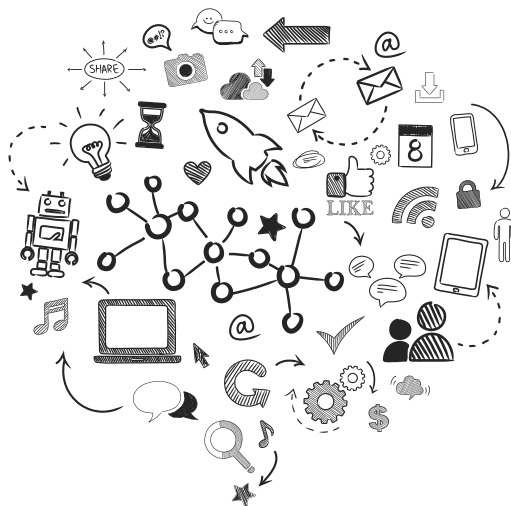


Thai Passengers' Expectation toward High-Speed Rail travel on the Bangkok-Khon Kaen Route

จันทร์เมธธา ศรีรักษา กานต์รวี ชื่นอารมณฺ์ กิตติพัฒน์ อ่อนจาง ชัยญานุช สุขสมเนตร
ศศิรินทร์ รักรวงค์ จักรพงษ์ อุดมวรทรัพย์ และศุภกานต์ ยอดประดิษฐ์
Chanmatha Sriraksa Kanrawi Chuanarrom Kittipat Onjang
Chanyanuch Suksomnet Sasirin Ruckwong Jakkaphong Udomworasap
and Supakarn Yodpradit





ความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยต่อการเดินทางด้วย รถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ – ขอนแก่น

Thai Passengers' Expectation toward High-Speed Rail travel on the
Bangkok-Khon Kaen Route

จันทร์เมธา ศรีรักษา¹ กานต์วี ชื่นอารมณ² กิตติพัฒน์ อ่อนจาง³ ชัญญานุช สุขสมเนตร⁴ ศศิรินทร์ รักวงศ์⁵
จักรพงษ์ อุดมวรทรัพย์⁶ และศุภกานต์ ยอดประดิษฐ์⁷

Chanmatha Sriraksa Kanrawi Chuanarrom Kittipat Onjang Chanyanuch Suksomnet
Sasirin Ruckwong Jakkaphong Udomworasap and Supakarn Yodpradit

¹คณะอุตสาหกรรมบริการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน นครปฐม 73140 ประเทศไทย
Faculty of Hospitality Industry, Kasetsart University, Kamphaeng Saen Campus,
Nakhon Pathom 73140, Thailand. e-mail: chanmatha.s@ku.th

²คณะอุตสาหกรรมบริการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน นครปฐม 73140 ประเทศไทย
Faculty of Hospitality Industry, Kasetsart University, Kamphaeng Saen Campus,
Nakhon Pathom 73140, Thailand. e-mail: kanrawi.c@ku.th

³คณะอุตสาหกรรมบริการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน นครปฐม 73140 ประเทศไทย
Faculty of Hospitality Industry, Kasetsart University, Kamphaeng Saen Campus,
Nakhon Pathom 73140, Thailand. e-mail: kittipat.o@ku.th

⁴คณะอุตสาหกรรมบริการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน นครปฐม 73140 ประเทศไทย
Faculty of Hospitality Industry, Kasetsart University, Kamphaeng Saen Campus,
Nakhon Pathom 73140, Thailand. e-mail: chanyanuch.s@ku.th

⁵คณะอุตสาหกรรมบริการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน นครปฐม 73140 ประเทศไทย
Faculty of Hospitality Industry, Kasetsart University, Kamphaeng Saen Campus,
Nakhon Pathom 73140, Thailand. e-mail: sasirin.r@ku.th

⁶คณะอุตสาหกรรมบริการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน นครปฐม 73140 ประเทศไทย
Faculty of Hospitality Industry, Kasetsart University, Kamphaeng Saen Campus,
Nakhon Pathom 73140, Thailand. e-mail: boonyarit.u@ku.th

⁷คณะอุตสาหกรรมบริการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน นครปฐม 73140 ประเทศไทย
Faculty of Hospitality Industry, Kasetsart University, Kamphaeng Saen Campus, Nakhon
Nakhon Pathom 73140, Thailand. email: supakarn.y@ku.th

Received : June 6, 2025 Revised : October 9, 2025 Accepted : October 24, 2025

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงสำรวจนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยที่มีต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงเมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางกรุงเทพฯ – ขอนแก่น 2) ระบุปัจจัยประชากรศาสตร์ที่ส่งผลต่อความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยที่มีต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ –

ขอนแก่น และ 3) สำรวจพฤติกรรมความตั้งใจใช้บริการรถไฟความเร็วสูงของผู้โดยสารชาวไทย การศึกษาครั้งนี้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างคือ ผู้โดยสารชาวไทยที่เคยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางกรุงเทพ-ขอนแก่น จำนวน 400 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติอนุมาน ได้แก่ สถิติ t-test และ F-test ผลการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำส่วนใหญ่มีความคาดหวังต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงด้านความปลอดภัยมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางกรุงเทพฯ - ขอนแก่น ในขณะที่ด้านที่ผู้โดยสารคาดหวังน้อยที่สุดคือด้านสิ่งที่มีให้บริการ นอกจากนี้ ผลการศึกษายังชี้ให้เห็นว่าความแตกต่างของเพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา และรายได้ส่งผลต่อความคาดหวังของผู้โดยสารต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงในด้านต่าง ๆ แตกต่างกันอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ

คำสำคัญ: รถไฟความเร็วสูง; สายการบินต้นทุนต่ำ; ความคาดหวัง; ปัจจัยประชากรศาสตร์; กรุงเทพ-ขอนแก่น

Abstract

This survey research aims 1) to study expectation of Thai passengers toward High-Speed Rail travel comparing to low-cost carriers for Bangkok-Khon Kaen route 2) to identify demographic factors influencing Thai passengers' expectations toward High-Speed Rail travel, and 3) to explore behavioral intention of Thai passengers to travel with High-Speed Rail. This study applied questionnaires as a tool to collect data from 400 Thai passengers used to travel with low-cost carriers on Bangkok-Khon Kaen route. Data was analyzed with descriptive statistics; frequency, percentage, mean and standard deviation and hypothesis testing were conducted by t-test and F-test. The findings revealed that comparing to low cost carriers, the most attribute that Thai passengers expected from High-Speed Rail travel was safety while the least was availability. Differences in gender, age, occupation, education level, and income were statistically found



significant factors influencing Thai passengers' expectation toward High-Speed Rail travel in various aspects.

Keywords: High Speed Rail; Low-Cost Carriers; Expectation; Demographic Factors; Bangkok-KhonKaen

บทนำ

โครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ “Belt and Road Initiatives (BRI)” เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค แบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา” และระยะที่ 2 ช่วง นครราชสีมา - หนองคาย โดยโครงการฯ นี้ นอกจากช่วยส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจระดับภูมิภาคของประเทศแล้ว ยังยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เดินทางได้สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย

ขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ถูกกำหนดให้เป็น 1 ใน 4 จังหวัดของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor) ประกอบไปด้วย นครราชสีมา ขอนแก่น อุตรดิตถ์ และหนองคาย ในการพัฒนาเป็นฐานอุตสาหกรรมชีวภาพแห่งใหม่ของประเทศ จากแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง พ.ศ. 2566-2570 ฉบับทบทวนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 (สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง, 2568) พบว่า จังหวัดขอนแก่นมีบรรยากาศการลงทุนที่ดีที่สุดเนื่องจากภาครัฐและเอกชนมีความพร้อมเป็นศูนย์กลางการศึกษา การท่องเที่ยว การจัดประชุมและนิทรรศการในฐานะเมืองไมซ์ ซิตี้ (Mice city) นอกจากนี้ จังหวัดขอนแก่นยังได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งในตำแหน่งศูนย์กลางของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Great Mekong Subregion) สามารถเชื่อมโยงต่อไปเวียดนามและจีนตอนใต้ได้สะดวกจึงถูกวางยุทธศาสตร์มุ่งเน้นด้านโลจิสติกส์ สำหรับการขนส่งทางอากาศนั้น ท่าอากาศยานขอนแก่นเป็นท่าอากาศยานที่มีปริมาณการเดินทางมากที่สุดในเขตภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง โดยมีสายการบินต้นทุนต่ำให้บริการถึง 5 สายการบินได้แก่ ไทยสมายล์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียตเจ็ต ให้บริการบินตรงสู่กรุงเทพและเชื่อมต่อเมืองหลักในภูมิภาคต่าง ๆ

เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต (สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง, 2565) ในส่วนการขนส่งทางรางนั้น จังหวัดขอนแก่นเป็นหนึ่งในสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟความเร็วสูงโครงการระยะที่ 2 นครราชสีมา - หนองคาย โดยโครงการระยะที่ 2 นี้เริ่มก่อสร้างในปีงบประมาณ 2568 และคาดว่าจะแล้วเสร็จตลอดเส้นทางในปีงบประมาณ 2575 มีจุดเริ่มต้นจากสถานีนครราชสีมา - บัวใหญ่ - บ้านไผ่ - ขอนแก่น - อุดรธานี และปลายทางจังหวัดหนองคาย (Isan Insight & Outlook, ม.ป.ป.) มีเส้นทางครอบคลุม 4 จังหวัดหลักของเขตระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเส้นทางกรุงเทพฯ - ขอนแก่นมีระยะทางประมาณ 440 กิโลเมตร และเส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย (สถานีปลายทาง) ระยะทางรวม 606.17 กิโลเมตร ระยะเวลาเดินทาง 3 ชั่วโมง 28 นาที อัตราค่าโดยสารประมาณ 1,171 บาท (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, ม.ป.ป.)

การเข้ามาของรถไฟความเร็วสูงจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน แต่ในเวลาเดียวกัน รถไฟความเร็วสูงถูกมองว่าเป็นคู่แข่งหรือภัยคุกคาม (Threat) ที่ทำลายการขนส่งแบบเดิมที่มีอยู่ เช่น รถยนต์ รถไฟ โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers - LCCs) ที่นิยมอย่างมากในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม หากรถไฟความเร็วสูงเปิดให้บริการด้วยความเร็วเฉลี่ย 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามคาดการณ์พบว่า ระยะเวลาการเดินทางจะสั้นลงเมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์หรือรถไฟแบบเดิม (Conventional Train) แม้รถไฟความเร็วสูงจะสู้สายการบินไม่ได้ในเรื่องความรวดเร็วในการเดินทาง แต่รถไฟความเร็วสูงมีความได้เปรียบในประเด็นอื่น ๆ เช่น ระยะเวลารวมในการเดินทางและราคาบัตรโดยสารที่นับเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้รถไฟความเร็วสูงเป็นตัวเลือกใหม่ที่น่าสนใจ ตัวอย่างเช่น หากเปรียบเทียบเรื่องระยะเวลา การเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปขอนแก่นด้วยรถไฟความเร็วสูงจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง 20 นาที ในขณะที่สายการบินใช้เวลาน้อยกว่าคือประมาณ 1 ชั่วโมง 10 นาที แต่เมื่อพิจารณาระยะเวลารวมในการเดินทาง (Total Trip Time) พบว่า การเดินทางด้วยสายการบินอาจใช้เวลารวมมากกว่า เนื่องจากผู้โดยสารต้องเผื่อเวลาให้ถึงท่าอากาศยานก่อนเครื่องออกอย่างน้อย 2 ชั่วโมงเพื่อผ่านขั้นตอนเช็คอินและตรวจสอบสัมภาระตามมาตรการความปลอดภัย นอกจากนี้ การเดินทางไปท่าอากาศยานหลายแห่งใช้เวลานานกว่าการเดินทางไปสถานีรถไฟเนื่องจากสถานีรถไฟส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่เมือง แต่ท่าอากาศยานมักตั้งอยู่นอกเขตเมือง ปัจจัยการแข่งขันที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ



ค่าโดยสารซึ่งพบว่า ค่าโดยสารของรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - ขอนแก่น กำหนดไว้ไม่ถึง 1,200 บาท ในขณะที่ค่าโดยสารสายการบินต้นทุนต่ำราคา 1,250 – 3,000 บาท จึงเห็นได้ว่ารถไฟความเร็วสูงเปิดโอกาสให้ผู้โดยสารเดินทางข้ามภูมิภาคได้ด้วยค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่า ตอบโจทย์ผู้โดยสารที่ไม่มีความจำเป็นเร่งด่วน แต่มีความอ่อนไหวกับราคาค่าโดยสาร (Price Sensitive) ซึ่งเป็นกลุ่มตลาดหลักของสายการบินต้นทุนต่ำ ดังนั้น หากรถไฟความเร็วสูงเปิดให้บริการอาจส่งผลต่อการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำเดิมได้

5 การเข้ามาของรถไฟความเร็วสูงส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินในหลายประเทศทั่วโลก เช่น จีนพบว่า ปริมาณผู้โดยสารของ 3 สายการบินยักษ์ใหญ่ของประเทศได้แก่ แอร์ไชนา ไชนาอีสเทิร์นแอร์ไลน์ และไชนาเซาธ์เทิร์นแอร์ไลน์ ลดลงอย่างมากในเส้นทางที่มีปริมาณการเดินทางน้อย (Thin routes) ถึงขนาดที่เที่ยวบินระหว่างเมือง Zhengzhou และเมืองซีอาน (Xi'an) (ระยะทาง 505 กิโลเมตร) ต้องยกเลิกเที่ยวบินไปเป็นเวลา 48 วันหลังจากรถไฟความเร็วสูงเปิดตัวในปี 2010 เนื่องจากมีผู้โดยสารเดินทางน้อยแต่เส้นทางที่มีปริมาณการเดินทางสูง (Thick routes) อยู่แล้วนั้นไม่ได้รับผลกระทบ รวมถึงไม่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินของประเทศในภาพรวม (Zhang et al., 2017) แตกต่างจากเกาหลีใต้ที่พบว่า หลังจากรถไฟความเร็วสูง KTX สายคยองบู (Gyeongbu Line) เปิดเส้นทางโซล-ปูซาน (Seoul-Busan) จำนวนผู้โดยสารของสายการบินเส้นทางภายในประเทศลดลง 20-90% กระทั่งธุรกิจสายการบินรวมถึงท่าอากาศยานภูมิภาคบางแห่งที่ต้องปิดตัวลง เช่นเดียวกับออสเตรเลียที่พบว่า หลังรถไฟความเร็วสูงเปิดให้บริการ ปริมาณผู้โดยสารบางเส้นทางบินลดลง เช่น เส้นทางซิดนีย์-แคนเบอร์รา (ระยะทาง 280 กิโลเมตร) ลดลงถึง 70% เส้นทางแคนเบอร์รา-เมลเบิร์น (ระยะทาง 660 กิโลเมตร) ลดลง 50% และเส้นทางเมลเบิร์น-ซิดนีย์ (ระยะทาง 877 กิโลเมตร) ลดลง 32% ปรากฏการณ์ดังกล่าวพบได้เช่นเดียวกันในประเทศกลุ่มสหภาพยุโรป เช่น ฝรั่งเศสในเส้นทางปารีส-มาร์แซย์ (Wang et al., 2020) หรือในสเปน อังกฤษ เยอรมนี และอิตาลี เนื่องจากเป็นที่ทราบกันดีว่า รถไฟความเร็วสูงนั้นจะมีความได้เปรียบทางการแข่งขันเหนือสายการบินในการเดินทางระยะสั้น (Short haul route) ไม่เกิน 850 กิโลเมตร (Nurhidayat et al., 2023)

สำหรับการรับมือของสายการบินต่อการเข้ามาของรถไฟความเร็วสูงนั้นก็มีหลากหลายรูปแบบ เช่น สายการบินของจีนเลือกลดความถี่ของเที่ยวบิน และยกเลิก

