



วารสารบริหารธุรกิจเทคโนโลยีมหานคร

MUT Journal of Business Administration

ปีที่ 20 ฉบับที่ 1 (มกราคม – มิถุนายน 2566)

Volume 20 Number 1 (January – June 2023)

การศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยพฤติกรรมการเดินทางตามแผนและรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีนที่มีต่อความตั้งใจเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง

Comparative Study of the Planned Travel Behavior Factors and the Travel mode of Thais and Chinese's Tourists Affecting the Intention of Hi-Speed Train Traveling

Received: March 28, 2023

Revised: May 30, 2023

Accepted: June 10, 2023

สุภาวิตา อินทรพานิชย์ Supawita Intarapanich¹

ฉัฐวัฒน์ ลิ้มปัสุพงษ์ Chattawat Limsulapong² ธัญญา พากเพียร Thanya Pakpian^{3,*}

^{1,3} Ph.D., อาจารย์ สาขาบริหารธุรกิจ คณะอุตสาหกรรมและเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน
วิทยาเขตสกลนคร สกลนคร ประเทศไทย

² Ph.D., อาจารย์ สาขาบริหารธุรกิจ คณะศิลปศาสตร์และวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติจังหวัดสกลนคร สกลนคร ประเทศไทย

^{1,3} Ph.D., Lecturer, Business Administration Department, Faculty of Industry and Technology,
Rajamangala University of Technology Isan Sakonnakhon Campus, Sakonnakhon, Thailand

² Ph.D., Lecturer, Faculty of Liberal Arts and Management Science, Kasetsart University,
Chalermphrakiat Sakon Nakhon Province Campus, Sakonnakhon, Thailand

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ศึกษาผลกระทบปัจจัยเชิงพฤติกรรมการเดินทางตามแผนที่ส่งผลความตั้งใจเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางเป็นรถไฟความเร็วสูงของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีน และเปรียบเทียบปัจจัยพฤติกรรมการเดินทางตามแผนและรูปแบบการเดินทางในการตัดสินใจเลือกเดินทางด้วยรถไฟ

* E-mail Address: Thanya_Pak@outlook.com

ความเร็วสูงของกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีน กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ได้แก่ นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีน จำนวนกลุ่มละ 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือแบบสอบถามที่แปลเป็นสองภาษา (ไทย-จีน) ผลการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือแสดงค่า Cronbach's 0.799-0.852 การวิเคราะห์ข้อมูลใช้การวิเคราะห์ถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple regression analysis) และการวิเคราะห์ความแปรปรวน (One-Way ANOVA) เพื่อการทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีนมีทัศนคติส่วนบุคคลของนักเดินทางต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง ($\beta=0.169$: $p<0.05$, $\beta=0.245$: $p<0.05$ ตามลำดับ) การคล้อยตามบุคคลรอบข้าง ($\beta=0.380$: $p<0.01$, $\beta=0.298$: $p<0.01$ ตามลำดับ) และการรับรู้ความง่ายของบุคคล ($\beta=0.158$: $p<0.05$, $\beta=0.280$: $p<0.01$ ตามลำดับ) มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความตั้งใจในการเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผลการเปรียบเทียบปัจจัยพฤติกรรมการเดินทางตามแผนในการตัดสินใจเลือกเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยอาศัยทัศนคติส่วนบุคคลของนักเดินทางในการตัดสินใจเลือกการเดินทางมากกว่าชาวจีน ($p<0.05$) ด้านผลการเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางในการตัดสินใจเลือกเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง พบว่านักท่องเที่ยวชาวจีนคำนึงถึงความปลอดภัยมากกว่าชาวไทย นักท่องเที่ยวชาวไทยเน้นความสะดวกสบายมากกว่าชาวจีน และนักท่องเที่ยวชาวจีนให้ความสำคัญกับการบริการที่ดีมากกว่าชาวไทย ($p<0.05$)

คำสำคัญ: พฤติกรรมการเดินทางตามแผน รูปแบบการเดินทาง การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางรถไฟความเร็วสูง นักท่องเที่ยว

ABSTRACT

This research aims to investigate the factors of planned travel behaviors that affecting the intention shift to use high-speed trains among Thai and Chinese tourists, and to compare the factors of planned travel behaviors and travel mode among Thai and Chinese tourists. Data was collected through a bilingual questionnaire (Thai-Chinese) with the Cronbach's alpha reliability co-efficient of 0.799-0.852. Hypothesis testing was conducted using one-way ANOVA and multiple regression analysis.

The results revealed that three factors were significantly positively related with the Thai and Chinese tourists' shifts towards travelling by a hi-speed train— attitude to high-speed train ($\beta=0.169$: $p<0.05$, $\beta=0.245$: $p<0.05$), influenced of social norms ($\beta=0.380$: $p<0.01$, $\beta=0.298$: $p<0.01$), and perceived of easy to travel ($\beta=0.158$: $p<0.05$, $\beta=0.280$: $p<0.01$). Regarding the planned behavior travel factors, it was found that Thai tourists relied more heavily on attitude to high-speed train than the Chinese when shifting towards traveling by

train ($p < 0.05$). Regarding the travelling modes, it was found that the Chinese tourists favored safety and good services; the Thai tourists favored comfort ($p < 0.05$).

