

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูง ในเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

The study of factors that influence the use of
high-speed train services in Eastern Economic Corridor (EEC)

ภัทรพร พรเทพเกษมสันต์ รัฐพงศ์ มีสิทธิ์* วุฒิภัทร พันธุโยธี และ ญัฐพงษ์ ยศปัญญา

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

E-mail: patraporn.po@eng.buu.ac.th, ratthaphong.me@buu.ac.th, 59050571@go.buu.ac.th,

59050658@go.buu.ac.th

* ผู้ประพันธ์บรรณกิจ (corresponding author)

บทคัดย่อ

โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินตั้งอยู่ในเขตพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor, EEC) เป็นโครงการลงทุนภาครัฐขนาดใหญ่เพื่อสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ เพื่อให้โครงการรถไฟความเร็วสูงสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์มากที่สุดแก่ผู้ใช้บริการ การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงในเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งในการศึกษานี้เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามผู้ที่ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอเมืองชลบุรีจำนวน 400 คน จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีแนวโน้มที่จะใช้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต คิดเป็นร้อยละ 85.76 และมีจุดประสงค์การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวและพักผ่อนมากที่สุด โดยปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟความเร็วสูง 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) ความปลอดภัยของระบบรถไฟความเร็วสูง (2) ระยะเวลาเดินทาง (3) ความถี่ในการให้บริการ (4) การใส่ใจผู้ใช้บริการ และ (5) ความสะดวกสบายและการเชื่อมต่อสถานีรถไฟ นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกใช้บริการรถสองแถวในการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อจากพื้นที่ในอำเภอเมืองชลบุรีไปยังสถานีรถไฟความเร็วสูง ดังนั้นการให้บริการของรถสองแถวที่เป็นรถบริการสาธารณะในพื้นที่จังหวัดชลบุรีจึงควรพัฒนาให้มีการบริการที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การเพิ่มเส้นทางเดินรถสองแถวและจุดรับ-ส่งระหว่างพื้นที่ในจังหวัดและสถานีรถไฟความเร็วสูง มีตารางการเดินรถที่ชัดเจน เป็นต้น เพื่อผู้ใช้บริการสามารถเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงได้อย่างสะดวกมากขึ้นในอนาคต

คำสำคัญ: ปัจจัย; บริการรถไฟ; รถไฟความเร็วสูง; เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

Abstract

The high-speed railway project is a major infrastructure project in the Eastern Economic Corridor (EEC) that the Thai government has invested in to help the country's economic development. To guarantee that this project provides excellent and timely service, this research aims to identify the factors that affect the utilization of high-speed train services in the EEC. A questionnaire was distributed to 400 Chonburi residents. The

majority of individuals are expected to use the train at a proportion of 85.76 percent. The passengers' main goal is to travel. Safety, travel duration, train regularity, service quality, and availability are the top five most important factors. Local pick-up truck-taxi is the most popular feeder between the station and the city region. The route and taxi-stop scheduling, for example, should be improved in the pick-up truck-taxi service. As a result, it will continue to offer excellent railway service to passengers in the long term.



Keywords: Factors; The utilization of high-speed train services; High-speed train; Eastern Economic Corridor



1. บทนำ

การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor, EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศไทย ซึ่งจะมีเงินลงทุนจากทั้งภาครัฐและเอกชนประมาณ 1.5 ล้านล้านบาท [1] และมีการคาดการณ์ว่าการลงทุนในโครงการนี้จะกระตุ้นให้เศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ย 5% ต่อปี [2] การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการคมนาคมที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองจึงมีความสำคัญเป็นอย่างมาก โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ได้แก่ สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินอู่ตะเภาเป็นหนึ่งในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานหลักในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานคร ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยมีระยะทางประมาณ 220 กิโลเมตร มีมูลค่าการลงทุนประมาณสองแสนล้านบาท [3] ซึ่งนับเป็นการลงทุนของภาครัฐที่ใช้เงินจำนวนมากและเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จในการให้เปิดใช้เพื่อให้บริการรถไฟความเร็วสูงแก่ประชาชนก็นับว่ามีความสำคัญเป็นอย่างมาก เนื่องจากการให้บริการจะต้องคำนึงถึงปัจจัยหลาย ๆ ด้าน เช่น ความปลอดภัยในการให้บริการและสามารถเดินทางถึงที่หมายได้ในเวลาที่กำหนด การจัดจำนวน

เที่ยวในการเดินทางให้เพียงพอต่อการใช้งานของผู้มาใช้บริการ มีพนักงานให้บริการที่เหมาะสม การให้บริการที่ได้มาตรฐานของระบบขนส่งทางรางและรักษามาตรฐานการดำเนินงานกิจการการให้บริการรถไฟความเร็วสูงอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้มาใช้บริการเกิดความพึงพอใจและมีการกลับมาใช้บริการรถไฟความเร็วสูงอีก ดังนั้นเพื่อให้โครงการก่อสร้างนี้มีการลงทุนที่คุ้มค่าและเกิดประโยชน์มากที่สุด ในงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และเสนอแนวทางที่จะส่งเสริมให้ประชาชนโดยเฉพาะในเขตพื้นที่ EEC มาใช้รถไฟความเร็วสูงเพิ่มมากขึ้นต่อไปในอนาคต



2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ธีรวัฒน์ เวชวงศ์วาน (2554) ศึกษาวิเคราะห์การเลือกรูปแบบการเดินทางของรถไฟความเร็วสูงในกรณีศึกษาผู้เดินทางทางอากาศจากกรุงเทพฯสู่พื้นที่ภาคเหนือ โดยใช้แบบสอบถามจำนวน 467 คน ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรหลักที่มีอิทธิพล ได้แก่ ระยะเวลาในการเดินทาง ราคา และความถี่ในการให้บริการ ตัวแปรด้านการเดินทาง ได้แก่ ราคาค่าโดยสารจากจุดเริ่มต้นไปยังท่าอากาศยาน ในการคาดการณ์ผลกระทบต่อการเดินทางทางอากาศ พบว่าหากมีการให้บริการรถไฟความเร็วสูงสู่พื้นที่ภาคเหนือ