เที่ยวบินในเส้นทางที่มีผู้โดยสารน้อย สายการบินของสเปนปรับมาใช้เครื่องบินขนาดเล็กลงเพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณผู้โดยสาร นอกจากนี้ สายการบินส่วนใหญ่ใช้วิธีลดราคาบัตรโดยสารเพื่อช่วงชิงอำนาจการแข่งขัน อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาของ Nurhidayat et al. (2023) แสดงให้เห็นว่า การขนส่งทั้ง 2 รูปแบบไม่จำเป็นต้องแข่งขันกันเสมอไป ความสัมพันธ์อาจพัฒนาจากคู่แข่งกลายเป็นพันธมิตรได้ในรูปแบบของการให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal connectivity) ดังเช่น ในจีนเส้นทางปักกิ่ง-เทียนจิน-เหอเป่ย์ หรือในสหภาพยุโรปที่รถไฟความเร็วสูงทำหน้าที่เปรียบเสมือนท่อน้ำเลี้ยง (Feeder) นำส่งผู้โดยสารเชื่อมต่อเมืองหรือท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางให้กับสายการบินที่ให้บริการเส้นทางบินระยะไกล (Long haul air services) นอกจากนี้ ลักษณะความร่วมมือยังมีหลายระดับตั้งแต่ระดับพื้นฐาน เช่น ความร่วมมือระหว่าง Air Canada และ VIA Rail ซึ่งเป็นบริษัทรถไฟความเร็วสูงที่พร้อมให้บริการแทนสายการบินในกรณีที่เที่ยวบินล่าช้าหรือยกเลิกเที่ยวบิน หรือความร่วมมือในระดับที่สูงขึ้น เช่น ความร่วมมือระหว่างสายการบินแห่งชาติอย่าง Lufthansa German Airlines กับ Deutsche Bahn (DB) บริษัทรถไฟแห่งชาติของเยอรมนีที่ให้บริการ “AirRail” ณ ท่าอากาศยานแฟรงก์เฟิร์ต โดยขายบัตรโดยสาร กำหนดตารางเดินทาง และการจัดการกระเป๋าสัมภาระร่วมกัน (Jiang et al., 2017)

จากการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมาพบว่า งานวิจัยต่างประเทศจำนวนมากมีการศึกษาถึงผลกระทบของรถไฟความเร็วสูงต่อธุรกิจการบิน แต่ในประเทศไทยพบว่าการศึกษารื่องดังกล่าวยังมีค่อนข้างน้อยและไม่ทันต่อสถานการณ์ เช่น มีการศึกษาเปรียบเทียบการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงและสายการบินต้นทุนต่ำตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 ในเส้นทางสายใต้ กรุงเทพฯ-สงขลา (ปิติ จันทฤทธิ์ และสันติ ขำตรี, 2556) สายเหนือ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ (เทพนุกูล ศรีสุทธิ, 2562; เกรรัตน์ สุวรรณกุล, 2557) และกรุงเทพฯ - พิษณุโลก (วรปรัชญ์ โยเหลา, 2559) นอกจากนี้ มีงานศึกษาในประเด็นอื่นและเส้นทางอื่น เช่น การบริหารจัดการระบบราง (นันทพล กาญจนวัฒน์, 2559) การศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน (กัลยาณี แนวแห่งธรรม, 2561) เส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา (ฉพรรณ สินธุศิริ และคณะ, 2565) และเส้นทางสู่โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (ภัทรพร พรเทพเกษมสันต์ และคณะ, 2564) อย่างไรก็ตาม ไม่พบการศึกษาในเส้นทางสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือแต่อย่างใด



ผู้วิจัยจึงต้องการเติมเต็มช่องว่างวิจัย (Research gap) ดังกล่าวโดยสนใจศึกษาความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ – ขอนแก่น โดยข้อค้นพบที่ได้สามารถใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานให้แก่ภาครัฐและเอกชนทราบถึงลักษณะและความคาดหวังของลูกค้าในอนาคต (Potential Customer) เพื่อนำผลการศึกษาไปออกแบบรูปแบบบริการให้ตอบสนองตามความคาดหวังของผู้โดยสาร อีกทั้งเป็นประโยชน์ต่อองค์การและธุรกิจสายการบินในการวางแผนกลยุทธ์ในการแข่งขัน (Competitive Strategy) ที่เหมาะสมในอนาคตต่อไป

5

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. ศึกษาความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยที่มีต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงเมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางกรุงเทพฯ – ขอนแก่น
2. ระบุปัจจัยประชากรศาสตร์ที่ส่งผลต่อความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยที่มีต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ – ขอนแก่น
3. สำรวจพฤติกรรมความตั้งใจใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงของผู้โดยสารชาวไทยในเส้นทางกรุงเทพฯ – ขอนแก่น

สมมติฐานการวิจัย

ปัจจัยประชากรศาสตร์ที่แตกต่างกันส่งผลต่อความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยที่มีต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ – ขอนแก่นเมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำแตกต่างกัน

แนวคิดทฤษฎี ทบทวนวรรณกรรม และกรอบแนวคิด

รถไฟฟ้าความเร็วสูงเป็นบริการขนส่งรูปแบบใหม่สำหรับประเทศไทยที่จำเป็นต้องอาศัยการวางแผนการตลาดที่รอบคอบผ่านการศึกษาลำดับของของผู้บริโภค (Customer Journey) นับตั้งแต่ก่อนซื้อ ระหว่างซื้อ และหลังการซื้อเพื่อให้เข้าใจความคาดหวังของผู้บริโภค สามารถสื่อสาร และออกแบบบริการได้ตรงตามความคาดหวัง (สลิลาทิพย์ ทิพย์ไกรสร, 2561) ทั้งนี้ การตัดสินใจซื้อของผู้บริโภคนั้นมีความซับซ้อนและเกิดขึ้นจากทั้งปัจจัยภายนอก เช่น สังคม การบอกต่อ การส่งเสริมการตลาด และปัจจัยภายในได้แก่ปัจจัยด้านจิตวิทยา และปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ (Kotler & Keller, 2016) โดยเฉพาะปัจจัยความแตกต่างระหว่างบุคคลหรือประชากรศาสตร์นั้น

ส่งผลต่อการรับรู้ ความคาดหวัง และการตัดสินใจเลือกใช้บริการที่แตกต่างกัน ซึ่งหากจำแนกกลุ่มเป้าหมายได้อย่างถูกต้อง ธุรกิจจะสามารถวางแผนกลยุทธ์และสื่อสารกับกลุ่มลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงสามารถพัฒนาความรู้ความเข้าใจในบริการให้อยู่ในระดับความคาดหวังของกลุ่มเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเกณฑ์ที่นิยมใช้ในการศึกษาได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ (ศิริวรรณ เสรีรัตน์, 2550)

กรอบแนวคิดการวิเคราะห์การขนส่งกับการให้บริการรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทยเส้นทางกรุงเทพฯ - ขอนแก่น

การศึกษาครั้งนี้มุ่งวิเคราะห์ความคาดหวังของผู้โดยสารที่เคยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำที่มีต่อการให้บริการของรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ-ขอนแก่น เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสาร ผู้วิจัยจึงเลือกใช้แนวคิดการขนส่งและการท่องเที่ยวของ Lumsdon and Page (2004) ในการวิเคราะห์ความคาดหวังของผู้โดยสารที่มีต่อ 8 องค์ประกอบสำคัญของการขนส่ง ดังต่อไปนี้

1. สิ่งที่มีให้บริการ (Availability) หมายถึง ประเภทของยานพาหนะ เส้นทางระดับชั้นบริการ (ชั้นหนึ่ง ชั้นสอง) รวมทั้งบริการเสริมอื่น ๆ เช่น ลิฟท์สำหรับผู้พิการ หรือผู้มีสัณนิบาตบกพร่อง ตู้เก็บสัมภาระ (ล็อกเกอร์) และเครื่องมือสื่อสารในกรณีฉุกเฉิน ซึ่งรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - ขอนแก่นเป็นรุ่นใหม่ล่าสุดให้บริการที่ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีตู้โดยสาร 8 ตู้ต่อขบวน จำนวนที่นั่งทั้งหมด 594 ที่นั่ง แบ่งเป็นชั้นหนึ่ง 96 ที่นั่ง และชั้นมาตรฐาน 498 ที่นั่ง (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2565)

2. การเข้าถึง (Accessibility) หมายถึง ความสามารถของผู้คนที่จะสามารถใช้บริการได้ เช่น เวลา สถานที่จำหน่ายตั๋ว และที่ตั้งของสถานีรถไฟ โดยรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - ขอนแก่นให้บริการจากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ กรุงเทพฯ ซึ่งตั้งอยู่ในจุดที่มีระบบการเดินทางเข้าถึงอย่างครบครัน นอกจากนี้ ช่องทางจัดจำหน่ายบัตรโดยสารยังมีหลากหลาย เช่น บัตรโทรศัพท์เคลื่อนที่ (Mobile Ticketing) และเครื่องขายบัตรโดยสารอัตโนมัติ (Ticket Vending Machine : TVM) (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร,ม.ป.ป)

3. ข้อมูลข่าวสาร (Information) หมายถึง การให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องแม่นยำ และรวดเร็วเพื่อให้ผู้โดยสารไม่เกิดความสับสนในการเดินทาง สามารถวางแผนล่วงหน้าได้ รวมถึงสถานที่ที่ให้ข้อมูลต้องเอื้อให้ผู้โดยสารติดตามข่าวสารได้



4. เวลา (Time) หมายถึง ความตรงเวลา การจัดตารางเวลาในการเดินทางที่เหมาะสมไม่ทิ้งช่วงนานเกินไปจนทำให้ผู้โดยสารรอ หรือความถี่มากเกินไปจนไม่มีผู้โดยสาร รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ – ขอนแก่นมีกำหนดให้บริการระหว่างเวลา 06.00 - 24.00 น. ของทุกวัน ออกเดินทางทุก 90 นาที ตามตารางเวลา (การรถไฟแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.)