Keywords: Planned Travel Behavior, Travel Mode, Travel Mode Shift, High-Speed Train, Tourists

บทนำ

โครงการรถไฟความเร็วสูงสายอีสาน เป็นหนึ่งในสี่เส้นทางระบบรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย มีจุดหมายเพื่อทดแทนระบบรถไฟชานเมืองและรถไฟสายต่าง ๆ ในประเทศไทย เชื่อมต่อภาคธุรกิจเข้ากับตัวเมืองอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะการเชื่อมโยงเส้นทางทางเศรษฐกิจไทย-จีน ด้วยโครงการก่อสร้างโครงข่ายเส้นทางรถไฟข้ามทวีป เอเชียหรือที่เรียกว่า “Trans-Asia Railway” เชื่อมโยง คุณหมิง ลาว ไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์ซึ่งในเส้นทาง เชื่อมโยงการกระจายสินค้าจีนที่ต้องการให้ไทยเป็น ศูนย์กลางการกระจายสินค้าส่งผลให้มีการพัฒนากิจการ รถไฟระหว่างประเทศไทยกับจีน ในเส้นทางหลัก 3 เส้นทาง ดังนี้เส้นทางที่ 1 จากจีน (คุณหมิง) -ลาว- ไทย (หนองคาย-กรุงเทพฯ) - มาเลเซีย- สิงคโปร์เส้นทางที่ 2 จากจีน (คุณหมิง) - พม่า-ไทย(กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ) - มาเลเซีย - สิงคโปร์เส้นทางที่ 3 จากจีน (หนานหนิง) - เวียดนาม - กัมพูชา - ไทย (อรัญประเทศ-กรุงเทพฯ) - มาเลเซีย- สิงคโปร์โดยเส้นทางในประเทศไทยที่มีความเป็นไปได้ในการสร้างรางรถไฟได้ก่อนเส้นทางอื่นคือ เส้นทาง ที่ 1 เริ่มที่จังหวัดหนองคาย-กรุงเทพฯ เนื่องจากจังหวัดหนองคายเป็นสถานที่แรกที่เส้นทางรถไฟจะสร้างผ่าน ถือได้ว่าเป็นเมืองหน้าด่านประตูการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวอีกทั้งมีตลาดอินโดจีนที่ซึ่งมีสารพัดสินค้าจากทั่วทุกมุมโลก ซึ่งจะสามารถพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการค้าเพื่อการส่งออกหรือการกำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ การสร้างทางรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทยจะทำให้ระบบการขนส่ง (Logistic) จากจีนมากรุงเทพฯ ใช้เวลาเพียง 5 ชั่วโมงเท่านั้น ซึ่งมีความสะดวกสบายในการเดินทาง และการขนส่งสินค้า อีกทั้งยังมีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางอากาศ ทำให้ไทยสามารถที่จะขนส่งสินค้าภายในประเทศได้สะดวกรวดเร็วและสามารถส่งออกไปยังประเทศอื่นๆ ตามเส้นทางรถไฟได้มากขึ้น สถานการณ์ดังกล่าวย่อมดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ก่อให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ เกิดการจ้างงาน เกิดโรงงานอุตสาหกรรม เกิดเมืองใหม่ เกิดภาคบริการท่องเที่ยว และนำมาสู่การขยายตัวทางเศรษฐกิจในท้ายที่สุด (Department of Rail Transport, 2020)

เมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-หนองคายเสร็จสมบูรณ์ คาดว่าจะสามารถเชื่อมต่อในการเดินทางกับรถไฟความเร็วสูงสายจีน-ลาวได้สะดวกยิ่งขึ้น ส่งผลให้การเดินทางระหว่างประเทศง่ายและมีต้นทุนที่ถูกลง จากการศึกษาเฉพาะกรณีของ Strategic Studies Center (2022) ได้ศึกษาผลกระทบในมิติต่าง ๆ ที่มีต่อรถไฟความเร็วสูงเส้นทางจีน-ลาว ที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยวของไทยว่าจะมีการหลั่งไหลของนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาในไทยมากขึ้นสร้างรายได้ให้ไทยอย่างมหาศาล แต่อย่างไรก็ตามก็อาจส่งผลเชิงลบในมิติอื่น ๆ เช่นเดียวกัน นั่นถือว่าเป็นปัจจัยพื้นฐานด้านความมั่นคงที่เกิดขึ้นได้

ตามปกติของการเคลื่อนย้ายคนข้ามพรมแดนที่ต้องมีการควบคุมในอนาคต ด้าน Sawadepab (2013) ได้กล่าวถึงความเจริญก้าวหน้าของรถไฟฟ้าความเร็วสูงทั้งด้านเทคโนโลยีและโครงข่ายที่ขยายครอบคลุมทั่วประเทศ มีส่วนสำคัญในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้ง่ายขึ้น และนักท่องเที่ยวจีนมีอัตราการใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเพื่อการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นในอัตราที่ก้าวหน้า

สอดคล้องกับ Subboonrueng and Sirirat (2021) ได้ศึกษาผลจากโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน โอกาสการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยสรุปผลการศึกษาไว้ 3 ด้าน ดังนี้ 1.) ผลกระทบทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเฉพาะสี่จังหวัดที่เป็นสถานีหลัก ได้แก่ นครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย พบว่ามีโอกาสเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะยาวสูงสุด (ปี 2590) โดยมีการเติบโตอยู่ระหว่าง 2.6%-3.7% จังหวัดขอนแก่นมีการเติบโตสูงสุด 2) ด้านการยกระดับคุณภาพสังคม พบว่าไม่ว่ากรณีเชื่อมโยงและไม่เชื่อมโยงกับจีนก็สามารถคาดการณ์ผลประโยชน์เชิงสังคมได้สามประการ ได้แก่ สามารถลดเวลาเดินทาง สามารถลดอุบัติเหตุ และสามารถลดมลพิษได้ และ 3) ด้านการท่องเที่ยว คาดการณ์ว่าการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีนจากข้อมูล ปี 2561 จัดเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติที่สำคัญ คิดเป็นร้อยละ 40 ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ และมีการใช้จ่ายประมาณ 580,000 ล้านบาท คิดเป็นครึ่งหนึ่งของรายได้จากการท่องเที่ยวทั้งหมดของไทย และมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี และคาดการณ์จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเพิ่มขึ้นทุกปีด้วยเช่นกัน

