบบการเดินทางทางถนน (Railroad) ดังนั้น ถ้าผู้โดยสารใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 8-10 ชั่วโมง ผู้โดยสารมีโอกาสที่จะตัดสินใจเลือกใช้บริการรูปแบบการเดินทางทางราง (Railway) เพิ่มขึ้น 2.3 เท่าอันเนื่องมาจากเวลาเป็นทรัพยากรที่มีค่า และผู้โดยสารต้องการใช้เวลาอย่างคุ้มค่าที่สุด

2. อายุ พบว่า มีสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.27348 แสดงให้เห็นว่าอายุของผู้โดยสารมีผลต่อการตัดสินใจเลือกลักษณะของรูปแบบการเดินทาง โดยความน่าจะเป็นของผู้โดยสารมีโอกาสสูงที่จะตัดสินใจเลือกใช้บริการรูปแบบการเดินทางทางราง (Railway) มากกว่ารูปแบบการเดินทางทางถนน (Railroad) ดังนั้น เมื่อผู้โดยสารมีอายุเพิ่มขึ้น 1 ปี ผู้โดยสารมีโอกาสที่จะตัดสินใจเลือกใช้บริการรูปแบบการเดินทางทางราง (Railway) ลดลง 1.3 เท่า อันเนื่องมาจากอาจมีหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งอาจแตกต่างกันไปในแต่ละบุคคลและแต่ละสถานการณ์ เช่น 1) เรื่องสุขภาพ การเคลื่อนไหวร่างกาย ผู้โดยสารที่มีอายุมากอาจมีปัญหาเกี่ยวกับข้อต่อกล้ามเนื้อ หรือระบบกระดูก ทำให้การเดินทางระยะไกล หรือการนั่งนานๆ เป็นเรื่องที่ลำบาก หรือความกลัวในการเดินทางของผู้โดยสารผู้สูงอายุบางคนอาจมีความกังวลเกี่ยวกับการเดินทางด้วยตนเองหรืออาจกลัวการพลัดหลงได้ 2) เรื่องพฤติกรรมการเดินทาง ความเคยชินของผู้โดยสารบางคนอาจคุ้นเคยกับการใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ มากกว่ารถไฟ หรือเรื่องของความกลัวเทคโนโลยี ผู้โดยสารบางคนอาจไม่คุ้นเคยกับการใช้ตัวโดยสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือการจองตั๋วผ่านแอปพลิเคชัน เป็นต้น

3. ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางหนองคาย-หลวงพระบาง สปป. ลาว โดยแบบจำลองเนสเต็ดโลจิสต์

ลำดับขั้นที่สองการเลือกประเภทของยานพาหนะของแต่ละรูปแบบการเดินทาง โดยการวิเคราะห์ครั้งนี้ได้แบ่งประเภทของยานพาหนะของแต่ละรูปแบบการเดินทางออกเป็น รถโดยสารประจำทาง (Bus) รูปแบบการเดินทางทางถนน (Railroad) รถตู้ (Van) รูปแบบการเดินทางทางถนน (Railroad) และรถไฟความเร็วสูง (High speed Train) รูปแบบการเดินทางทางราง (Railway) โดยกำหนดให้ 1) ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ และ 2) ปัจจัยด้านพฤติกรรมการเดินทางของ

ผู้โดยสาร ได้แก่ วัตถุประสงค์การเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง ความปลอดภัยในการเดินทาง ความสะดวกสบายในการเดินทาง ราคาตั๋วโดยสาร ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และสภาพการเดินทางบนท้องถนน/ทางหลวง เป็นปัจจัยสำคัญที่ผู้โดยสารใช้เป็นตัวแปรที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทยานพาหนะของแต่ละรูปแบบการเดินทาง โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ได้จากการวิเคราะห์แสดงดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางหนองคาย-หลวงพระบาง สปป. ลาว โดยแบบจำลองเนสเต็ดโลจิสติก

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ (B)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.E.)	P> z	EXP(B)
ประเภทของยานพาหนะ				
รถไฟความเร็วสูง (High speed Train)				
เพศ (1=หญิง, 0=ชาย)	0.75917*	0.34006	0.026	2.137
รายได้ (บาท/ เดือน)	0.00005 *	0.00002	0.022	1.000