5. การเอาใจใส่ผู้โดยสาร (Customer care) หมายถึง การคำนึงถึงสวัสดิภาพของผู้โดยสาร เช่น ความสะอาด การจัดเจ้าหน้าที่ตรวจตราความเรียบร้อย รวมทั้งการให้ส่วนลดสำหรับผู้เดินทางประจำ นอกจากนี้ ยังมีบริการ “THAI Pinto” อาหารไทยบรรจุกล่องที่นำวัตถุดิบที่มีชื่อเสียงและเอกลักษณ์ท้องถิ่นมาปรุงเป็นอาหารพร้อมรับประทาน อร่อย สะอาดและปลอดภัย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, ม.ป.ป.)

6. ความสะดวกสบาย (Comfort) หมายถึง ความเอาใจใส่ผู้โดยสารด้านกายภาพ เช่น การออกแบบที่นั่งให้เหมาะกับสรีระมนุษย์ ความกว้างขวางของพื้นที่วางเท้า อุณหภูมิในห้องโดยสาร และความเงียบสงบในการเดินทาง

7. ความปลอดภัย (Safety) หมายถึง การปราศจากอุบัติเหตุในการเล่นไปของยานพาหนะ เช่น ความปลอดภัยในห้องโดยสาร ความพร้อมของอุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัย และอุปกรณ์ปฐมพยาบาล รวมถึงการป้องกันการก่ออาชญากรรมที่อาจเกิดขึ้นขณะเดินทาง

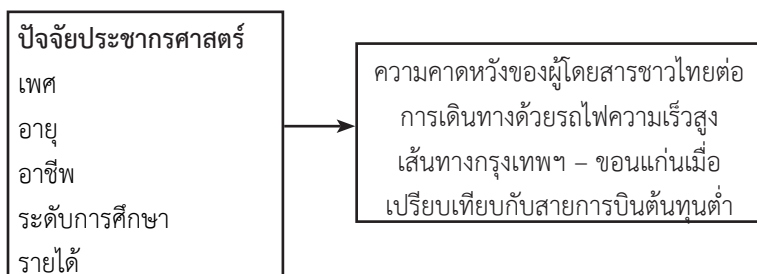
8. ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Environmental friendliness) หมายถึง การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขยะและของเสีย การใช้พลังงานทดแทน และไม่สร้างเสียงรบกวนผู้คนที่อาศัยอยู่ระหว่างเส้นทาง รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ – ขอนแก่นไม่มีการปล่อยมลพิษทางอากาศเนื่องจากใช้ระบบไฟฟ้า (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, ม.ป.ป.)

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้เพิ่มตัวแปร 2 ตัวคือ สุขอนามัย และค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการ เพื่อให้เหมาะสมกับการเดินทางในยุคหลังวิถีใหม่และการแข่งขันด้านราคา ดังนี้

9. สุขอนามัย (Hygiene) หมายถึง การยกระดับมาตรการการขนส่งและการท่องเที่ยวควบคู่ไปกับสาธารณสุข เน้นย้ำเรื่องความสะอาดและสุขอนามัย

10. ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการ (User Cost) จากการศึกษางานวิจัยในอดีตพบว่า อัตราค่าโดยสารเป็นปัจจัยสำคัญต่อการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (ปิติ จันทุไทย และสันติ ขำตรี, 2556; เทพนุกูล ศรีสุทธิ, 2562)

จากการทบทวนวรรณกรรม ผู้วิจัยสามารถสรุปกรอบแนวคิดการศึกษาได้ดังรูปที่ 1



รูปภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีการวิจัย

การสำรวจความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ – ชอนแก่นเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ดำเนินการตามระเบียบวิธีวิจัย ดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ ผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำเดินทางในเส้นทางกรุงเทพฯ – ชอนแก่น โดยในปี พ.ศ. 2565 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,408,282 คน (ท่าอากาศยานขอนแก่น, 2566)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ คือ ผู้โดยสารชาวไทยที่เคยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำเดินทางในเส้นทางกรุงเทพฯ – ชอนแก่นจำนวน 400 คน เนื่องจากทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน จึงกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจากตารางสำเร็จรูปของ ทาโร ยามาเน (1967) โดยกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % และความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ 0.05 การสุ่มตัวอย่างเป็นแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non-Probability Sampling) ด้วยวิธีการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษานี้ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล โดยออกแบบจากกรอบแนวคิดที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม แบ่งเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลเป็นข้อคำถามแบบสำรวจรายการ (Checklist) จำนวน 5 ข้อ ได้แก่ เพศ ช่วงอายุ อาชีพ ระดับการศึกษา และระดับรายได้



ส่วนที่ 2 แบบประเมินความคาดหวังของผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำที่มีต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ – ขอนแก่น ครอบคลุมตัวแปร 10 ด้านตามกรอบวิจัย รวมทั้งสิ้น 42 ข้อ และให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกระดับความคาดหวังตามการประมาณค่า (Rating Scale) ด้วยวิธีของ Osgood หรือมาตรจำแนกความหมาย (Semantic Differential Measurement) ที่ได้กำหนดคำคุณศัพท์หรือวลีให้เลือกตอบจากการประเมิน 5 ระดับตามความหมายของคำคุณศัพท์ที่มีลักษณะตรงกันข้ามเชิงเหตุผล (Logical opposite) 2 คำ ที่กำกับไว้หัวท้าย (สุนันท์ สีพาย และคณะ, 2565)

ส่วนที่ 3 แบบสำรวจพฤติกรรมความตั้งใจใช้บริการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ – ขอนแก่น จำนวน 6 ข้อ โดยข้อที่ 1 - 5 เป็นการคำถามลักษณะเป็นแบบเลือกตอบหลายคำตอบ และข้อที่ 6 เป็นการคำถามลักษณะเป็นแบบเลือกตอบ 2 คำตอบ (ใช้บริการ/ไม่ใช้บริการ)

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

การทดสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ดำเนินการโดยหาค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย (Index of item objective congruence- IOC) จากแบบประเมินความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน เมื่อผ่านแล้วจึงนำแบบสอบถามมาทดสอบใช้ (Try Out) กับกลุ่มตัวอย่าง 40 คน จากนั้นนำมาหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ด้วยวิธีการสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) ซึ่งเป็นวิธีการเหมาะสมสำหรับแบบสอบถามมาตราประมาณค่า (Rating scale) (ประสพชัย พสุนนท์, 2557) ค่าแอลฟาของครอนบาคเท่ากับ 0.951 นับว่าแบบสอบถามมีความเชื่อถือได้ระดับสูง เนื่องจากค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาที่ยอมรับได้ควรมีค่าตั้งแต่ 0.7 ขึ้นไป (ปราณี มีหาญพงษ์ และกรรณิการ์ ฉัตรดอกไม้ไพร, 2561)

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูลดังนี้

1. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) รวบรวมสืบค้นจากหนังสือ บทความวิจัย รายงานทางวิชาการ ข้อมูลสถิติ วิทยานิพนธ์ ที่เกี่ยวข้องจากแหล่งข้อมูลน่าเชื่อถือในขั้นตอนการทบทวนวรรณกรรมเพื่อนำมาสร้างกรอบแนวคิดการศึกษาและการอภิปรายผลการศึกษา

2. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) รวบรวมจากแบบสอบถามจำนวน 400 คน ผ่านช่องทางออนไลน์ โดยมีช่วงระยะเวลาศึกษาเริ่มจากการทบทวนวรรณกรรม การพัฒนาเครื่องมือ การเก็บข้อมูล การวิเคราะห์แปลผล และรายงานผลการวิจัยตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2565 จนถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2566

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ โดยสถิติในการวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1. สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) วิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล ความคาดหวังต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง และแนวโน้มพฤติกรรมทางเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูง สถิติที่ใช้ได้แก่ ความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

2. สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ใช้ทดสอบสมมติฐานความแตกต่างกันของปัจจัยประชากรศาสตร์ที่ส่งผลต่อความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยที่มีต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง สถิติที่ใช้ได้แก่ สถิติ t-Test และ F-Test และเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่ม (Multiple Comparison) ด้วยวิธี Scheffe's method ซึ่งเป็นสถิติที่มีอำนาจการทดสอบสูงและโอกาสเกิดความคลาดเคลื่อนประเภทที่ 1 ต่ำ (ระเบียบ สิริชัย และคณะ, 2555)

ผลการวิจัยและการอภิปรายผล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิง จำนวน 232 คน คิดเป็นร้อยละ 58 เพศชาย จำนวน 168 คน คิดเป็นร้อยละ 42 ส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 21-30 ปี จำนวน 199 คน คิดเป็นร้อยละ 49.75 เป็นนักเรียนนักศึกษา จำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 44.0 การศึกษาอยู่ระดับปริญญาตรี จำนวน 291 คน คิดเป็นร้อยละ 72.8 และมีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 15,000 บาท จำนวน 178 คน คิดเป็นร้อยละ 44.5

ผลการวิเคราะห์ความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงเมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางกรุงเทพฯ – ขอนแก่น

การศึกษาเปรียบเทียบระดับความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยที่มีต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงกับสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางกรุงเทพฯ – ขอนแก่น แสดงผลด้วยค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ดังนี้



**ตารางที่ 1 : ระดับความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยที่มีต่อการเดินทางด้วยรถไฟ
ความเร็วสูงเมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางกรุงเทพฯ -
ขอนแก่น**

ความคาดหวังต่อรถไฟความเร็วสูง	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. สิ่งที่มีให้บริการ	4.15	0.80	มีสิ่งให้บริการให้ค่อนข้างมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ
2. การเข้าถึง	4.35	0.78	เข้าถึงง่ายกว่าสายการบินต้นทุนต่ำมาก
3. ข้อมูลข่าวสาร	4.34	0.83	สื่อสารข้อมูลมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำมาก
4. เวลา	4.44	0.61	เร็วกว่าสายการบินต้นทุนต่ำมาก
5. การเอาใจใส่พนักงาน	4.22	0.78	เอาใจใส่พนักงานมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำมาก
6. ความสะอาดสบาย	4.43	0.66	สะอาดสบายกว่าสายการบินต้นทุนต่ำมาก
7. ความปลอดภัย	4.47	0.83	ปลอดภัยมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำมาก
8. ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	4.31	0.84	เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากกว่ามาก
9. สุขอนามัย	4.41	0.84	สุขอนามัยดีกว่าสายการบินต้นทุนต่ำมาก
10. ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการ	4.21	0.74	คุ้มค่ากว่าสายการบินต้นทุนต่ำมาก
รวมเฉลี่ย	4.33	0.65	การเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงดีกว่าสายการบินต้นทุนต่ำมาก

จากตารางที่ 1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำมีความคาดหวังโดยรวมว่ารถไฟความเร็วสูงดีกว่าสายการบินต้นทุนต่ำในระดับมาก ($\bar{X}$ = 4.33, S.D. = 0.65) เมื่อพิจารณารายด้านทั้ง 10 ด้าน พบว่าผู้โดยสารมีความคาดหวังต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงด้านความปลอดภัยมากที่สุด ($\bar{X}$ = 4.47, S.D. = 0.83) รองลงมาคือ ด้านเวลา ($\bar{X}$ = 4.44, S.D. = 0.61) และด้านความสะอาดสบาย ($\bar{X}$ = 4.43, S.D. = 0.66) ตามลำดับ โดยสิ่งที่มีให้บริการเป็นด้านที่ผู้โดยสารมีความคาดหวังน้อยที่สุด ($\bar{X}$ = 4.15, S.D. = 0.83) อย่างไรก็ตาม แม้จะเป็นด้านที่คาดหวังน้อยที่สุดแต่เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำแล้วยังพบว่าผู้โดยสารคาดหวังจากรถไฟความเร็วสูงมากกว่า

ผลการศึกษาในครั้งนี้สอดคล้องกับการศึกษาในเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลกที่พบว่า บริการที่ได้มาตรฐานและความปลอดภัยคือปัจจัยที่ผู้โดยสารให้ความสำคัญที่สุด (วรปรัชญ โยเหลา, 2559) และยืนยันผลการศึกษาของเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ซึ่งผู้เชี่ยวชาญส่วนใหญ่เห็นตรงกันว่าความปลอดภัยเป็นสิ่งจำเป็นต่อการดำเนินงาน (กัลยาณี แนวแห่งธรรม และธีระวัฒน์ จันทิก, 2560) โดยงานวิจัยในจีนพบว่า ปัจจัย

สำคัญที่สุดต่อความปลอดภัยของระบบรถไฟความเร็วสูงคือ อุปกรณ์ดำเนินงาน เช่น ระบบรางวิ่ง ล้อ ระบบจ่ายไฟ สัญญาณและระบบสื่อสาร รองลงมาคือ การจัดการบุคลากร เนื่องจากการคัดเลือกและการฝึกอบรมที่ดีจะส่งเสริมให้พนักงานดำเนินงานตามระเบียบและขั้นตอนความปลอดภัยรวมถึงปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Cheng et al., 2021)

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยประชากรศาสตร์ที่ส่งผลต่อความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง

ผลการศึกษาพบว่า เพศ ช่วงอายุ อาชีพ ระดับการศึกษา และระดับรายได้ที่แตกต่างกันมีผลต่อความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยที่มีต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ – ขอนแก่นแตกต่างกัน อย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยจำแนกตามปัจจัยด้านเพศ

ผลการศึกษาพบว่า เพศชายและหญิงมีความคาดหวังต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในด้านความปลอดภัยและความเอาใจใส่ลูกค้า โดยค่าเฉลี่ยความคาดหวังแสดงให้เห็นว่า เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินต้นทุนต่ำ ผู้โดยสารเพศชาย ($\bar{X}$ = 4.59, S.D. = 0.73) คาดหวังในประเด็นความปลอดภัยจากเหตุขัดข้องของยานพาหนะมากกว่าเพศหญิง ($\bar{X}$ = 4.40, S.D. = 1.03) และผู้โดยสารเพศชายคาดหวัง ($\bar{X}$ = 4.26, S.D. = 0.81) ในประเด็นความเอาใจใส่ของพนักงานมากกว่า เพศหญิง ($\bar{X}$ = 4.03, S.D. = 1.13)

แม้ผลการศึกษาครั้งนี้ไม่สอดคล้องกับข้อค้นพบจากงานวิจัยรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ (เอกรัตน์ สุวรรณกุล, 2557) และกรุงเทพฯ – พิษณุโลก (วรปรัชญ์ โยเหลา, 2559) ซึ่งพบว่าปัจจัยด้านเพศไม่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงในทั้ง 2 เส้นทาง หากแต่งานวิจัยเกี่ยวกับการใช้บริการรถไฟความเร็วสูงในประเทศตุรกีสะท้อนให้เห็นว่า ผู้โดยสารเพศหญิงให้ความสำคัญกับความปลอดภัยโดยเฉพาะบริเวณสถานี ความปลอดภัยต่อทรัพย์สิน และการคุกคามทางเพศในขบวนรถระหว่างเดินทาง (Özkazanç, 2021)

ความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยจำแนกตามปัจจัยด้านอายุ

ผลการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารชาวไทยที่มีช่วงอายุต่างกันคาดหวังต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในด้านความ



ปลอดภัยและค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการ ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มพบว่า ผู้โดยสารอายุระหว่าง 31-40 ปีเป็นกลุ่มที่มีค่าเฉลี่ยความคาดหวังสูงที่สุดกว่าผู้โดยสารในช่วงอายุอื่นอันได้แก่ อายุไม่เกิน 20 ปี ช่วงอายุ 21-30 ปี ช่วงอายุ 41-50 ปี และผู้โดยสารอายุมากกว่า 50 ปีขึ้นไป โดยผู้โดยสารอายุระหว่าง 31-40 ปี คาดหวังว่ารถไฟความเร็วสูงจะปลอดภัยจากเหตุขัดข้องของยานพาหนะ ($\bar{X}$ = 4.65, S.D. = 0.59) มากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ และมีอัตราค่าโดยสารถูกกว่า ($\bar{X}$ = 4.62, S.D. = 0.63)