ดังนั้นการเชื่อมโยงการเดินทางข้ามประเทศที่สะดวกและใช้ระยะเวลาเดินทางลดลงด้วยรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูงจึงมีแนวโน้มต่อการท่องเที่ยวไทย พบการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวมีความสำคัญในการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างมาก ดังเช่นการศึกษาด้านการเดินทางด้วยรถไฟมีการศึกษาของ Lorpoonkijesakul (2019) ได้ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางด้วยรถไฟของนักท่องเที่ยวจีน พบว่านักท่องเที่ยวจีนที่เป็นวัยรุ่นและวัยทำงาน มีลักษณะเดินทางเป็นกลุ่มเล็ก ชอบเดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเองไม่ใช้บริการนำเที่ยว ซึ่งนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้นิยมเหมารถสามล้อเช่าหรือเช่ารถจักรยานจากหน้าสถานีรถไฟเพื่อท่องเที่ยวด้วยตนเอง ซึ่งการเดินทางด้วยรถไฟมีราคาถูกกว่าการเดินทางด้วยรูปแบบอื่น ทำให้ฉายภาพพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจีนที่ชอบเดินทางด้วยรถไฟได้ชัดเจน เนื่องจากในประเทศไทยระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงยังไม่กระจายตัวไปยังภูมิภาคเหมือนประเทศจีน ทำให้นักท่องเที่ยวจีนเลือกเดินทางด้วยรถไฟแทนการเดินทางด้วยพาหนะอื่น ๆ หากแหล่งท่องเที่ยวที่จะไปมีระบบการขนส่งทางรางไปถึงได้

แม้ว่าโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมโยงภูมิภาคต่าง ๆ ภายในประเทศและเชื่อมโยงระหว่างประเทศยังไม่แล้วเสร็จ แต่มีนักวิจัยและนักวิชาการมีความสนใจศึกษาประเด็นโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงมากมาย เช่น การวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (Parliamentary budget office, 2022) นอกจากนั้นยังพบว่า Subboonrueng and Sirirat (2021) ได้การศึกษาโอกาสของการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือจากโครงการฯ นอกจากนี้ยังมีการศึกษาแนวโน้มพฤติกรรมการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงเพื่อประเมินโอกาสหรือความต้องการใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตเมื่อเปิดให้บริการแบบเต็มรูปแบบ ซึ่งเป็นการศึกษาเชิงพฤติกรรมเพื่อประเมินถึงพฤติกรรมการใช้บริการในอนาคตซึ่งเป็นงานวิจัยเชิง

ปริมาณ ที่ใช้วิธีการแบบการวิจัยอนาคต EDFR หรือ Ethnographic Delhi Future Research (EDFR) พบในงานวิจัยของ Naeohaengtham and Chuntuk (2017) ได้การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ – หัวหิน Suwannakul (2014) ทำการศึกษาแนวโน้มพฤติกรรมที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงของผู้โดยสารชาวไทยเทียบกับการเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ เส้นทางกรุงเทพ-เชียงใหม่ และ Yolao (2015) ได้ศึกษาแนวทางการส่งเสริมการตลาดบริการที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงของกลุ่มผู้โดยสารชาวไทยที่ใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

ดังนั้นงานวิจัยนี้มุ่งศึกษาปัจจัยการเดินทางตามแผน ตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของ Ajzen ซึ่งเป็นทฤษฎีทางพฤติกรรมศาสตร์ที่ใช้ในการอธิบายการตัดสินใจของบุคคลอย่างแพร่หลาย โดย ซึ่งมุ่งอธิบายการตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตของผู้โดยสารชาวไทยและชาวจีน โดยมีเป้าหมายการศึกษาเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายอีสาน (กรุงเทพ-หนองคาย) ที่จะเชื่อมโยงระบบขนส่งและโลจิสติกส์ไปยังประเทศจีน และเป็นเส้นทางพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงในเฟสแรก (Parliamentary budget office, 2022) ดังนั้นผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงจะมีทั้งชาวไทยและชาวจีนเป็นหลักที่เป็นเป้าหมายจะใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายนี้ ทำให้นักวิจัยสนใจศึกษาประชากรในกลุ่มดังกล่าว

พฤติกรรมการเดินทางตามแผน เป็นพฤติกรรมที่พัฒนาขึ้นจากทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของ Ajzen and Fishbein (1980) ที่อธิบายถึงการกระทำของบุคคลย่อมเกิดจากเหตุผล ทั้งด้านทัศนคติ บุคคลรอบด้านและการควบคุมตนเอง งานวิจัยนี้ได้สนใจศึกษาการเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงของผู้ใช้บริการในอนาคตเส้นทางสายอีสาน โดยมีกรอบแนวคิดที่ว่าผู้ใช้บริการจะเลือกการเดินทางได้ย่อมมาจากเหตุผลของบุคคล ซึ่งจะนำไปสู่พฤติกรรม ซึ่งจะขึ้นเป็นประโยชน์ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริมการสร้างการรับรู้ให้กับผู้รับบริการในอนาคต เพื่อให้เกิดทัศนคติที่ดีในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงก่อนในลำดับแรก และทำให้ง่ายและสะดวกในการให้ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงการใช้งานรวมถึงกระบวนการสั่งจองหรือซื้อบัตรโดยสารให้ง่ายและสะดวก จะทำให้เพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการในอนาคตให้มากขึ้น