ที่มีช่วงห่างของการให้บริการ 4 ชั่วโมงต่อขบวน จะทำให้มีผู้เดินทางทางอากาศเส้นทางกรุงเทพ – ลำปาง, กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ และกรุงเทพฯ – เชียงราย ลดลงร้อยละ 74, 42 และ 18 ตามลำดับ [4]

วีรพงษ์ ชมภูษ (2554) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นรถขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ในงานวิจัยนี้ใช้แบบสอบถามจำนวน 600 ชุด เก็บข้อมูลโดยการสุ่มตัวอย่างจำนวนมากเพื่อให้ได้แบบจำลองที่ใกล้เคียงพฤติกรรมจริง โดยแบ่งการเก็บข้อมูลจากผู้ตอบแบบสอบถามเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่มีรถส่วนตัวแล้วจะเปลี่ยนไปใช้รถขนส่งสาธารณะ และกลุ่มที่ไม่มีรถส่วนตัวแล้วจะไม่เปลี่ยนไปใช้รถขนส่งสาธารณะ ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มแรกคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม รายได้ทัศนคติต่อรถขนส่งสาธารณะ การคล้อยตามสังคม และความเข้าใจง่ายในการใช้บริการ แต่ไม่คำนึงถึงการยอมรับของสังคม และความเคยชินในการใช้รถส่วนบุคคล กลุ่มที่สองที่มีความเคยชินในการใช้รถส่วนตัวมากจะยังไม่เปลี่ยนมาใช้รถโดยสารสาธารณะ เพราะมองว่าระบบไม่มีประสิทธิภาพพอตามความต้องการ และพบว่าปัจจัยสำคัญที่จะเปลี่ยนไปเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ (1) ด้านทัศนคติที่มีต่อรถขนส่งสาธารณะ (2) ปัจจัยด้านการคล้อยตามครอบครัวหรือสังคม และ (3) ปัจจัยรับรู้ถึงความง่ายในการเดินทาง [5]

เอกวัฒน์ พันธาส และ มณสิชา เพชรานนท์ (2554) ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของประชากรในเมืองเชียงใหม่เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์และแบบสอบถามจำนวน 400 ตัวอย่าง พบว่าลักษณะเศรษฐกิจ-สังคมครัวเรือน รูปแบบเมือง และประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเมืองมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเดินทางของประชากรเมืองเชียงใหม่ ซึ่งการวางแผนพัฒนาด้าน

การคมนาคมขนส่งของจังหวัดเชียงใหม่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับข้อกำหนดการใช้ที่ดินเท่าที่ควร แต่มุ่งเน้นไปทางด้านคมนาคมแทน ทั้งนี้ยุทธศาสตร์การพัฒนาหลายด้านไม่สามารถทำให้ประชากรปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเดินทาง และทำให้เกิดผลกระทบทางด้านการจราจรและทางด้านกายภาพสะสมระยะยาว ดังนั้นการวางแผนพัฒนาเมืองเชียงใหม่ควรคำนึงถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินและการคมนาคมขนส่งเข้าด้วยกัน โดยพิจารณาถึงคุณลักษณะของประชากรทางด้านเศรษฐกิจ-ครัวเรือนเพื่อวางแผนที่เหมาะสม [6]

ภาวัต ไชยชาวนาทิกและอิริยุทธ ลิมานนท์ (2556) ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางระยะไกลระหว่างจังหวัดของผู้ที่พักอาศัยในกรุงเทพมหานคร เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ประชาชนที่พักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานครจำนวน 782 ตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการเดินทางไกลเฉลี่ย 361.7 กม.ต่อเที่ยว มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 503.65 บาทต่อเที่ยว ใช้ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ย 312.54 นาทีต่อเที่ยว ซึ่งการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นที่นิยมในการเดินทางระยะไกลมากที่สุด และกลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มที่จะเลือกรถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมากยิ่งขึ้นเมื่อมีรายได้ที่สูงขึ้น นอกจากนี้ยังพบว่าปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง เช่น การครอบครองรถยนต์ในครัวเรือน วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ระยะทาง และจำนวนผู้ร่วมเดินทาง เป็นต้น [7]

อัจฉราภรณ์ จิราติพงศ์ (2556) ศึกษาการให้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานเมืองของประเทศไทยในมุมมองของผู้ใช้บริการเป็นการวิจัยเชิงสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจำนวน 400 ชุด พบว่าผู้ใช้บริการจะเป็นเพศหญิงมากกว่า เพศชาย อายุไม่เกิน 30 ปี สถานภาพโสด เหตุผลที่ใช้บริการ

รถไฟฟ้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เพราะมีความรวดเร็วตรงเวลาและประหยัดค่าใช้จ่ายบริการ อย่างไรก็ตามยังพบว่าผู้ใช้บริการไม่พึงพอใจต่อการให้บริการ และควรปรับปรุงการให้บริการ เช่น การส่งเสริมการตลาด การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร การให้ความรู้ในเรื่องเส้นทางในการเดินทาง การปฏิบัติตนในการใช้บริการ จำนวนห้องนั่งที่เพียงพอแก่ผู้มาใช้บริการ สิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้พิการ พนักงานให้บริการไม่เพียงพอ และการให้บริการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ไม่ครอบคลุมตอนกลางคืนเนื่องจากผู้ใช้บริการบางรายมีการเดินทางในตอนกลางคืน เป็นต้น [8]

กาญจน์กรรณ สว่างคะ (2558) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ โดยเก็บข้อมูลด้วยวิธีสัมภาษณ์กลุ่มผู้สูงอายุจำนวน 325 คน ที่อาศัยในจังหวัดขอนแก่น นครราชสีมา และบุรีรัมย์ โดยในพื้นที่ที่มีการให้บริการขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟ รถโดยสารประจำทาง จากการศึกษพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะ คือ สภาพรถ การบริการของพนักงาน ตารางเดินรถ และลักษณะทางกายภาพของสถานีขนส่ง นอกจากนี้ยังพบว่าหากผู้สูงอายุมีสุขภาพดี และคุณภาพของระบบขนส่งดี จะส่งผลให้มีการเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น [9]