หมายเหตุ: * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตัวแปรตาม: การเลือกใช้บริการ HSR (0 = ไม่เลือก, 1 = เลือก)

หน่วยวัด: เพศ = ตัวแปรทวินาม, รายได้ = บาท/เดือน

จากการคำนวณในตารางที่ 3 สามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่

1. เพศ พบว่า มีสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.75917 แสดงให้เห็นว่า เพศ มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ประเภทยานพาหนะของแต่ละรูปแบบการเดินทาง โดยความน่าจะเป็นของผู้โดยสารมีโอกาสสูงที่จะตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูง (High speed Train) มากกว่ารถโดยสารประจำทาง (Bus) ดังนั้น เมื่อผู้โดยสารเป็นเพศหญิง มีโอกาสที่จะตัดสินใจเลือกใช้บริการประเภทยานพาหนะเป็นรถไฟความเร็วสูง (High speed Train) ในรูปแบบการเดินทางทางราง (Railway) เพิ่มขึ้น 2.1 เท่า อาจเนื่องมาจากความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทางเนื่องจากมีผู้โดยสารร่วมเดินทางจำนวนมาก และมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยดูแล หรือในการเดินทางด้วยรถไฟทำให้ผู้โดยสารเพศหญิง มีอิสระในการทำกิจกรรม อื่น ๆ ระหว่างเดินทาง เช่น อ่านหนังสือ ฟังเพลง หรือทำงาน เป็นต้น

2. รายได้ พบว่า มีสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.00005 แสดงให้เห็นว่า รายได้ มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ประเภทยานพาหนะของแต่ละรูปแบบการเดินทาง โดยความน่าจะเป็นของผู้โดยสารมีโอกาสสูงที่จะตัดสินใจใช้บริการรถไฟความเร็วสูง (High speed Train) มากกว่ารถโดยสารประจำทาง (Bus) ดังนั้น เมื่อผู้โดยสารมีรายได้เพิ่มขึ้น ผู้โดยสารมีโอกาสที่จะตัดสินใจเลือกใช้บริการประเภทยานพาหนะเป็นรถไฟความเร็วสูง (High speed Train) ในรูปแบบการเดินทางทางราง (Railway) เพิ่มขึ้น 1 เท่าอาจเนื่องมาจากผู้โดยสารที่มีรายได้สูงย่อมมีความสามารถในการจ่ายสูงและคำนึงถึง ความสะดวกสบายความปลอดภัยในการใช้บริการเสมอ

ดังนั้น จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบการเดินทางทางบกด้วยแบบจำลองเนสเต็ดโลจิสติก สามารถอธิบายผลได้ ดังนี้

1. ผู้โดยสารเลือกใช้บริการรูปแบบการเดินทางทางราง (Railway) โดยมีปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการ ได้แก่ ระยะเวลาในการเดินทางและอายุของผู้โดยสาร โดยระยะเวลาในการเดินทางมีผลกับการเลือกรูปแบบการเดินทาง เนื่องจากเวลาเป็นทรัพยากรที่มีค่า และผู้โดยสารต้องการใช้เวลาอย่างคุ้มค่าที่สุด ในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเพื่อธุรกิจหรือการท่องเที่ยว