คำถามการวิจัย

1. นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีนมีทัศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูง การคล้อยตามบุคคลรอบข้าง และด้านการรับรู้ความง่ายของบุคคลต่อความตั้งใจเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางเป็นรถไฟฟ้าความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯหนองคายอย่างไร
2. นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีนมีทัศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูง การคล้อยตามบุคคลรอบข้าง และด้านการรับรู้ความง่ายของบุคคลแตกต่างกันอย่างไร
3. นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีนมีรูปแบบการเดินทางแตกต่างกันอย่างไร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบของปัจจัยพฤติกรรมการเดินทางตามแผนที่ส่งผลความตั้งใจเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางเป็นรถไฟฟ้าความเร็วสูงของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีน
2. เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยพฤติกรรมการเดินทางตามแผน และรูปแบบการเดินทางที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูง ของกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีน

สมมติฐานของการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 (a-c) ปัจจัยพฤติกรรมการเดินทางตามแผน ด้านตัวแปรทัศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูง การคล้อยตามบุคคลรอบข้าง และด้านการรับรู้ความง่ายของบุคคล มีอิทธิพลต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวไทย

สมมติฐานที่ 2 (a-c) ปัจจัยพฤติกรรมการเดินทางตามแผน ด้านตัวแปรทัศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูง การคล้อยตามบุคคลรอบข้าง และด้านการรับรู้ความง่ายของบุคคล มีอิทธิพลต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวจีน

สมมติฐานที่ 3 นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีนมีรูปแบบการเดินทางแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4 นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีนมีปัจจัยเชิงพฤติกรรมตามแผนในการตัดสินใจเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงแตกต่างกัน

ประโยชน์ของการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงความต้องการใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของเส้นทางกรุงเทพฯ – หนองคายของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและจีน เป็นข้อมูลเบื้องต้นสำหรับสะท้อนความต้องการที่จำเป็นในด้านต่าง ๆ หากมีการดำเนินงานโครงการนี้ในอนาคต
2. ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงข้อมูลรูปแบบการเดินทางและความต้องการอย่างแท้จริง และนำมาปรับใช้กับแนวทางการบริการเพื่อให้ตรงต่อความต้องการของผู้รับบริการมากที่สุด โดยอาจนำแนวทางมาวางแผนกลยุทธ์ให้เกิดการบริการที่เหมาะสมในอนาคต

การทบทวนวรรณกรรม

แนวคิดเกี่ยวกับการเลือกรูปแบบการเดินทาง

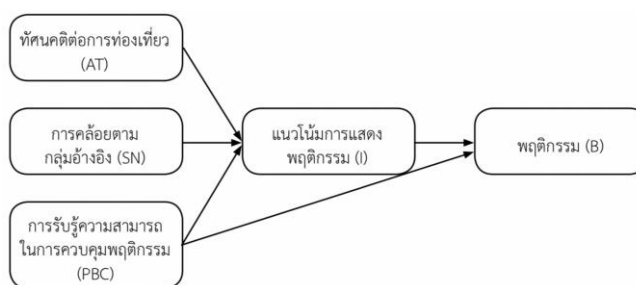
Zhou (2012) ได้มีศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของนักศึกษาภายใน University of California ซึ่งได้ทำการสำรวจนักศึกษาที่ใช้รถยนต์หรือมีรถยนต์ไว้ในครอบครองเพื่อ

ส่งเสริมการเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยทำการสำรวจรูปแบบการเดินทางจากบ้านถึงมหาวิทยาลัย และนำข้อมูลที่ได้อามาวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทาง พบว่ามาตรการที่นำไปสู่การเพิ่มจำนวนของผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ 1) การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกันในทุกระบบ 2) การลดค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนที่ให้บริการ และ 3) การจัดทำบัตรอนุญาตเพื่อจูงใจรถช่วยให้ผู้โดยสารส่วนบุคคลหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

นอกจากนี้แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางแบบโลจิสติกหลายทางเลือก (Multinomial Logit models) ที่พัฒนาโดย Zhou (2012) ทำให้พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ได้แก่ เพศ ระดับชั้นปีที่ศึกษา อายุ และรูปแบบการพักอาศัย ส่วนการเดินทางร่วมกันในลักษณะ carpool เป็นที่นิยมสำหรับนักศึกษาที่มีบ้านอยู่ไกลจากมหาวิทยาลัยและมีเพื่อนอาศัยอยู่ใกล้กัน

ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

การพัฒนารอบแนวคิดในงานวิจัยด้านการท่องเที่ยวด้วยทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนถือเป็นทฤษฎีทางจิตวิทยาสังคม (Social Psychology) ที่พัฒนามาจากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลของ Ajzen and Fishbein (1980) ได้อธิบายการกระทำของมนุษย์จะเกิดจากการขึ้นาด้วยความเชื่อ 3 ประการ คือความเชื่อเกี่ยวกับพฤติกรรม (Behavioral Beliefs) ความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง (Normative Beliefs) และความเชื่อเกี่ยวกับความสามารถในการควบคุม (Control Beliefs) Anantamongkolkul and Khongma (2021) ได้ประยุกต์ใน TPB ในบริบทการท่องเที่ยวจากแนวคิดของ Madden *et al.* (1992) โดยได้อธิบายว่าบุคคลการแสดงพฤติกรรม (B: Behavior) ย่อมมาจากความตั้งใจที่จะแสดงพฤติกรรมนั้นออกมา (I: Intention) ซึ่งผ่านการวิเคราะห์เหตุและผลจากปัจจัย 3 ประการ ได้แก่ ทศนคติต่อการท่องเที่ยว การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุม ดังรูปที่ 1