เชิดชาติ ตะโกจีน (2558) ศึกษาอิทธิพลของความคาดหวังในคุณภาพการให้บริการแรงจูงใจในการใช้บริการและภาพลักษณ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีผลต่อความตั้งใจในการใช้บริการรถไฟโดยสารชั้น 1 ใช้วิธีการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากผู้ใช้บริการรถไฟโดยสารจำนวน 200 คน พบว่าผู้บริโภคมองมีความคาดหวังในคุณภาพเรื่องบริการในการสร้างความมั่นใจมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ด้านความน่าเชื่อถือ และด้านการตอบสนอง โดยการบริการที่สุภาพจากเจ้าหน้าที่

ภายในขบวนรถโดยสารมีความสำคัญมากที่สุดในด้านการสร้างความมั่นใจ ในด้านความน่าเชื่อถือพบว่าการถึงที่หมายได้อย่างความปลอดภัยมีความสำคัญมากที่สุด ส่วนในด้านการตอบสนองพบว่าการให้บริการของเจ้าหน้าที่แก่ผู้โดยสารด้วยความเต็มใจเป็นสิ่งสำคัญมากที่สุด และจากการศึกษาพบว่าผู้บริโภคมองภาพรวมของการรถไฟอยู่ในระดับดีมาก เนื่องจากการรถไฟมีความน่าเชื่อถือ มีศักยภาพในการบริหาร ให้ความสำคัญในการปรับปรุงพัฒนาตนเองอยู่เสมอ มีความรู้ในการให้บริการแก่ผู้โดยสาร [10]

ก้านทอง บุหระ (2559) ศึกษาแนวทางการปรับปรุงของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก พบว่าสถานภาพและปัญหาการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยเกิดจากสองปัจจัย ได้แก่ (1) ปัจจัยภายในซึ่งประกอบไปด้วย โครงสร้างองค์กร ระบบการทำงาน ยุทธศาสตร์ขององค์กร รูปแบบการบริหารงานของผู้บริหาร บุคลากร ทักษะขององค์กรและของคนในองค์กร และค่านิยมร่วมกันของคนในองค์กร (2) ปัจจัยภายนอก คือ นโยบายการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม เทคโนโลยีและนวัตกรรม สิ่งแวดล้อม และกฎหมายที่มีผลต่อองค์กร โดยมีข้อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงการรถไฟแห่งประเทศไทยแบ่งเป็นสองส่วน (1) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ได้แก่ กระทรวงคมนาคมควรกำหนดนโยบายในการส่งเสริมการเดินทางและการขนส่งสินค้าด้วยระบบรถไฟที่ชัดเจน และ (2) ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรที่สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาองค์กรที่ต้องปรับตัวทั้งในเชิงธุรกิจและเชิงพาณิชย์มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถเพิ่มขีดความสามารถให้ดียิ่งขึ้น [11]

วิศรา เจริญศรี (2560) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ชุด แบ่งการเก็บข้อมูลตามสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 4 สถานี คือ สถานีโพธิ์นิมิต สถานีสนามเป้า สถานีสยาม และสถานีโศก จำนวน 200 ชุด และเก็บข้อมูลผ่านทางแบบสอบถามออนไลน์อีกจำนวน 200 ชุด ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการบีทีเอส ได้แก่ (1) ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์ในเรื่องของระบบรถไฟฟ้ามีความปลอดภัย มีความตรงต่อเวลา และระบบรถไฟฟ้าไม่มีปัญหาขัดข้อง (2) ปัจจัยด้านราคาที่เหมาะสมกับความสะดวกสบายในการเดินทาง (3) ปัจจัยด้านส่งเสริมการตลาด ได้แก่ ร้านค้าที่ร่วมโปรโมชันมีความเหมาะสม (4) ปัจจัยด้านบุคคล โดยเจ้าหน้าที่ในสถานีมีความสุภาพเรียบร้อยและอำนวยความสะดวกได้ดี และ (5) ปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพ ได้แก่ เครื่องทำความเย็นภายในตัวรถมีอุณหภูมิที่เหมาะสม [12]

ในการศึกษาและรวบรวมข้อมูลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้สรุปแนวทางการศึกษาและรวบรวมข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งโดยรถไฟฟ้าออกเป็น 8 หัวข้อ ดังนี้

1. ข้อมูลด้านประชากร เช่น การศึกษา เพศ สถานภาพ ครัวเรือน รายได้ อาชีพ เป็นต้น
2. ข้อมูลด้านการเดินทาง เช่น วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ผู้ที่ร่วมเดินทาง จำนวนวันที่จะไปอยู่อาศัยในจุดหมายการเดินทาง เป็นต้น
3. ข้อมูลด้านพฤติกรรมความเคยชิน เช่น โอกาสของผู้ที่มีรถยนต์แล้วจะเปลี่ยนไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ทศนคติของคนที่มีต่อระบบขนส่งสาธารณะ
4. ข้อมูลด้านการตลาด เช่น โปรโมชัน การโฆษณา

5. ข้อมูลด้านการให้บริการ เช่น การให้บริการของพนักงาน การแต่งกายที่สุภาพเรียบร้อย มารยาทในการสื่อสาร เป็นต้น นอกจากนี้ผู้บริโภคมีความคาดหวังต่อเรื่องการบริหารในเกี่ยวกับความถี่ของการบริการ ความน่าเชื่อถือ การตอบสนองของพนักงาน ความเอาใจใส่ผู้โดยสารของพนักงาน ความสะอาดของขบวนรถไฟ พนักงานมีความน่าเชื่อถือให้ความสำคัญในการปรับปรุงพัฒนาตนเองอยู่เสมอ [9]

6. ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม กายภาพและธรรมชาติ เช่น สภาพภายนอกของรถไฟ สภาพความสะอาดของสถานีและภายในรถไฟ รวมไปถึงสภาพอากาศ เช่น สภาพอากาศดีท้องฟ้าปลอดโปร่ง ฝนตกหนัก หรือสภาวะมลพิษในอากาศ

7. ข้อมูลด้านทัศนคติและความสะดวกสบายในการใช้บริการ ได้แก่ ความเชื่อมั่นในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ความปลอดภัยในการเดินทาง การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย คุณภาพการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะ ปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลทำให้คนเกิดความตั้งใจเปลี่ยนไปใช้รถขนส่งสาธารณะน้อยลง [5]