5

แม้ผลการศึกษานี้จะแตกต่างจากข้อค้นพบของเอกรัตน์ สุวรรณกุล (2557) ที่ปัจจัยด้านอายุไม่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ แต่สอดคล้องกับงานวิจัยของวรปรัชญ์ โยเหลา (2558) ในเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลกที่พบว่า ปัจจัยด้านอายุส่งผลต่อการเปลี่ยนใจเลือกรูปแบบการเดินทางซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับผลการศึกษาในเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมาที่พบว่า ผู้โดยสารกลุ่มผู้สูงอายุตัดสินใจใช้บริการรถไฟความเร็วสูงเนื่องจากปัจจัยด้านความสะดวกสบายและความปลอดภัย (Dangbut et al., 2024) ยิ่งไปกว่านั้น ผลการศึกษายังยืนยันงานวิจัยเกี่ยวกับการแบ่งกลุ่มตลาดผู้ให้บริการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางปักกิ่ง-เซี่ยงไฮ้ซึ่งพบว่า อายุเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ใช้เป็นเกณฑ์แบ่งกลุ่มตลาด (Pan and Truong, 2019) นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของอายุยังพบว่า ผู้โดยสารในเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลกที่มีแนวโน้มเปลี่ยนใจเลือกใช้รถไฟความเร็วสูงแทนสายการบินต้นทุนต่ำมีช่วงอายุเดียวกันกับผู้โดยสารในเส้นทางกรุงเทพฯ-ขอนแก่น คือ ช่วงอายุ 30-39 ปี และช่วงอายุ 31-40 ปี ผลการศึกษาใน 2 เส้นทางนี้ให้ข้อสังเกตที่น่าสนใจคือ ผู้โดยสารในช่วงอายุดังกล่าวเป็นกลุ่มที่มีปฏิกิริยาต่อการเข้ามาของการให้บริการรถไฟความเร็วสูงมากที่สุดกว่าช่วงอายุอื่น ทั้งนี้อาจเป็นเพราะเป็นกลุ่มวัยทำงานที่จำเป็นต้องเดินทางทำงานและท่องเที่ยว แต่อาจยังไม่มีรายได้มากนัก จึงคาดหวังราคาค่าโดยสารที่ไม่แพงจนเกินไป หรืออีกนัยหนึ่งสะท้อนให้เห็นว่า ผู้โดยสารช่วงอายุ 30-39 ปีอาจเป็นกลุ่มลูกค้าที่เป็นไปได้ (Potential Customer) ของรถไฟความเร็วสูงซึ่งในเวลาเดียวกันก็เป็นสัญญาณเตือนให้สายการบินต้นทุนต่ำเตรียมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคตของกลุ่มลูกค้าในช่วงอายุดังกล่าวด้วยเช่นกัน

ความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยจำแนกตามปัจจัยด้านอาชีพ

ผลการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารชาวไทยที่มีอาชีพแตกต่างกันคาดหวังต่อรถไฟความเร็วสูงต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในด้านสุขอนามัย ข้อมูล

ข่าวสาร ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การเอาใจใส่พนักงานเที่ยว ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการ และสิ่งที่มีให้บริการ ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มพบว่า ผู้โดยสารข้าราชการเป็นกลุ่มที่มีค่าเฉลี่ยความคาดหวังต่อรถไฟความเร็วสูงมากที่สุดกว่ากลุ่มอาชีพอื่นอันได้แก่ ค้าขาย พนักงานบริษัท พนักงานรัฐวิสาหกิจ และนักเรียน/นักศึกษา ในหลายด้าน กล่าวคือ ด้านสุขอนามัย ผู้โดยสารข้าราชการคาดหวังต่อประสิทธิภาพการระบายอากาศบนขบวนรถมากที่สุด ($\bar{X}$ = 4.69, S.D. = 0.55) ด้านข้อมูลข่าวสาร ผู้โดยสารข้าราชการคาดหวังต่อความหลากหลายของช่องทางสื่อสาร เช่น เฟสบุ๊ค เว็บไซต์ และป้ายประชาสัมพันธ์มากที่สุด ($\bar{X}$ = 4.42, S.D. = 0.90) ด้านความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ผู้โดยสารข้าราชการคาดหวังต่อการจัดการมลพิษทางเสียงมากที่สุด ($\bar{X}$ = 4.54, S.D. = 0.71) ด้านการเอาใจใส่พนักงานเที่ยว ผู้โดยสารข้าราชการคาดหวังต่อเจ้าหน้าที่ในการตรวจตราความสงบเรียบร้อยบนขบวนรถ ($\bar{X}$ = 4.50, S.D. = 0.65) ด้านสิ่งที่มีให้บริการ ผู้โดยสารข้าราชการคาดหวังต่อความหลากหลายของชั้นบริการ ($\bar{X}$ = 4.50, S.D. = 0.76) เท่ากันกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่สถานี ($\bar{X}$ = 4.50, S.D. = 0.76)

ผลการศึกษาครั้งนี้แตกต่างจากข้อค้นพบของเอกรัตน์ สุวรรณกุล (2557) ในเส้นทางกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ซึ่งพบว่าปัจจัยด้านอาชีพไม่ส่งผลต่อการเลือกใช้รถไฟความเร็วสูง แต่สอดคล้องกับการศึกษาในเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก (วรปรัชญ์ โยเหลา, 2559) อย่างไรก็ตาม พบความแตกต่างของกลุ่มอาชีพใน 2 เส้นทาง กล่าวคือ เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก พนักงานบริษัทเอกชนเป็นกลุ่มที่มีโอกาสมาใช้บริการมากที่สุด รองลงมาคือข้าราชการและนักเรียน/นักศึกษา ในขณะที่เส้นทางกรุงเทพฯ-ขอนแก่นพบว่า ข้าราชการเป็นกลุ่มที่มีความคาดหวังในการใช้บริการรถไฟความเร็วสูงมากที่สุด นั่นอาจเป็นเพราะความเจริญและความเป็นศูนย์กลางของจังหวัดพิษณุโลก และขอนแก่นแตกต่างกัน

สำหรับความคาดหวังด้านสุขอนามัย ผู้โดยสารคาดหวังกับประสิทธิภาพการระบายอากาศบนขบวนรถ ความสะอาดภายในขบวนรถ และความสะอาดของอาหารและเครื่องดื่มที่ให้บริการมากที่สุด สอดคล้องกับงานวิจัยต่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะในช่วงการแพร่ระบาดโควิด 19 ที่ให้ความสำคัญกับเรื่องของความปลอดภัยและความสะอาดโดยเฉพาะเรื่องระบบระบายอากาศ (Ventilation) ของยานพาหนะ (Naveen and Gurtoo, 2022) เช่นเดียวกัน



ความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยจำแนกตามระดับการศึกษา

ผลการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารชาวไทยที่ระดับการศึกษาแตกต่างกันคาดหวังต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในด้านความปลอดภัย เวลา สุขอนามัย การเข้าถึง และข้อมูลข่าวสาร ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มแสดงให้เห็นว่า เมื่อเปรียบเทียบกับผู้โดยสารในระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี และระดับปริญญาตรี ผู้โดยสารกลุ่มที่มีการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรีเป็นกลุ่มที่มีค่าเฉลี่ยความคาดหวังต่อรถไฟฟ้าความเร็วสูงมากที่สุดในหลายด้าน กล่าวคือ ด้านความปลอดภัยในเรื่องความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินขณะเดินทาง ($\bar{X}$ = 4.81, S.D. = 0.40) ด้านเวลาในเรื่องความเหมาะสมของตารางเวลาเดินทาง ($\bar{X}$ = 4.56, S.D. = 0.84) ด้านสุขอนามัยในเรื่องประสิทธิภาพในการระบายอากาศบนขบวนรถ ($\bar{X}$ = 4.72, S.D. = 0.46) ด้านการเข้าถึงในเรื่องความสะดวกในการเดินทางเข้า - ออกสถานีด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ($\bar{X}$ = 4.50, S.D. = 0.80) และด้านข้อมูลข่าวสารในเรื่องความรวดเร็วในการแจ้งข้อมูลเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของการเดินทาง ($\bar{X}$ = 4.59, S.D. = 0.83)