รูปที่ 1: กรอบแนวคิดของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน
ที่มา: Madden *et al.* (1992)

งานวิจัยนี้ได้ศึกษา TPB ในบริบทข้ามวัฒนธรรมตามกลุ่มเป้าหมายการท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายอีสาน โดยมุ่งเน้นศึกษาความตั้งใจในการเปลี่ยนมาใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต ภายใต้ปัจจัยเชิงเหตุผล 3 ประการ ได้แก่ 1) ทศนคติส่วนบุคคลของนักเดินทางต่อการเดินทาง สุภาวิดา อินทรพาณิชย์ จักรวัฒน์ ลิ้มบุรุษพงษ์ รัชฎา พากเพียร

ด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูง (Attitude to Hight-speed Train) 2) การคล้อยตามบุคคลรอบข้าง (Influence of Social Norm) และ 3) การรับรู้ความง่ายของบุคคล (Perceived of Easy to Travel)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Anantamongkolkul and Khongma (2021) ได้นำทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนมาประยุกต์ใช้เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อแนวโน้มเชิงพฤติกรรมการท่องเที่ยวของกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยในการเดินทางท่องเที่ยวภายในกลุ่มประเทศอาเซียนภายหลัง AEC โดยได้เพิ่มตัวแปรด้านแรงจูงใจในการท่องเที่ยวในทฤษฎีต้นแบบ เก็บข้อมูลจากนักศึกษามหาวิทยาลัยในประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยหลักของทฤษฎีดังกล่าวคือ ทศนคติต่อการท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศอาเซียน กลุ่มอ้างอิงที่มีอิทธิพลต่อการท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศอาเซียนและการรับรู้เกี่ยวกับอุปสรรคในการท่องเที่ยว มีอิทธิพลต่อแนวโน้มพฤติกรรมการท่องเที่ยวภายในภูมิภาคของนักศึกษามหาวิทยาลัยในอาเซียนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ อีกทั้งผลการวิเคราะห์สมการถดถอยพบว่าแรงจูงใจในการท่องเที่ยว โดยเฉพาะเพื่อหาความรู้เกี่ยวกับแหล่งงานในอนาคต ซึ่งเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อแนวโน้มด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

Wongduen and Ayasanond (2019) ได้รวบรวมข้อมูลในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้องกับการจัดการประสิทธิภาพการขนส่งทางราง และการท่องเที่ยวในแต่ละฤดูกาล เพื่อใช้สำหรับการพัฒนาปรับปรุงการจัดการประสิทธิภาพการขนส่งทางราง สำหรับการท่องเที่ยวได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

Vithivoravee (2016) ได้ศึกษาปัจจัยในการเลือกเดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศของนักท่องเที่ยวชาวไทยกรณีศึกษานักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางไปท่องเที่ยวประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวีย พบว่าสถานภาพต่างกันนักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมในการเลือกเดินทางต่างกัน การใช้เวลาในการเลือกเดินทาง ช่วงเวลาในการเลือกเดินทาง และบุคคลที่ร่วมเดินทางพบว่านักท่องเที่ยวมีการศึกษา ต่างกันมีพฤติกรรมในการเลือกเดินทางต่างกัน นักท่องเที่ยวที่มีอาชีพต่างกันมี พฤติกรรมในการเลือกเดินทางต่างกัน นักท่องเที่ยวที่มีรายได้ต่างกันมีพฤติกรรมในการเลือกเดินทางต่างกันและ นักท่องเที่ยวที่มีภูมิลำเนา แตกต่างกันมีพฤติกรรมในการเลือกเดินทางแตกต่างกันความแตกต่างกัน

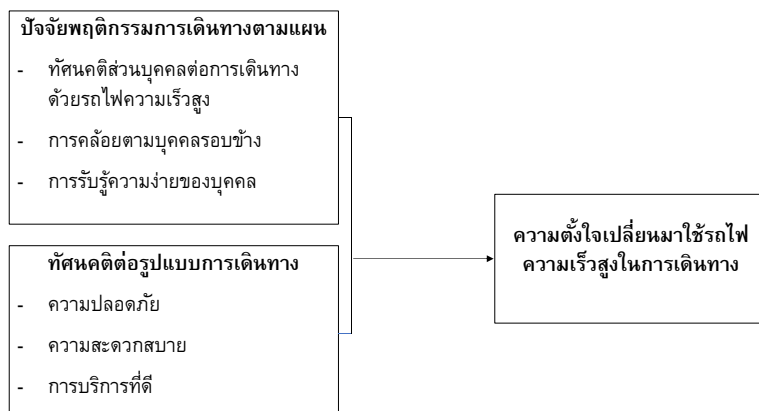
Suwannakul (2014) ได้ศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมการเดินทางต่อแนวโน้มในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงของผู้โดยสารชาวไทยในเส้นทางกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ โดยเทียบกับการเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งรูปแบบการเดินทางทั้ง 2 ประเภทมีคุณสมบัติในด้านระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ใกล้เคียงกัน พบว่ากลุ่มผู้โดยสารที่มีสถานภาพโสด กลุ่มที่อาศัยอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ และกลุ่มที่เลือกเดินทางในช่วงเวลา 17:01 น. - 23:00 น. เป็นกลุ่มผู้โดยสารที่มีแนวโน้มที่จะเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงมากที่สุดเมื่อเทียบกับกลุ่มอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

Naeohaengtham and Chuntuk (2017) ได้การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ – หัวหิน พบว่า ความ