8. ข้อมูลด้านปัจจัยด้านค่าครองชีพ หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินชีวิตประจำวัน เช่น ค่าอาหาร ค่าเดินทาง

โดยในงานวิจัยนี้ได้นำสรุปข้อมูลการเก็บข้อมูลทั้ง 8 ด้านข้างต้นมาเป็นแนวทางในการจัดทำแบบสอบถามในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินในเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ดังแสดงในตารางที่ 1

3 วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินในเขตพื้นที่พัฒนา

เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม กลุ่มผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ ประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ซึ่งจากฐานข้อมูลสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครองพบว่าในปี 2562 มีจำนวนประชากรในเขตอำเภอเมืองชลบุรี 294,506 คน [13] จากตารางสำเร็จรูปเพื่อหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างซึ่งคำนวณด้วยวิธี Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และความคลาดเคลื่อน 5% จะได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ในการเก็บข้อมูลการศึกษาครั้งนี้เท่ากับ 400 คน [14] จากนั้นได้ดำเนินการเก็บข้อมูลแบบสุ่มตัวอย่างในบริเวณพื้นที่อำเภอเมืองชลบุรี เนื่องจากเป็นแหล่งชุมชนที่เป็นศูนย์กลาง การเดินทางเชื่อมต่อไปจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกและยังเป็นพื้นที่ในเขต EEC อีกทั้งจังหวัดชลบุรีอยู่ใกล้กับสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญต่าง ๆ อีกด้วย เช่น ชายหาดบางแสน เขาสามบก ตลาดอ่างศิลา

แบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงแบ่งเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 2 เป็นการศึกษาพฤติกรรมของผู้เดินทางที่จะตัดสินใจมาใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และส่วนที่ 3 เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โดยแบ่งกลุ่มของปัจจัยเป็น 6 ด้าน และมีปัจจัยย่อยรวม 17 ปัจจัย ซึ่งมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แบบสอบถามการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

แบบสอบถาม	เนื้อหา
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ของผู้ตอบ แบบสอบถาม	- เพศสภาพ: ชาย หรือ หญิง - อายุ: ช่วงอายุของผู้กรอกแบบสอบถาม - จำนวนประชากรในครัวเรือน - มีรถยนต์/จักรยานยนต์ส่วนบุคคล - ความถี่ในการเดินทางไปต่างจังหวัดใน 1 เดือน - รู้จักโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงหรือไม่

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมของ ผู้เดินทางที่จะ ตัดสินใจมาใช้ รถไฟฟ้าความเร็วสูง เชื่อมสาม สนามบิน	- แนวโน้มการมาใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต - รถไฟฟ้าความเร็วสูงมีความคุ้มค่าที่จะเลือกใช้หรือไม่ - จุดประสงค์ในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในการเดินทาง - รูปแบบการเดินทางในการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าความเร็วสูง
ส่วนที่ 3 ปัจจัยที่มีผลต่อ การตัดสินใจใช้ บริการรถไฟฟ้า ความเร็วสูงเชื่อม สามสนามบิน	(1) ปัจจัยด้านการเดินทาง ได้แก่ (1.1) ระยะเวลาเดินทาง (1.2) ความน่าเชื่อถือ (1.3) ความปลอดภัย (2) ปัจจัยด้านการตลาด ได้แก่ (2.1) โปรโมชั่น (2.2) โฆษณาเชิญชวน (3) ปัจจัยด้านการบริการ ได้แก่ (3.1) การใส่ใจผู้ใช้บริการ (3.2) ความถี่ในการให้บริการ (3.3) สิ่งอำนวยความสะดวกในสถานี (3.4) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ (3.5) จำนวนที่จอดรถ (3.6) การพัฒนาโดยรอบสถานี (3.7) การเชื่อมต่อสถานีรถไฟ (4) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ (4.1) สภาพอากาศ (4.2) การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (5) ปัจจัยด้านทัศนคติและความสะดวกสบาย ได้แก่ (5.1) ความสะดวกสบาย (5.2) แอปพลิเคชัน (6) ปัจจัยด้านค่าครองชีพ ได้แก่ (6.1) ราคาตั๋วโดยสาร

ข้อมูลจากแบบสอบถามที่เก็บรวบรวมจะนำมาวิเคราะห์และแปลผลของค่าเฉลี่ยเป็นระดับความสำคัญของปัจจัย โดยเกณฑ์การแปลผลของค่าเฉลี่ยดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 เกณฑ์ในการแปลผลของค่าเฉลี่ยของระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัย [15]

ค่าเฉลี่ย	ระดับความสำคัญ
4.21-5.00	มากที่สุด
3.41-4.20	มาก
2.61-3.40	ปานกลาง
1.81-2.60	น้อย
1.00-1.80	น้อยที่สุด

4. ผลการวิจัย

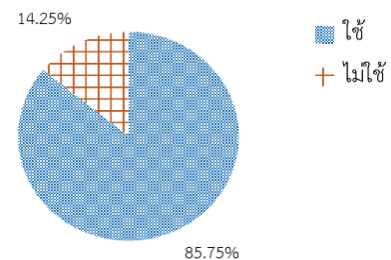
จากการเก็บข้อมูลแบบสอบถามในส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามดังแสดงในตารางที่ 3 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชายร้อยละ 63 และเพศหญิงร้อยละ 37 โดยส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 25-35 ปี คิดเป็นร้อยละ 40.5 จำนวนประชากรในครัวเรือนส่วนใหญ่มี 2-3 คน คิดเป็นร้อยละ 45 ส่วนใหญ่มียานพาหนะส่วนบุคคลคิดเป็นร้อยละ 72.5 และมีความถี่ในการเดินทางไปต่างจังหวัด 1-3 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 62.5 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่รู้จักโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน คิดเป็นร้อยละ 62.25

ตารางที่ 3 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศ	จำนวนประชากร	ร้อยละ
ชาย	252	63
หญิง	148	37
รวม	400	100
อายุ	จำนวนประชากร	ร้อยละ
ต่ำกว่า 25 ปี	102	25.5
25-35 ปี	162	40.5
36-45 ปี	75	18.75
46-55 ปี	52	13
55 ปีขึ้นไป	9	2.25
รวม	400	100
จำนวนประชากรในครัวเรือน	จำนวนประชากร	ร้อยละ
1 คน	16	4.00
2-3 คน	180	45.00
4-5 คน	128	32.00
5 คนขึ้นไป	76	19.00
รวม	400	100
มียานพาหนะส่วนตัว	จำนวนประชากร	ร้อยละ
มี	290	72.50
ไม่มี	110	27.50
รวม	400	100