ผู้โดยสารย่อมให้ความสำคัญกับเรื่องของเวลามากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีอุปสงค์ขนส่งผู้โดยสารที่ว่า ระยะเวลาในการเดินทางมีส่วนสำคัญในการกำหนดการเดินทาง (เสาวนีย์ วิริยะศักดิ์ไพศาล และคณะ, 2562: 94-103) และอีกหนึ่งปัจจัยคืออายุของผู้โดยสารมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรูปแบบการเดินทางทางราง เนื่องจากช่วงอายุที่แตกต่างกันของผู้โดยสารมีผลต่อการตัดสินใจที่แตกต่างกัน รวมไปถึงความต้องการและความสามารถในการเดินทางของแต่ละช่วงอายุจะแตกต่างกันไป เช่น 1) กลุ่มวัยเด็กและวัยรุ่น กลุ่มอายุนี้นี้มักจะเดินทางไปโรงเรียนหรือสถานศึกษา โดยมีผู้ปกครองเป็นผู้ตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางส่วนใหญ่ แต่เมื่อผู้โดยสารกลุ่มนี้มีอายุมากขึ้นและเริ่มมีอิสระในการตัดสินใจเลือกมากขึ้น อาจจะพิจารณาจากความสะดวกในการเดินทางไปพบปะเพื่อนฝูง หรือทำกิจกรรมต่าง ๆ 2) กลุ่มวัยทำงาน กลุ่มอายุนี้นี้มักจะให้ความสำคัญกับเวลาในการเดินทาง เนื่องจาก มีภารกิจที่ต้องทำมากมาย การเลือกรูปแบบการเดินทางที่รวดเร็ว เช่น รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง หรือรถยนต์ส่วนตัว จึงเป็นที่นิยม เพื่อประหยัดเวลาในการเดินทางไปทำงาน และ 3) กลุ่มวัยสูงอายุ กลุ่มอายุนี้นี้มักจะให้ความสำคัญกับความสะดวกสบายและความปลอดภัยในการเดินทาง เนื่องจากร่างกายอาจไม่แข็งแรงเท่าเดิม การเลือกรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมหรือมีเส้นทางที่เข้าถึงได้ง่าย จึงเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจ เป็นต้น

2. ผู้โดยสารเลือกใช้รถไฟความเร็วสูง (High speed Train) ของรูปแบบการเดินทางทางราง (Railway) โดยมีปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูง ได้แก่ เพศและรายได้ของผู้โดยสาร ซึ่งอาจเป็นเพราะว่าเพศชายและเพศหญิงมีความต้องการที่นอกเหนือจากการไปถึงจุดหมายที่แตกต่างกันออกไป เพศชายอาจต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง แต่เพศหญิงนั้นจะคำนึงถึงหลายปัจจัยเพื่อประกอบการตัดสินใจ เช่น ในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง ผู้โดยสารเพศหญิงอาจมีความรู้สึกปลอดภัยเมื่อใช้รถไฟความเร็วสูงเนื่องจากมีผู้โดยสารร่วมเดินทางจำนวนมาก มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยดูแล มีระบบรักษาความปลอดภัยทันสมัย โครงสร้างแข็งแรง หรือเรื่องความสะดวกสบายในการเดินทาง เช่น การมีที่นั่งกว้างขวางนั่งสบาย และมีระยะห่างที่เพียงพอ มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ห้องน้ำที่สะอาด ห้องอาหาร หรือคาเฟ่ภายในขบวนรถ มีอินเทอร์เน็ตไร้สายสามารถเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตไร้สายได้ตลอดการเดินทาง ทำให้สามารถทำงานหรือพักผ่อนได้อย่างสะดวกสบาย และในส่วนของรายได้ของผู้โดยสารที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รถไฟความเร็วสูงนั้น เนื่องจากผู้โดยสารที่มีรายได้สูง ย่อมมีความสามารถในการจ่ายสูงและคำนึงถึงความสะดวกสบาย ความปลอดภัยในการใช้บริการเสมอ (สุวิมล สมุนวิวัฒน์, 2557) โดยผู้โดยสารที่มีรายได้สูงมักจะไม่ค่อยกังวลเรื่องค่าโดยสารที่สูงขึ้นของรถไฟความเร็วสูงเมื่อเทียบกับการเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ เพราะผู้โดยสารเหล่านั้นมีกำลังซื้อที่สูงกว่า อีกทั้งผู้โดยสารที่มีรายได้สูงมักมีเวลาจำกัดและให้ความสำคัญกับเวลาในการทำงาน ดังนั้น การเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง ซึ่งใช้เวลาเดินทางน้อยกว่าการเดินทางรูปแบบอื่นๆ จึงเป็นตัวเลือกที่น่าสนใจ

อภิปรายผลการวิจัย (Research Discussion)