ต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทาง กรุงเทพฯ - หัวหิน มี3 องค์ประกอบหลัก คือ ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการ ด้านความคาดหวังการให้บริการและแนวทางดำเนินการ ด้านความกังวลด้านการให้บริการและแนวทางดำเนินการในอนาคต ซึ่งในแต่ละองค์ประกอบหลักมีองค์ประกอบย่อยทั้งหมด 8 ด้าน และ 23 แนวทาง

กรอบแนวคิด

การวิจัยนี้ได้ใช้แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีพฤติกรรมการเดินทางตามแผนเพื่อกำหนดความตั้งใจในการเปลี่ยนมาใช้บริการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูง และรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีนแสดงกรอบแนวคิดในงานวิจัย ดังนี้



รูปที่ 2: กรอบแนวคิด
ที่มา: ผู้แต่ง

ระเบียบวิธีการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ศึกษาเป็นนักท่องเที่ยวที่จะใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ในอนาคต ผู้วิจัยได้คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างเป็นสองกลุ่มที่จะเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายนี้ได้แก่ นักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวจีน ซึ่งทั้งสองกลุ่มไม่ได้มีประสบการณ์ในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายนี้ แต่จะเป็นผู้ใช้บริการในอนาคต

1) นักท่องเที่ยวชาวไทย ผู้วิจัยได้เลือกนักท่องเที่ยวที่มีประวัติการเดินทางในรอบหนึ่งปี ใช้บริการกับสายการบินในประเทศท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ท่าอากาศยานสกลนคร และท่าอากาศยานนครราชสีมา ซึ่งเป็นผู้ใช้บริการที่มีประวัติการเดินทางตาม

เส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายอีสาน ทำให้สามารถคาดการณ์ได้ว่าจะเป็นผู้ใช้บริการรถไฟความเร็วสูงสายนี้ในอนาคต โดยข้อมูลผู้โดยสารได้มาจากสายการบินต้นทุนต่ำแห่งหนึ่ง

2) นักท่องเที่ยวชาวจีน ผู้วิจัยได้เลือกนักท่องเที่ยวชาวจีนเป็นกลุ่มเป้าหมาย เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีโอกาสได้ใช้การเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงเส้นทางเป้าหมายมากที่สุด โดยกำหนดเป็นนักศึกษาซึ่งเป็นกลุ่มที่มีโอกาสเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถไฟความเร็วสูง และมีพฤติกรรมการเดินทางแบบอิสระหรือกำหนดได้ด้วยตัวเอง (Lorpoonkijsakul, 2019)

เพื่อให้ได้ขนาดของตัวอย่างที่เหมาะสมผู้วิจัยกำหนดขนาดตัวอย่างทั้งสองกลุ่ม คำนวณด้วยวิธีการของ Taro Yamane (1973) คำนวณแบบไม่ทราบประชากร ระดับความคลาดเคลื่อนที่ 0.05 ทำให้ได้กลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ คือ จำนวน 400 ตัวอย่างทั้งสองกลุ่ม รวมเป็น 800 ตัวอย่าง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้สร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน และทฤษฎีด้านพฤติกรรมอื่นๆ เพื่อเชื่อมโยงและสร้างแบบวัดเชิงพฤติกรรม เพื่อวัดการเปลี่ยนพฤติกรรมทางเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งทางรางด้วยรถไฟความเร็วสูง โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 5 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยพฤติกรรมการเดินทางตามแผน ได้แก่ ทัศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง จำนวน 10 ข้อ การคล้อยตามบุคลรอบข้าง จำนวน 6 ข้อ และการรับรู้ความง่ายของบุคคล จำนวน 4 ข้อ ข้อคำถามแต่ละข้อเป็นคำถามการคาดหวังและการคาดการณ์ที่ประเมินตามประสบการณ์การเดินทางของบุคคล

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง จำนวน 3 ข้อ

ตอนที่ 5 ความคิดเห็นเกี่ยวกับทัศนคติต่อรูปแบบการเดินทาง ประกอบด้วย ความปลอดภัย จำนวน 3 ข้อ ความสะดวกสบาย จำนวน 3 ข้อ และการบริการที่ดี จำนวน 3 ข้อ เป็นคำถามที่ให้นักท่องเที่ยวประมาณการความต้องการทั้งสามด้านเมื่อเทียบกับการเดินทางด้วยรูปแบบอื่น ได้แก่ รถไฟความเร็วสูง สายการบิน และรถโดยสารปรับอากาศ

แบบสอบถามทั้งส่วนที่ 3-5 เป็นแบบการประมาณค่า (Rating scale) ตามแบบของ Likert มีลักษณะเป็นข้อความที่ผู้ตอบแสดงความคิดเห็น โดยจำแนกออกเป็น 5 ระดับได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

การตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) โดยผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน ที่มีความเชี่ยวชาญด้านการจัดการและการท่องเที่ยว ด้วยวิธีหาค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถามแต่ละข้อกับวัตถุประสงค์ (Index of Item Objective Congruence: IOC) มีค่าดัชนีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์เท่ากับ 0.89 ผู้วิจัยได้นำข้อเสนอแนะดังกล่าวมาปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

แบบสอบถามชุดต้นฉบับจะมีการแปลภาษา (Forward translation) จากภาษาไทยได้แปลเป็นภาษาจีน ซึ่งเป็นภาษาเป้าหมายโดยผู้เชี่ยวชาญทั้งสองภาษา (ไทย-จีน) โดยใช้การแปลแบบสมมาตร (symmetrical translation approach) พร้อมทั้งมีการปรับข้อความใหม่ให้เหมาะสมสอดคล้องกับวัฒนธรรมของจีนด้วย (cultural adaptation) (Sawasdipanich and Tiansawad, 2011) คือการแปลที่ยึดความเท่าเทียมกันระหว่างสองภาษาก่อนทำการทดสอบเก็บข้อมูลจากทั้งสองกลุ่ม กลุ่มละ 30 ฉบับ