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับงานวิจัยของจีนที่นำปัจจัยด้าน อายุ การศึกษา และรายได้แบ่งกลุ่มตลาดผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในเส้นทางปักกิ่ง-เซี่ยงไฮ้ โดยผลการศึกษาแบ่งตลาดผู้โดยสารออกเป็น 4 กลุ่มคือ “High-Ed Youths, Mature Travelers, New Starters, and Elite Travelers” (Pan and Truong, 2019) และยืนยันผลการศึกษาของงานวิจัยไทยด้วยเช่นกันในเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลกที่พบว่า ผู้โดยสารการศึกษาระดับปริญญาโทขึ้นไปให้ความสำคัญต่อการเปลี่ยนมาเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงมากกว่าผู้โดยสารในระดับการศึกษาอื่น (วรปรัชญ์ โยเหลา, 2559) งานวิจัยในเส้นทางกรุงเทพฯ-ขอนแก่นจึงยืนยันและสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของผู้โดยสารกลุ่มดังกล่าวที่น่าจับตาในฐานะกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต นอกจากนี้ งานศึกษาในประเทศตุรกียังแสดงให้เห็นว่า ยิ่งผู้โดยสารมีอายุและระดับการศึกษาสูงขึ้นมากเท่าไร ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการก็ลดลง อาจกล่าวได้ว่าอายุหรือระดับการศึกษาที่สูงขึ้นส่งผลให้ผู้โดยสารคาดหวังต่อบริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงมากขึ้นตามประสบการณ์ (Özkazanç, 2021)

ความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยจำแนกตามระดับรายได้

ผลการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารชาวไทยที่มีระดับรายได้ต่างกันคาดหวังต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงแตกต่างกันเกือบทุกด้านยกเว้นด้านข้อมูลข่าวสาร อย่างมี

นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และ ด้านค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการคืออัตราค่าโดยสาร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ตามลำดับ ผลการเปรียบเทียบความแตกต่าง ค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มแสดงให้เห็นว่า เมื่อเปรียบเทียบกับผู้โดยสารในระดับรายได้ทั้ง 4 กลุ่มอันได้แก่ ผู้มีรายได้ไม่เกิน 15,000 บาท ผู้มีรายได้ระหว่าง 15,001-30,000 บาท ผู้มีรายได้ระหว่าง 30,001-45,000 บาท และผู้มีรายได้มากกว่า 45,000 บาท พบว่า ผู้โดยสารรายได้ระหว่าง 30,001 – 45,000 บาทเป็นกลุ่มที่มีค่าเฉลี่ยความคาดหวังด้าน ความปลอดภัย โดยเฉพาะความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินขณะเดินทาง ($\bar{X}$ = 4.75, S.D. = 0.56) และความปลอดภัยจากเหตุขัดข้องที่อาจเกิดขึ้นจากยานพาหนะ ($\bar{X}$ = 4.75, S.D. = 0.58) รองลงมาคือ ด้านความสะดวกสบายในเรื่องความกว้างขวาง ของพื้นที่เก็บสัมภาระ ($\bar{X}$ = 4.64, S.D. = 0.52) ด้านความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมใน เรื่องมลพิษทางเสียง ($\bar{X}$ = 4.65, S.D. = 0.52) ด้านการเอาใจใส่นักท่องเที่ยวในเรื่อง ความหลากหลายของอาหารและเครื่องดื่ม ($\bar{X}$ = 4.35, S.D. = 0.92) ด้านค่าใช้จ่ายใน เรื่องอัตราค่าโดยสาร ($\bar{X}$ = 4.73, S.D. = 0.92) ด้านสิ่งที่มีให้บริการในเรื่องความถี่ของ ขบวนรถ ($\bar{X}$ = 4.45, S.D. = 0.86) และด้านสุขอนามัยในเรื่องประสิทธิภาพในการ ระบายอากาศบนขบวนรถ ($\bar{X}$ = 4.92, S.D. = 0.54)

สำหรับผู้โดยสารที่มีรายได้มากกว่า 45,000 บาท เป็นกลุ่มที่มีค่าเฉลี่ยความคาดหวัง มากที่สุด ด้านเวลาในเรื่องระยะเวลาเดินทางจากสถานีต้นทางจนถึงปลายทาง ($\bar{X}$ = 4.61, S.D. = 0.54) รองลงมาคือ ด้านการเข้าถึงในประเด็นความหลากหลาย ของช่องทางการจำหน่ายบัตรโดยสาร ($\bar{X}$ = 4.61, S.D. = 0.60)

ผลการศึกษานี้เป็นไปในทิศทางเดียวกับเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลกที่สรุปว่า ความแตกต่างของรายได้ส่งผลต่อการตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้บริการรถไฟความเร็วสูง (วรปรีชญ์ โยเหลา, 2559) แต่เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ผู้โดยสารกลุ่มที่มีแนวโน้ม ใช้บริการรถไฟความเร็วสูงมากที่สุดคือกลุ่มผู้มีรายได้น้อยกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท ในขณะที่ในเส้นทางกรุงเทพฯ-ขอนแก่นคือ กลุ่มผู้มีรายได้ 30,001 – 45,000 บาท และ 45,000 บาทขึ้นไป แสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมการเดินทางที่เปลี่ยนไปของผู้บริโภคใน ปัจจุบันที่แม้จะมีรายได้สูงแต่กลับเลือกเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงที่มีค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่า

ข้อมูลพฤติกรรมการตั้งใจใช้บริการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ – ขอนแก่น

ผลการสำรวจพฤติกรรมการตั้งใจใช้บริการรถไฟความเร็วสูงพบว่า ผู้ตอบ แบบสอบถามมีแนวโน้มเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ท่องเที่ยว จำนวน 268 คน คิดเป็น



ร้อยละ 67 เลือกเดินทางในวันเสาร์-อาทิตย์ จำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 39.5 คาดว่าจะใช้บริการ 1-3 ครั้งต่อปี จำนวน 235 คน คิดเป็นร้อยละ 58.8 เลือกเดินทางจากสถานีกรุงเทพอภิวัฒน์มากกว่าสถานีตอนเมือง จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 50 ยินดีจ่ายค่าโดยสารในอัตรา 700 – 900 บาท จำนวน 379 คน คิดเป็นร้อยละ 94.8 และมีแนวโน้มเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต จำนวน 379 คน คิดเป็นร้อยละ 94.8 ผลการศึกษานี้แตกต่างจากลักษณะผู้โดยสารในเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลกที่มีแนวโน้มใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในเส้นทางดังกล่าว 3-6 ครั้งต่อปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการทำงาน/ธุรกิจเป็นหลัก (วรปรัชญ์ โยเหลา, 2559)

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

1. การศึกษาความคาดหวังของผู้โดยสารชาวไทยที่เคยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำต่อรถไฟฟ้าความเร็วสูงแสดงให้เห็นถึงลักษณะของลูกค้าที่เป็นไปได้ (Potential Customer) และกลุ่มตลาดเป้าหมาย (Market Target) ของรถไฟฟ้าความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ-ขอนแก่น ซึ่งสามารถใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนกลยุทธ์การตลาดเพื่อสร้างแรงจูงใจให้กับกลุ่มตลาดเป้าหมายดังกล่าวให้เลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต

2. คุณลักษณะของรถไฟฟ้าความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ-ขอนแก่นที่ผู้โดยสารคาดหวังมากที่สุด 3 ด้านคือ ความปลอดภัย สุขอนามัย และค่าใช้จ่าย ผลการศึกษานี้สามารถนำไปเป็นแนวทางในการออกแบบบริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงให้สอดคล้องกับความคาดหวังของผู้โดยสารและกำหนดกลยุทธ์ด้านราคาเพื่อใช้ในการแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

3. ผลการศึกษาส่งเสริมให้เห็นว่าผู้โดยสารคาดหวังต่อบริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำในทุกด้าน นับเป็นสัญญาณเตือนให้สายการบินต้นทุนต่ำตระหนักถึงภัยคุกคามของการแข่งขันในอนาคต รวมถึงการปรับปรุงบริการเพื่อปรับภาพลักษณ์ สร้างแรงจูงใจ และรักษาลูกค้าให้คงอยู่

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. การวิจัยครั้งต่อไปอาจศึกษาความต้องการเฉพาะกลุ่มในเชิงลึกโดยใช้ตัวแปรอื่นเป็นเกณฑ์ เช่น ลักษณะการเดินทาง (Trip Characteristics) อันได้แก่ วัตถุประสงค์

การเดินทาง ผู้ร่วมเดินทาง จำนวนสัมภาระในการเดินทาง หรือปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดในการศึกษา อาจช่วยให้เห็นความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มแต่ละเส้นทางชัดเจนมากขึ้น