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางทางบกของผู้โดยสารจากจังหวัดหนองคายไปยังแขวงหลวงพระบาง ได้แก่ ระยะเวลาในการเดินทางและอายุของผู้โดยสารโดยผู้โดยสารที่มีอายุน้อยและต้องการลดเวลาในการเดินทางมีแนวโน้มเลือกใช้การเดินทางทางรางมากกว่า การค้นพบนี้สอดคล้องกับทฤษฎีอุปสงค์ด้านการขนส่งผู้โดยสารที่ชี้ว่าระยะเวลาเป็นทรัพยากรที่สำคัญต่อการตัดสินใจ (เสาวนีย์ วิริยะศักดิ์ไพศาล และคณะ, 2562: 94-103) และยังสอดคล้องกับงานของชรียา สุวรรณ

(2555) ที่พบว่า อายุมีอิทธิพลต่อรูปแบบการเดินทาง อย่างไรก็ตาม งานวิจัยก่อนหน้านี้มักมุ่งเน้นการเดินทางภายในประเทศหรือการเดินทางทางอากาศ (สุวิมล สุ่มนวิวัฒน์ (2557); ปิโยรส ยังอยู่ดี (2559)) ขณะที่การศึกษานี้ชี้ให้เห็นบริบทใหม่ของการเดินทาง ข้ามพรมแดนทางบก ซึ่งยังมีงานวิจัยค่อนข้างน้อยในประเทศไทย

ในส่วนของการเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูง พบว่าปัจจัยเพศและรายได้เป็นตัวแปรสำคัญ ผู้โดยสารเพศหญิงมีแนวโน้มเลือก High-Speed Rail มากกว่าผู้โดยสารเพศชาย อาจเนื่องจากความรู้สึกปลอดภัยและความสะดวกสบายที่รถไฟสามารถมอบให้ ซึ่งแตกต่างจากการเดินทางทางถนนที่อาจมีความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุมากกว่า ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับงานของเสาวนีย์ วิริยะศักดิ์ไพศาล และคณะ, 2562: 94-103 ที่ย้ำถึงความสำคัญของความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการกำหนดพฤติกรรมการเดินทาง ขณะเดียวกัน รายได้ที่สูงมีผลเชิงบวกต่อการเลือกใช้ High-Speed Rail เนื่องจากผู้โดยสารที่มีรายได้สูงสามารถแบกรับต้นทุนค่าโดยสารและให้ความสำคัญกับการประหยัดเวลา ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีอรรถประโยชน์และพฤติกรรมผู้บริโภคเชิงเหตุผล (Rational Behavior) ที่ผู้โดยสารจะเลือกการเดินทางที่ให้ความพึงพอใจสูงสุดภายใต้ข้อจำกัดด้านรายได้ (Budget Constraint)

ข้อค้นพบเหล่านี้สะท้อนความแตกต่างจากงานวิจัยก่อนหน้านี้ในสองประเด็นสำคัญ คือ (1) การนำแบบจำลองเนสต์โลจิสติกมาประยุกต์ใช้กับการเดินทาง ข้ามพรมแดน (Nong Khai-Luang Prabang) ซึ่งยังไม่มีการศึกษาอย่างเป็นระบบมาก่อน และ (2) การเน้นย้ำบทบาทของรถไฟความเร็วสูงในฐานะ “ทางเลือกในอนาคต” ที่แม้ยังไม่เปิดใช้จริง แต่มีอิทธิพลต่อการรับรู้และการคาดหวังของผู้โดยสาร

ในเชิงปฏิบัติ นอกจากภาครัฐแล้ว ผลการศึกษายังมีความหมายต่อผู้ประกอบการขนส่งเอกชนที่ดำเนินธุรกิจรถโดยสารและรถตู้ หาก High-Speed Rail เปิดให้บริการจริง ผู้ประกอบการกลุ่มนี้อาจสูญเสียผู้โดยสารบางส่วนไปยังระบบราง การปรับกลยุทธ์ เช่น การเน้นกลุ่มผู้โดยสารรายได้ต่ำหรือกลุ่มที่เดินทางระยะสั้น การปรับปรุงคุณภาพบริการ ความตรงต่อเวลา และการเชื่อมต่อเส้นทางกับระบบราง จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยรักษาความสามารถในการแข่งขัน ขณะเดียวกัน การพัฒนาโมเดลธุรกิจร่วมกับ High-Speed Rail เช่น บริการต่อเชื่อม (feeder service) อาจเป็นโอกาสในการสร้างมูลค่าเพิ่มได้