ผลการตรวจสอบคุณภาพของการวัดของกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีน จำนวนกลุ่มละ 30 คน โดยแต่ละองค์ประกอบจะแสดงค่าสำคัญได้แก่ Factor loading, Cronbach alpha, CR, AVE เป็นการพิจารณา Convergent คือการทดสอบว่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรภายในองค์ประกอบเดียวกันนั้นมีความสัมพันธ์กัน

ค่า Factor loading คือค่าน้ำหนักที่ข้อคำถาม (ตัวแปร) มีต่อกลุ่ม (องค์ประกอบ) ซึ่ง Hair *et al.* (2010) แสดงผลด้วยค่า Factor loading รายข้อคำถาม โดยที่ค่า Factor loading ของกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยมีค่าระหว่าง 0.671-0.867 และกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวจีนมีค่าระหว่าง 0.675-0.897 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.4 ถือว่าผ่านตามเกณฑ์ของ Hair *et al.* (2010)

ค่า Cronbach alpha คือการทดสอบความเชื่อมั่น (reliability) โดยวัดความสอดคล้องภายใน (internal consistency) จากการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบัค (Cronbach's alpha coefficient) โดยค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบัคของกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยมีค่าระหว่าง 0.799-0.851 และกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยมีค่าระหว่าง 0.817-0.852 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.6 ผ่านตามเกณฑ์ของ Hair *et al.* (2010)

ค่าความเชื่อมั่น (Composite reliability: CR) หากค่านี้สูงแสดงให้เห็นว่าองค์ประกอบนั้น ๆ ประกอบด้วยข้อคำถามหรือตัวชี้วัดที่มีความสัมพันธ์ภายในที่ดีต่อกัน (Internal consistency) ในกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยแสดงผลค่า CR ของทุกตัวแปรอยู่ระหว่าง 0.806-0.855 และกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวจีนแสดงผลค่า CR อยู่ระหว่าง 0.881-0.910 ค่าที่ยอมรับได้ของความเชื่อมั่นนี้ต้องไม่ต่ำกว่า 0.5 (Fornell and Larcker, 1981)

ค่าความเที่ยงตรงภายใน (Convergent validity) พิจารณาได้จาก ค่า Average variance extracted evaluation (AVE) ค่าที่ยอมรับได้ของความเที่ยงตรงภายในต้องไม่ต่ำกว่า 0.5 (Fornell and Larcker, 1981) จากตารางพบว่า ค่า AVE ของทุกตัวแปรมีค่ามากกว่า 0.5 ทุกตัว

ค่าความเที่ยงตรงเชิงจำแนก (Discriminant validity) พิจารณาได้โดยใช้ค่า AVE เปรียบเทียบกับค่าความสัมพันธ์ขององค์ประกอบเมื่อค่าความสัมพันธ์ถูกยกกำลังสอง (R^2) ค่า AVE ของในแต่ละองค์ประกอบต้องมีค่ามากกว่าค่าความสัมพันธ์กำลังสองระหว่างองค์ประกอบ (Fornell and Larcker, 1981) ผลพบว่า ค่า AVE มีค่ามากกว่าค่าความสัมพันธ์ของทุกองค์ประกอบทั้งกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีน

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. นักท่องเที่ยวชาวไทย

ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการส่งแบบสอบถามผ่านออนไลน์ บน Google Form ด้วยการส่งลิงค์ไปยังอีเมลล์ของผู้ใช้บริการสายการบิน ด้วยวิธีการเลือกตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience หรือ Accidental Sampling) ผู้วิจัยเลือกใช้การเก็บรวบรวมทางออนไลน์ เนื่องจากปัญหาการยกเลิกเที่ยวบิน ตามมาตรการจำกัดการเดินทางภายในประเทศ เพื่อป้องกันและเฝ้าระวังต่อการระบาดของโควิด-19 ตั้งแต่ต้นปี 2563 (Seanyen *et al.*, 2020) ทำให้ไม่มีนักท่องเที่ยวในช่วงเวลาที่ได้วางแผนไว้

2. นักท่องเที่ยวชาวจีน

จากสาเหตุการแพร่ระบาดของโควิด-19 ตั้งแต่ต้นปี 2563 ประเทศต่างๆ ทั่วโลกต้องปิดประเทศ และจำกัดการเดินทาง เพื่อป้องกันและเฝ้าระวังต่อการระบาด (Seanyen *et al.*, 2020) จึงเป็นอุปสรรคในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากนักท่องเที่ยวชาวจีน ผู้วิจัยจึงได้เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการส่งแบบสอบถามผ่านทางออนไลน์ (www.surveymonkey.com) โดยผ่านตัวแทนที่มีเครือข่ายในประเทศจีน ตัวแทนจะทำการส่งลิงค์ไปยังนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มนักศึกษาชาวจีน ด้วยวิธีการบอลหิมะ (Snow Ball) เพื่อให้กระจายไปยังกลุ่มเป้าหมายได้ตรงตัวมากขึ้น

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การทดสอบสมมติฐานการวิจัย H1 (a-c) และ H2 (a-c) โดยใช้การวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) โดยมีสมการ ดังนี้

$$INT_{(Thai)} = \beta_{01} + \beta_{1}ATT + \beta_{2}SN + \beta_{3}PET + \epsilon \quad (1)$$

$$INT_{(China)} = \beta_{02} + \beta_{4}ATT + \beta_{5}SN + \beta_{6}PET + \epsilon \quad (2)$$

กำหนดให้

INT หมายถึง ความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง

(Intention to Shift to High-speed Train)