2. สายการบินและรถไฟความเร็วสูงอาจไม่จำเป็นต้องเติบโตในรูปแบบคู่แข่งกัน แต่อาจพัฒนาให้อยู่ในรูปแบบความร่วมมือในการให้บริการร่วมกันในลักษณะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Transport) เหมือนเช่นในต่างประเทศ การศึกษาต่อยอดในบริบทดังกล่าวจึงมีความน่าสนใจ

เอกสารอ้างอิง

- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา*. รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน พัฒนาระบบรางไทย เชื่อมโยงเครือข่ายสู่สากล. <http://www.highspeedrail-thai-china.com>.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2565). *รถไฟความเร็วสูง* ก้าวสำคัญของประเทศไทย...สู่อนาคต, *วารสารรถไฟสัมพันธ์*, 4(2022), 1-36.
- กัลยาณี แนวแห่งธรรม. (2561). *การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ – หัวหิน*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยศิลปากร). Dspace at Silpakorn University. <http://ithesisir.su.ac.th/dspace/bitstream/123456789/2005/1/58602302.pdf>.
- กัลยาณี แนวแห่งธรรม และธีระวัฒน์ จันทิก. (2560). *การศึกษาความต้องการจำเป็นเพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ – หัวหิน*. *Veridian E-Journal, Silpakorn University*, 10(3), 226-238.
- ณพรณ ลินธุศิริ ฉัตรชัย อินทสังข์ พงษ์นรินทร์ ปิตจักร์ธ สิมพินิภา รัตนจันทร์ ศศิวิมล กอบัว ปุริม หนูนนัด และ ปิยะมากรณ์ เทียมจิตตร. (2565). *ความต้องการ ความคาดหวัง และความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าของการขนส่งทางราง (ทางรถไฟ รถไฟความเร็วสูง และระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลัก)*. TDC. https://tdc.thailis.or.th/tdc/browse.php?option=show&browse_type=title&titleid=626205.



ท่าอากาศยานขอนแก่น. (2566, 23 มกราคม). สถิติขนส่งทางอากาศ ปี 2565 / Khon Kaen in the Number of 2022. <https://minisite.airports.go.th/khonkaen/post/view/3245>.

เทพนกุล ศรีสุทธิ. (2562). การศึกษารูปแบบการเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางจากสายการบินต้นทุนต่ำมาเป็นรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดเชียงใหม่. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์). TU Digital Collections. https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:175946.

นันทพล กาญจนวัฒน์. (2559). องค์การบริหารจัดการระบบรางโดยรถไฟความเร็วสูงที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย. *วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย*, 8(1), 105-137.

ประสพชัย พสุนนท์. (2557). ความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ในการวิจัยเชิงปริมาณ. *วารสารปาริชาติ*, 27(1), 144-163.

ปราณี มีหาญพงษ์ และ กรรณิการ์ ฉัตรดอกไม้ไพร. (2561). การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือวิจัยทางการพยาบาล. *วารสารพยาบาลทหารบก*, 19(1), 9-15.

ปิติ จันทฤทธิ์ และ สันติ ขำตรี (2556). *การพัฒนาการขนส่งมวลชนด้วยระบบรางในประเทศไทย*. (รายงานการวิจัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏนครศรีธรรมราช). TNRR. <https://tnrr.nriis.go.th/#/research/294860>.

ภัทรพร พรเทพเกษมสันต์ รัฐพงศ์ มีสิทธิ์ วุฒิภัทร พันธุโยธี และ ณัฐพงษ์ ยศปัญญา. (2564). การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงในเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC). *วิศวกรรมสาร มก*, 34(112), 47-58.

ระเบียบ สิทธิชัย ทวีศักดิ์ จินดานุรักษ์ นวลจิต เชาวกีรติพงศ์ และ มนัส บุญประกอบ. (2555). การพัฒนาหลักสูตรอบรมครูทางอิเล็กทรอนิกส์ เรื่องการวิจัยเพื่อพัฒนาการเรียนรู้สำหรับครูกลุ่มสาระการเรียนรู้วิทยาศาสตร์ ระดับประถมศึกษา. *วารสารสมาคมนักวิจัย*, 17(3), 88-101.

วรปรัชญ์ โยเหลา. (2559). *แนวทางการส่งเสริมการตลาดบริการที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้บริการรถไฟความเร็วสูงของกลุ่มผู้โดยสารชาวไทยที่ใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางกรุงเทพ-พิษณุโลก*. (รายงานวิจัย, มหาวิทยาลัยนเรศวร). NU Intellectual Repository. <https://nuir.lib.nu.ac.th/dspace/handle/123456789/4951>.

- ศิริวรรณ เสรีรัตน์. (2550). พฤติกรรมผู้บริโภค. สำนักพิมพ์บริษัทธีระฟิล์มและไซเท็กจำกัด. สลิลาทิพย์ ทิพย์โกศร. (2561). เส้นทางของผู้บริโภคในยุคดิจิทัล โจทย์ใหม่ทางการตลาด. *วารสารปัญญาภิวัฒน์*, 10(2), 294-302.
- สุนันท์ สีพาย สุภีร์ สีพาย และ จารุวรรณ สกุลคุ. (2565). แบบวัดคุณลักษณะทางจิตวิทยา. *วารสารการวัดผลการศึกษา มหาวิทยาลัยมหาสารคาม*, 28(2), 41-61.
- สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง. (2565). *แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง พ.ศ. 2561-2565 (ฉบับทบทวน พ.ศ. 2565)*. กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง.
- สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง. (2568). *แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง พ.ศ. 2566-2570 (ฉบับทบทวนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568)*. กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. (ม.ป.ป.). *โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หนองคาย ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย*. <https://www.otp.go.th/edureport/view?id=118>.
- เอกรัตน์ สุวรรณกุล. (2557). แนวโน้มพฤติกรรมที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงของผู้โดยสารชาวไทย เทียบกับการเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทาง กรุงเทพฯ – เชียงใหม่. *วารสารวิชาการการท่องเที่ยวไทยนานาชาติ*, 10(2), 87-100.
- Cheng, L., Wang, Y. and Peng, Y. (2021). Research on risk assessment of high-speed railway operation based on network ANP. *Smart and Resilient Transportation*, 3(1), 37-51.
- Dangbut, A., Watcharamaisakul, F., Champahom, T., Jomnonkwao, S., Wisutwattanasak, P., Phojaem, T., & Ratanavaraha, V. (2024). The Impact of Attitude on High-Speed Rail Technology Acceptance among Elderly Passengers in Urban and Rural Areas: A Multigroup SEM Analysis. *Infrastructures*, 9(10), 174.



Isan Insight & Outlook, (ม.ป.ป.) *พาอ์เพคตเบ็งรอกไฟควมเร็วสูงสายแรกของไทย
กรุงเทพ-โคราช-หนองคาย คาคเปิดให้บรการปี 75*. ISSAN INSIGHT &
OUTLOOK. <https://isaninsight.kku.ac.th/archives/7040>.

Kotler, P., & Keller, K. L. (2016). *Marketing Management (15th ed.)*. Pearson Education.

Lumsdon, L.M., & Page, S.J. (Eds.). (2004). *Tourism and Transport : Issues and Agenda for the New Millennium*. Routledge.

5 Naveen, B.R. and Gurtoo, D. (2022). Public transport strategy and epidemic prevention framework in the Context of Covid-19. *Transport Policy*, 116(10), 165-174.

Nurhidayat, A. Y., Widyastuti, H., Sutikno, & Upahita, D. P. (2023). Research on Passengers' Preferences and Impact of High-Speed Rail on Air Transport Demand. *Sustainability*, 15(4), 3060.

Özkazanç, S. (2021). High Speed Rail Passenger Satisfaction according to Socio-Demographic Variables in Turkey. *MEGARON*, 16(1), 101-115. <https://doi.org/10.14744/megaron.2020.64426>.

Pan, J.Y., and Truong, D. (2019). Understanding High-Speed Rail Passengers in China: A Segmentation Approach. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2673(4), 877-888.

Wang, Y., Sun, L., Teunter, R. H., Wu, J., & Hua, G. (2020). Effects of introducing low-cost high-speed rail on air-rail competition: Modelling and numerical analysis for Paris-Marseille. *Transport Policy*, 99(1), 145-162.

Yamane, Taro.1967. *Statistics, An Introductory Analysis (2nd ed)*. Harper and Row.

Zhang, Q., Yang, H., & Wang, Q. (2017). Impact of high-speed rail on China's Big Three airlines. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 98(C), 77-85.