กล่าวโดยสรุป การศึกษานี้ไม่เพียงอธิบายพฤติกรรมผู้โดยสารในเส้นทางหนองคาย-หลวงพระบาง แต่ยังให้ข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สามารถนำไปใช้ในการกำหนดนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การวางแผนบริการ และการปรับตัวของผู้ประกอบการขนส่งเอกชนในบริบทการแข่งขันระหว่างระบบรางและระบบถนน

องค์ความรู้ที่ได้จากการวิจัย (Research Knowledge)

ผลการศึกษานี้ชี้ให้เห็นว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางทางบกของผู้โดยสารจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย ไปยังแขวงหลวงพระบาง สปป. ลาว ได้แก่ ระยะเวลาในการเดินทางและอายุของผู้โดยสาร ขณะที่การเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงได้รับอิทธิพลจากเพศและรายได้ของผู้โดยสาร สะท้อนให้เห็นว่ากลุ่มผู้โดยสารแต่ละช่วงวัยและรายได้มีพฤติกรรมการเดินทางที่แตกต่างกัน และเปิดรับทางเลือกใหม่ไม่เท่ากัน องค์ความรู้ที่ได้จากการศึกษานี้มีความสำคัญต่อการวางแผนและออกแบบระบบขนส่งข้ามพรมแดนในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางหนองคาย-หลวงพระบาง ซึ่งเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงไทยกับ สปป. ลาว และภูมิภาคอาเซียน โดยสามารถนำผลการศึกษานี้ไปประยุกต์ใช้ในการ

กำหนดกลุ่มเป้าหมายการตลาด ทบทวนตารางเวลา ปรับบริการให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสาร และสนับสนุนการตัดสินใจเชิงนโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและเอกชน นอกจากนี้ การศึกษานี้ยังเป็นงานวิจัยเชิงลึกในบริบทเฉพาะของเส้นทางชายแดนไทย-ลาว ซึ่งยังมีงานวิจัยในลักษณะนี้ค่อนข้างน้อยในประเทศไทย งานวิจัยในอนาคตจึงควรต่อยอดด้วยการเก็บข้อมูลพฤติกรรมของผู้โดยสารจริงหลังการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง เพื่อเปรียบเทียบและประเมินความเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมของผู้โดยสารในบริบทที่เปลี่ยนไปต่อไป

ข้อเสนอแนะการวิจัย (Research Knowledge)

1. ข้อเสนอแนะการนำผลการวิจัยไปใช้

ระดับเชิงปฏิบัติ

ผลการจากศึกษาในครั้งนี้พบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ตัดสินใจเลือกใช้บริการรูปแบบการเดินทางทางราง (Railway) โดยรถไฟความเร็วสูง (High speed Train) ซึ่งเป็นทางเลือกของรูปแบบการเดินทางที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้นี้ ดังนั้น รัฐบาล การรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการ ดังนี้

1.1 หน่วยงานภาครัฐและการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ควรเร่งรัดการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด เพื่อรองรับการเชื่อมต่อเครือข่ายการเดินทางระหว่างประเทศ (จีน-ลาว-ไทย) อันจะช่วยตอบสนองต่อความต้องการด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคตควรกำหนดอัตราค่าโดยสารให้เหมาะสมสอดคล้องกับระดับรายได้ของประชาชน และพิจารณามาตรการสนับสนุนสำหรับกลุ่มผู้มีรายได้น้อย เพื่อให้เกิดการเข้าถึงบริการอย่างทั่วถึง

1.2 ควรยกระดับมาตรการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร พร้อมเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกที่รองรับความต้องการเฉพาะของกลุ่มผู้โดยสาร เช่น เด็ก ผู้สูงอายุ หรือผู้โดยสารหญิง