ความถี่ในการเดินทางต่างจังหวัดในหนึ่งเดือน	จำนวนประชากร	ร้อยละ
ไม่เดินทางเลย	71	17.75
1-3 ครั้ง	250	62.50
4-6 ครั้ง	68	17.00
มากกว่า 7 ครั้ง	11	2.75
รวม	400	100
รู้จักโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน	จำนวนประชากร	ร้อยละ
รู้จัก	249	62.25
ไม่รู้จัก	151	37.75
รวม	400	100

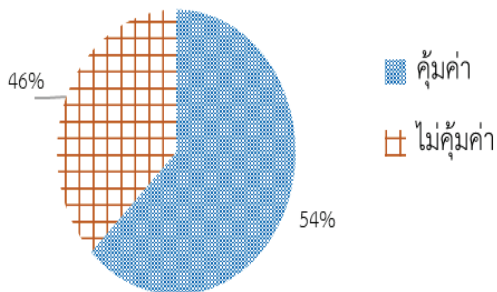
ในแบบสอบถามส่วนที่ 2 การศึกษาพฤติกรรมของผู้เดินทางที่จะตัดสินใจมาใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีแนวโน้มที่จะตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต คิดเป็นร้อยละ 85.75 ดังแสดงในภาพที่ 1 ซึ่งในอนาคตโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงจะมามีบทบาทมากขึ้นเพราะสามารถเดินทางได้อย่างรวดเร็วมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครันและทันสมัย และเมื่อเทียบกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะด้วยรูปแบบอื่น ๆ ก็ทำให้ผู้คนส่วนใหญ่ให้ความสนใจที่จะใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเป็นจำนวนมาก



ภาพที่ 1 แนวโน้มที่จะใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต

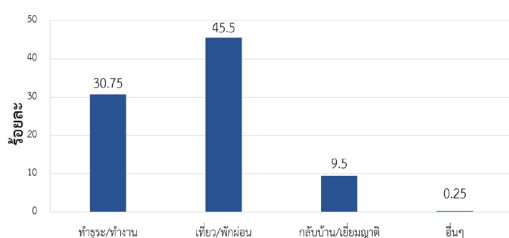
ในเรื่องของความคุ้มค่าในด้านราคาของรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าคุ้มค่าที่จะใช้บริการ คิดเป็นร้อยละ 54 ดังแสดงในภาพที่ 2 เพราะว่ารถไฟฟ้าความเร็วสูงจะช่วยประหยัดเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ส่วนอีกร้อยละ 46 คิดว่าราคาของการใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงนั้นไม่คุ้มค่า

โดยประมาณการอัตราค่าโดยสารของรถไฟฟ้าความเร็วสูงมีช่วงราคาเริ่มต้น 109 บาทและสูงสุดราคา 490 บาท หากเทียบกับการเดินทางด้วยรูปแบบอื่น ๆ เช่น รถตู้ รถบัส รถมินิบัส จะพบว่าราคาค่าโดยสารของรถไฟฟ้าความเร็วสูงมีอัตราที่แพงกว่าการเดินทางแบบอื่น [16] ซึ่งผลที่ได้จากการเก็บข้อมูลนี้มีความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่างกันไม่มากนัก ถ้าหากการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสามารถปรับลดอัตราค่าโดยสารให้ถูกลง ก็จะทำให้มีจำนวนผู้คนที่สนใจมาใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงมากขึ้นในอนาคต



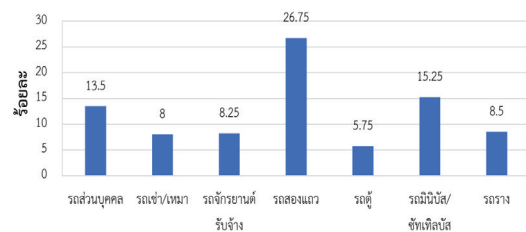
ภาพที่ 2 ความคุ้มค่าของรถไฟฟ้าความเร็วสูง

จุดประสงค์ในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อน คิดเป็นร้อยละ 45.5 ดังแสดงในภาพที่ 3 เนื่องจากการบริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเป็นการเดินทางรูปแบบใหม่ในประเทศไทย และใช้เวลาในการเดินทางลดลงทำให้คนสนใจที่จะใช้ในการเดินทางไปท่องเที่ยว รองลงมาเป็นการใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงไปทำธุระ/ทำงานคิดเป็นร้อยละ 30.75 เนื่องจากการใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงไปทำงานทุกงานวันนั้นอาจมีค่าใช้จ่ายที่สูง



ภาพที่ 3 จุดประสงค์การเดินทางของผู้ใช้บริการ

รูปแบบการเดินทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้าความเร็วสูงพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกที่จะนั่งรถสองแถว (รถแดง) คิดเป็นร้อยละ 26.75 ดังแสดงในภาพที่ 4 โดยในเขตพื้นที่อำเภอเมืองชลบุรี ผู้คนส่วนใหญ่นั่งเคยกับการใช้บริการรถสองแถว อีกทั้งรถสองแถวยังมีเส้นทางให้บริการที่หลากหลาย นอกจากนี้รถสองแถวยังมีจำนวนรถที่คอยให้บริการเป็นจำนวนมากและมีความสะดวกในการเดินทางจึงทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกที่จะใช้รถสองแถวในการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต ส่วนรูปแบบการเดินทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกใช้น้อยที่สุดคือรถตู้ อาจเป็นเพราะว่ารถตู้นั้นมีภาพลักษณ์การให้บริการที่ไม่ดี อาทิเช่น คนขับรถตู้ขับเร็ว มีอุบัติเหตุเกิดบ่อยครั้ง อีกทั้งยังมีค่าบริการที่แพงจึงทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกการเดินทางด้วยวิธีนี้เป็นอันดับสุดท้าย



ภาพที่ 4 รูปแบบการเดินทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้าความเร็วสูง

ในส่วนที่ 3 ของแบบสอบถามเป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โดยแบ่งกลุ่มของปัจจัยเป็น 6 ด้าน ได้แก่ (1) ปัจจัยด้านการเดินทาง (2) ด้านการตลาด (3) ด้านการบริการ (4) ด้านสิ่งแวดล้อม (5) ด้านทัศนคติและความสะดวกสบาย และ (6) ด้านค่าครองชีพและมีปัจจัยย่อยรวม 17 ปัจจัย ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินแสดงในตารางที่ 4 พบว่าจากปัจจัยย่อยรวม 17 ปัจจัย ๆ ที่มีระดับความสำคัญสูงสุด 5 อันดับแรก คือ (1) ความปลอดภัยมีค่าเฉลี่ย

อยู่ที่ 4.48 มีระดับความสำคัญมากที่สุด และอีกสี่อันดับที่เหลือน้อยในระดับความสำคัญมาก ได้แก่ (2) ระยะเวลาเดินทาง ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.06 (3) ความถี่ในการให้บริการ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.03 (4) การใส่ใจผู้ใช้บริการ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.99 และ (5) ความสะอาดสบาย และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.94

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

ปัจจัย	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน	ระดับความสำคัญ
1. ปัจจัยด้านการเดินทาง			
(1.1) ระยะเวลาเดินทาง	4.06	0.82	มาก
(1.2) ความน่าเชื่อถือ	3.97	0.82	มาก
(1.3) ความปลอดภัย	4.48	0.68	มากที่สุด
2. ปัจจัยด้านการตลาด			
(2.1) โปรโมชัน	3.92	0.76	มาก
(2.2) โฆษณาเชิญชวน	3.69	0.82	มาก
3. ปัจจัยด้านการบริการ			
(3.1) การใส่ใจผู้ใช้บริการ	3.99	0.75	มาก
(3.2) ความถี่ในการให้บริการ	4.03	0.70	มาก
(3.3) สิ่งอำนวยความสะดวกในสถานี	3.89	0.83	มาก
(3.4) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ	3.87	0.73	มาก
(3.5) จำนวนที่จอดรถ	3.86	0.78	มาก
(3.6) การพัฒนาโดยรอบสถานี	3.66	0.80	มาก
(3.7) การเชื่อมต่อสถานีรถไฟ	3.94	0.73	มาก
4. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม			
(4.1) สภาพอากาศ	3.502	0.89	มาก
(4.2) การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	3.505	1.00	มาก

5. ปัจจัยด้านทัศนคติและความสะอาดสบาย			
(5.1) ความสะอาดสบาย	3.94	0.79	มาก
(5.2) แอพพลิเคชั่น	3.68	0.99	มาก
6. ปัจจัยด้านค่าครองชีพ			
(6.1) ราคาค่าโดยสาร	3.90	0.96	มาก

เมื่อพิจารณาจากการแบ่งกลุ่มของปัจจัยเป็น 6 ด้านจะพบว่า (1) ปัจจัยด้านการเดินทางซึ่งแบ่งเป็น 3 ปัจจัยย่อย นั้น ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับปัจจัยเรื่องความปลอดภัยมากที่สุด ในงานวิจัยที่ผ่านมาปัจจัยเรื่องการถึงที่หมายได้อย่างปลอดภัยเป็นปัจจัยแรกที่มีความสำคัญเช่นกัน [10,12] ดังนั้น ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงจึงควรให้ความสำคัญในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทาง มีหน่วยงานตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถไฟเพื่อสามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย และพัฒนาการให้บริการให้ได้มาตรฐานรถไฟฟ้าความเร็วสูงและไม่เกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยรองลงมา ได้แก่ ระยะเวลาเดินทางและความน่าเชื่อถือ โดยงานวิจัยที่ผ่านมาทั้งสองปัจจัยนี้ก็เป็นปัจจัยสำคัญที่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิคำนึงถึงเช่นกัน [4,8] ซึ่งการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงจะสามารถลดระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางได้ โดยรถไฟฟ้าความเร็วสูงมีความเร็วสูงสุดประมาณ 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้โดยสารสามารถเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังพื้นที่ EEC ในระยะเวลาไม่เกิน 60 นาที นอกจากนี้ผู้ใช้บริการควรจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ด้านภาพลักษณ์ของการบริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงและให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้มาใช้บริการในเรื่องความน่าเชื่อถือ อาทิ การโฆษณาประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับความปลอดภัยและการดำเนินการที่ได้มาตรฐานในการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง การให้บริการที่ดีของหน่วยงาน การอำนวยความสะดวกสบายและความง่ายในการใช้บริการ เป็นต้น ซึ่งความน่าเชื่อถือเหล่านี้ส่งผลให้ผู้คนอาจจะตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงมากขึ้นในอนาคต

(2) ปัจจัยด้านการตลาดโดยแบ่งเป็น 2 ปัจจัยย่อย ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับปัจจัยเรื่องโปรโมชั่นมากที่สุด ปัจจัยรองลงมา ได้แก่ โฆษณาเชิญชวน งานวิจัยที่ผ่านมาพบว่าผู้ให้บริการควรมีกลยุทธ์ทางการตลาดที่น่าสนใจเพื่อเป็นแรงจูงใจให้ผู้มาใช้บริการมากขึ้น [8,12]