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากผลการศึกษาทำให้ทราบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางทางบก ได้แก่ ระยะเวลาในการเดินทาง และอายุ และปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางหนองคาย-หลวงพระบาง สปป. ลาว ได้แก่ เพศ และรายได้ ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งทางบก และภาคีรัฐบาลควรดำเนินการ ดังนี้

1.3 ผู้ประกอบการขนส่งทางบก ควรรักษามาตรฐานความตรงต่อเวลาและคุณภาพการให้บริการ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความต่อเนื่องในการเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบรถไฟความเร็วสูง

1.4 ภาครัฐควรบูรณาการการพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงร่วมกับการส่งเสริมการท่องเที่ยว และการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ตามแนวเส้นทาง เพื่อกระจายความเจริญและสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจแก่ชุมชนท้องถิ่น

1.5 ควรมีมาตรการกำกับดูแลสิทธิประโยชน์พื้นฐานของผู้โดยสารกลุ่มเปราะบาง เช่น เด็กและผู้สูงอายุ เพื่อให้การเดินทางมีความปลอดภัยและความสะดวกสบายสูงสุด

2. ข้อเสนอแนะการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ในการศึกษาครั้งต่อไป ควรเพิ่มการศึกษาการเลือกใช้บริการของรูปแบบการเดินทางทางอากาศร่วมด้วยเพื่อเปรียบเทียบทางเลือกของผู้โดยสารอย่างครอบคลุมทุกทางเลือก

2.2 เพื่อให้ได้ผลการศึกษามีประสิทธิภาพมากขึ้นควรเพิ่มการเก็บข้อมูลด้วยวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์สอบถามข้อมูลหรือการสัมภาษณ์เชิงลึก

เอกสารอ้างอิง (References)

- กรุงเทพธุรกิจ. (2562). 'คมนาคม' ลงนามร่วมมือ รถไฟเชื่อม 3 ประเทศ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/833436> สืบค้นเมื่อ 5 สิงหาคม 2562.
- กุลนิดา แวรวีวงศ์ และพรเพ็ญ วรสิทธา. (2561). ผลได้ต่อเศรษฐกิจของธุรกิจขนส่งต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย. *พัฒนาการการเศรษฐกิจปริทรรศน์*. 12(2): 58-79.
- ชรียา สุวรรณ. (2555). การสร้างแบบวัดและประเมินผลทางการศึกษา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์ สาขาวิชาผลและวิจัยการศึกษา. มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- ประชาชาติธุรกิจ. (2562). ไทย-จีน-ลาว เซ็น MOC ไฮสปีดเชื่อม 3 ประเทศ 25-27 เม.ย.นี้-ไฮสปีดเร็วเข้ากรม. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.prachachat.net/property/news-318998> สืบค้นเมื่อ 5 สิงหาคม 2562.
- ปิโยรส ยังอยู่ดี. (2559). การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสายการบินไทยโดยใช้แบบจำลองเนตเต็คโลจิสติก. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ยุทธ ไกยวรรณ. (2551). วิจัยวิจัยทางธุรกิจ. กรุงเทพฯ: ศูนย์สื่อเสริมกรุงเทพ
- ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์. (2562). ทิศทางจังหวัดหนองคายในยุครถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ประเทศ ไทย สปป.ลาว จีน. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.asean thai.net/ewt_news.php?nid=9047&filename=index สืบค้นเมื่อ 5 สิงหาคม 2562.
- สุวิมล สมนวิวัฒน์. (2557). การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสายการบินภายในประเทศ โดยใช้แบบจำลองเนตเต็คโลจิสติก. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- เสาวนีย์ วิริยะศักดิ์ไพศาล, วรางคณา ถาวรวิริยะตระกูล และณัฐธินัน เอื้อศิลป์. (2562). ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบยานพาหนะของนักท่องเที่ยวสปป.ลาว. การประชุมทางวิชาการมหาวิทยาลัยมหาสารคามวิจัย ครั้งที่ 15. 5-6 กันยายน 2562. 94-103. โรงแรมสยามธารา พาเลซ จังหวัดมหาสารคาม.