(3) ปัจจัยด้านการบริการพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญในเรื่องความถี่ในการให้บริการ การใส่ใจผู้ใช้บริการ และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟ ผู้ให้บริการรถไฟควรจัดให้มีจำนวนรอบของขบวนรถไฟให้บริการที่เพียงพอ เช่น หากมีผู้มาใช้บริการรถไฟความเร็วสูงมากขึ้นอาจจะต้องเพิ่มขบวนรถไฟ โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่เร่งรีบ นอกจากนี้การให้บริการของระบบรถไฟความเร็วสูงควรมีความตรงต่อเวลา หากขบวนรถมีความล่าช้าหรือจำนวนขบวนรถน้อยจนไม่สามารถรองรับผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วน ผู้ใช้บริการก็จะมองหาวิธีการเดินทางอื่น ๆ ที่ทำให้ไปถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างทันเวลา สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยที่สำคัญในการตัดสินใจใช้รถไฟความเร็วสูง การใส่ใจผู้ให้บริการรถไฟความเร็วสูง เช่น การให้บริการดีของพนักงานและใส่ใจดูแลให้ความช่วยเหลือผู้ให้บริการเป็นต้น ซึ่งจะพบว่าในงานวิจัยที่ผ่านมาการให้บริการด้วยความเต็มใจและความสุภาพของพนักงานมีความสำคัญเช่นกัน [9,10,12] ในการเชื่อมต่อสถานีรถไฟพบว่ารถสองแถว (รถแดง) เป็นรูปแบบการเดินทางในการเชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูงที่ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกใช้มากที่สุด เนื่องจากรถสองแถวมีเส้นทางให้บริการที่หลากหลายและ มีความสะดวกในการเดินทาง ดังนั้น ควรมีการพัฒนา การให้บริการของรถสองแถวให้ดียิ่งขึ้นเพื่อผู้ให้บริการสามารถเดินทางเชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูงได้อย่างสะดวกมากยิ่งขึ้น

(4) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม โดยแบ่งเป็น 2 ปัจจัยย่อย ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญในระดับมากที่สุดปัจจัย ได้แก่ เรื่องสภาพอากาศและเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม ในงานวิจัยที่ผ่านมาพบ

ว่าปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมจะมีผลให้ผู้ที่มีรถส่วนตัวเปลี่ยนไปใช้บริการขนส่งสาธารณะได้ [5]

(5) ปัจจัยด้านทัศนคติและความสะดวกสบาย โดยผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญในเรื่องความสะดวกสบายและการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในสถานีให้เพียงพอต่อความต้องการผู้มาใช้บริการ อาทิเช่น จำนวนห้องน้ำที่เพียงพอ ร้านค้าสะดวกซื้อ ตู้เอทีเอ็ม ขานชาลารถไฟที่เหมาะสม เครื่องปรับอากาศ ภาณุตุโดยสาร เป็นต้น ซึ่งผู้โดยสารได้คำนึงถึงสิ่งเหล่านี้ในการใช้บริการและมีความสอดคล้องในงานวิจัยที่ผ่านมาเช่นกัน [8,9]

(6) ปัจจัยด้านค่าครองชีพ ราคาค่าโดยสารเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจของผู้ใช้บริการ ดังนั้นราคาค่าโดยสารจะต้องมีอัตราที่เหมาะสมเพื่อทุกคนสามารถมาใช้บริการรถไฟความเร็วสูงได้ [4,8,12]

5. ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาต่อผู้ให้บริการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ดังนี้

จากแบบสอบถามในเรื่องการรู้จักโครงการพบว่าผู้ใช้บริการที่รู้จักโครงการรถไฟความเร็วสูง มีแนวโน้มที่จะมาใช้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ดังนั้น ผู้ให้บริการควรทำการประชาสัมพันธ์ให้โครงการรถไฟความเร็วสูงที่จะสร้างแล้วเสร็จในอนาคตให้เป็น ที่รู้จักในวงกว้าง สร้างความน่าสนใจให้กับโครงการเพื่อดึงดูดให้ผู้คนสนใจมาใช้บริการด้วยความทันสมัยของรถไฟความเร็วสูงซึ่งเป็นจุดเด่นของโครงการ

ในเรื่องความถี่ในการเดินทางพบว่าผู้ใช้บริการที่เดินทางประมาณ 1-3 ครั้งภายในเวลา 1 เดือนจะมีจำนวนมากและมีแนวโน้มที่จะมาใช้บริการรถไฟความเร็วสูง ดังนั้น ผู้ให้บริการจึงควรเพิ่มโปรโมชั่นดึงดูดความสนใจและรักษารฐานลูกค้าที่เดินทางบ่อยครั้ง เช่น ทำโปรโมชั่นรายเดือนลดราคาให้กับผู้ใช้บริการ หรือทำ

โปรโมชันสะสมการใช้บริการรถไฟฟ้า เช่น สะสมการใช้บริการรถไฟฟ้าครบ 10 ครั้ง สามารถใช้บริการฟรีได้ 1 ครั้ง เป็นต้น

ในเรื่องพฤติกรรมของผู้เดินทางที่จะตัดสินใจมาใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินในเรื่องความเคยชินของผู้ที่จะมาใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ผู้ที่มีรถยนต์ส่วนบุคคลมีแนวโน้มที่จะไม่เลือกใช้บริการรถไฟฟ้า อาจเป็นเพราะผู้ที่มีรถยนต์ส่วนบุคคลคุ้นชินกับการเดินทางรูปแบบเดิมและคิดว่าการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงไม่สะดวกมากนัก อีกทั้งยังมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า ดังนั้น ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าจึงควรจัดให้มีการประชาสัมพันธ์เชิญชวนและให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ใช้บริการ เช่น การใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงสามารถกำหนดเวลาการเข้าใช้บริการได้แม่นยำ อีกทั้งใช้เวลาในการเดินทางลดลงเมื่อเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ รวมทั้งมีความปลอดภัยและสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น

ปัจจัยด้านการเดินทาง จากการศึกษาพบว่าระยะเวลาเดินทางและความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้าความเร็วสูง มีระดับความสำคัญ “มาก” ซึ่งรถไฟฟ้าความเร็วสูงสามารถลดระยะเวลาในการเดินทางได้อย่างมาก ดังนั้น ผู้ให้บริการควรประชาสัมพันธ์ให้เห็นถึงภาพลักษณ์ของรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่มีความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือ รวมทั้งการสร้าง ความน่าเชื่อถือให้เกิดขึ้นจริงในการบริการ เช่น รถไฟฟ้าความเร็วสูงวิ่งตรงเวลาสม่ำเสมอ ไม่มีความล่าช้าในการให้บริการ ไม่มีเหตุขัดข้อง และคำนึงถึงความต้องการการใช้งานของผู้ใช้บริการโดยปรับความถี่ของขบวนรถที่ให้บริการตามช่วงเวลา เช่น บางช่วงเวลาที่ผู้ใช้บริการมากก็จัดให้รถไฟมีความถี่ในการให้บริการมาก โดยเฉพาะในช่วงเช้าและเย็น และมีการปรับจำนวนขบวนรถไฟที่ให้บริการตามวันหยุดสำคัญและเทศกาลต่าง ๆ

ปัจจัยด้านการบริการ จากการศึกษาพบว่าความถี่ในการให้บริการของรถไฟฟ้าความเร็วสูง ผู้ให้บริการต้องจัดให้มีจำนวนขบวนรถไฟฟ้าอย่างเพียงพอต่อความต้องการของผู้ที่จะใช้บริการ ดังนั้นผู้ให้

บริการควรแสดงตารางเดินรถไฟที่แน่นอน มีความถี่เพียงพอ ปรับจำนวนขบวนรถได้ตามความต้องการใช้งาน เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่ผู้ใช้บริการ รวมทั้งสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงควรจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอเพื่อให้ผู้ใช้บริการพึงพอใจกับสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง เช่น ตู้กดเงิน (ATM) ร้านสะดวกซื้อ ห้องน้ำ การให้บริการอินเทอร์เน็ตและจุดเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตไร้สาย (Wi-Fi) จุดชาร์ตแบตเตอรี่โทรศัพท์ ร้านอาหาร เป็นต้น

ในเรื่องของรูปแบบการเดินทางในการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าความเร็วสูงพบว่าผู้ที่จะมาใช้บริการมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้บริการรถสองแถวเป็นรูปแบบการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงกับพื้นที่ในอำเภอเมืองชลบุรีเป็นอันดับแรก รองลงมาคือรถมินิบัส/แท็กซี่บัส ทั้งนี้อาจเป็นเพราะประชากรโดยรอบอำเภอเมืองชลบุรีมีความเคยชินและคุ้นเคยกับการเดินทางด้วยรถสองแถวและราคาค่าบริการของรถสองแถวมีราคาถูก ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าจึงอาจจะต้องเพิ่มวิธีในการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ เข้ามา เช่น ระบบรถรางหรือรถตุ้ เพราะประชากรภายในอำเภอเมืองชลบุรีพึงพอใจที่จะเลือกใช้บริการการเดินทางในรูปแบบเดิมแต่อาจต้องมีการปรับปรุงให้มีการบริการที่ดีขึ้น เช่น กำหนดเส้นทางเดินรถสองแถว จุดรับ-ส่งของรถสองแถวระหว่างพื้นที่ในจังหวัดและสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง ตารางการเดินรถ เป็นต้น ซึ่งผู้ประกอบการสามารถนำข้อมูลเหล่านี้ไปใช้ในการพัฒนาคุณภาพของบริการเพื่อให้ตรงกับความต้องการผู้ใช้บริการ และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับผู้ที่จะมาใช้บริการในอนาคตต่อไป

6. กิตติกรรมประกาศ

คณะวิจัยขอขอบพระคุณ คณะวิศวกรรมศาสตรมหาวิทาลัยบูรพา สำหรับการสนับสนุนทุนวิจัยพัฒนาศักยภาพนักวิจัยใหม่ตามสัญญาเลขที่ วจพ. 2/2564 ใน

การศึกษาครั้งนี้ และขอขอบคุณผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่านที่ทำให้การศึกษาครั้งนี้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้

7 เอกสารอ้างอิง

- [1] EIC Article (2017). EEC ความหวังใหม่ของเศรษฐกิจไทย: ทำไมต้องเริ่มตั้งแต่วันนี้?
- [2] EIC Article (2018). พัฒนา EEC ต้องเริ่มคิดเรื่องการกระจายผลประโยชน์. Available via <https://www.scbeic.com/th/detail/product/49>. 25 Accessed 20 พฤศจิกายน 2021.
- [3] EEC Article (2021). รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน. Available via <https://www.eeco.or.th/th/high-speed-rail-connecting-3-airports>. Accessed 20 พฤศจิกายน 2021.
- [4] อีรวัดน์ เวชวงศ์วาน (2554). การวิเคราะห์การเลือกรูปแบบการเดินทางของรถไฟความเร็วสูงด้วยวิธี Stated Preference: กรณีศึกษาผู้เดินทางทางอากาศจากกรุงเทพฯสู่พื้นที่ภาคเหนือ. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- [5] วีรพงษ์ ชมภูษ (2554). ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนจากรถยนต์เป็นรถขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- [6] เอกวัฒน์ พันธาส และ มนสิชา เพชรานนท์ (2554). พฤติกรรมการเดินทางในเมืองหลักของภูมิภาค: กรณีศึกษาเมืองเชียงใหม่. วารสารวิชาการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 10: 74-91.
- [7] ภาวัต ไชยชาณวาทิก และ อธิรุทธ ลิมานนท์ (2556). พฤติกรรมการเดินทางระยะไกลของผู้พักอาศัยในกรุงเทพมหานคร: การศึกษาการเลือกรูปแบบการเดินทาง. วิศวกรรมสารเกษมบัณฑิต, 3(2): 57-72.
- [8] อัจฉราภรณ์ จิรัชิตพงศ์ (2556). การให้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองของประเทศไทยในมุมมองของผู้ใช้บริการ. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- [9] กาญจน์กรรณ สุอังคะ (2558). ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ: การประยุกต์ใช้แบบจำลองสมการโครงสร้าง. วารสารมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (สาขาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี), 7(14): 129-142.
- [10] เชิดชาติ ตะโกจีน (2558). อิทธิพลของความคาดหวังในคุณภาพการให้บริการแรงจูงใจในการใช้บริการ และภาพลักษณ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีผลต่อความตั้งใจในการใช้บริการรถไฟโดยสารชั้น 1. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- [11] ก้านทอง บุหว่า (2559). แนวทางการปรับปรุงการรถไฟแห่งประเทศไทย. วารสารวิจัยและพัฒนาโลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์. 11(2): 279-288.
- [12] วริศรา เจริญศร (2560). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้รถไฟไฟฟ้าบีทีเอส. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- [13] สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย (2019). สถิติจำนวนประชากร. Available https://stat.bora.dopa.go.th/new_stat/webPage/statByYear.php. Accessed 20 มิถุนายน 2020.
- [14] Taro Yamane (1973). Statistics: An Introductory Analysis. 3rd Ed. New York.