ATT หมายถึง ทศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง

(Attitude to High-speed Train)

SN หมายถึง การคล้อยตามบุคคลรอบข้าง (Influence of Social Norm)

PET หมายถึง การรับรู้ความง่ายของบุคคล (Perceived of Easy to Travel)

2. การทดสอบสมมติฐานการวิจัย H3 และ H4 ใช้ One-Way ANOVA และ Independent Sample T-test ในการทดสอบค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มที่มีความเป็นอิสระต่อกัน ซึ่งได้แก่กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีน (Hair *et al.* 2010)

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีน

ผลการวิจัยด้านประชากรศาสตร์ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีอายุระหว่าง 25-30 ปี ส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส ประกอบอาชีพส่วนตัวมากที่สุด การศึกษาระดับปริญญาตรี มีรายได้เฉลี่ยอยู่ระหว่าง 30,000 – 40,000 บาทต่อเดือน

นักท่องเที่ยวชาวจีนที่ตอบแบบสอบถามจำนวน 400 คน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีอายุระหว่าง 25-30 ปี มีสถานภาพโสด เป็นนักเรียน/นักศึกษามากที่สุด มีการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีรายได้เฉลี่ยต่ำกว่า 100,000 หยวนต่อเดือนหรือต่ำกว่า 20,000 บาทต่อเดือน

2. สรุปผลการศึกษาอิทธิพลของปัจจัยพฤติกรรมการเดินทางตามแผนที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนแปลงมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทางของนักท่องเที่ยวไทยและจีน

ตารางที่ 1: ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สันของกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและจีน

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน	ATT		SN		PET		INT		VIF	
	ไทย	จีน	ไทย	จีน	ไทย	จีน	ไทย	จีน	ไทย	จีน
Mean	4.18	4.21	4.28	4.22	4.26	4.25	4.54	4.07		
S.D.	0.51	0.59	0.51	0.61	0.54	0.64	0.73	0.73		
ATT	1	1							1.619	1.695
SN	.581**	.606**	1	1					1.978	2.219
PET	.537**	.570**	.646**	.696**	1	1			1.843	2.077
INT	.475**	.586**	.581**	.642**	.495**	.628**	1	1		

**นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 1 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน พบว่าทัศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง (Attitude to High-speed Train: ATT) การคล้อยตามบุคลกรอบข้าง (Influence of Social Norm: SN) การรับรู้ความง่ายของบุคคล (Perceived of Easy to Travel: PET) มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง (Intention to High-speed Train: INT) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติโดย ในกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทย $r=0.475$ ($p<0.05$), $r=0.581$ ($p<0.05$) และ $r=0.495$ ($p<0.05$) ตามลำดับ และกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวจีน $r=0.586$ ($p<0.05$), $r=0.642$ ($p<0.05$) และ $r=0.628$ ($p<0.05$) ตามลำดับ

นอกจากนั้นค่า Variance inflation factors (VIF) ได้นำมาทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง ตัวแปร ทศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง (Attitude to High-speed Train: ATT) การคล้อยตามบุคคลรอบข้าง (Influence of Social Norm: SN) การรับรู้ความง่ายของบุคคล (Perceived of Easy to Travel: PET) ซึ่งแสดงค่า สูงสุด 1.978 (ไทย) และ 2.219 (จีน) โดยค่าไม่เกิน 10 ตามเกณฑ์ ของ Hair *et al.* (2010) แสดงว่าไม่เกิดปัญหาความสัมพันธ์ร่วมระหว่างตัวแปร Multicollinarity ในโมเดล

ผลการทดสอบสมมติฐาน

การวิเคราะห์ผลกระทบพฤติกรรมการเดินทางตามแผนที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง โดยการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis) ด้วยหลักการ Ordinary least squares (OLS) เพื่อการทดสอบสมมติฐานที่ 1 (a-c) และสมมติฐานที่ 2 (a-c) ค่า Adjust R² จากตารางที่ 2 สามารถอธิบายได้ว่าทัศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง (Attitude to High-speed Train: ATT) การคล้อยตามบุคคลรอบข้าง (Influence of Social Norm: SN) การรับรู้ความง่ายของบุคคล (Perceived of Easy to Travel: PET) มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง (Intention to High-speed Train: INT) โดยสามารถอธิบายความสัมพันธ์นั้นได้ 34.40% โดยที่เหลือเกิดจากปัจจัยอื่น ๆ

ตารางที่ 2: ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) วิเคราะห์ผลกระทบของปัจจัยพฤติกรรมการเดินทางตามแผนที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวไทยและจีน

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม	
	ความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง (INT)	
	นักท่องเที่ยวชาวไทย	นักท่องเที่ยวชาวจีน
ปัจจัยพฤติกรรมการเดินทางตามแผนที่ (TPB)		
ทัศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง (ATT)	0.169** (.050)	0.245*** (.046)
การคล้อยตามบุคคลรอบข้าง (SN)	0.380*** (.053)	0.298*** (.052)
การรับรู้ความง่ายของบุคคล (PET)	0.158** (.044)	0.280*** (.051)
Adj R ²	0.374	0.508

ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย

***นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ p<0.01, นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ **p<0.05

ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานแสดงผลในวงเล็บกำกับคู่ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย

จากตารางที่ 2 แสดงผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1 (a) ที่ตั้งไว้ว่า ทศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง (Attitude to High-speed Train: ATT) มีผลกระทบต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง (Intention to High-speed Train: INT) พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีทัศนคติส่วนบุคคลที่ดีต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง มีผลกระทบเชิงบวกต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($\beta_{01} = 0.169$; $p < 0.05$) ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 1 (a)

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1 (b) ที่ตั้งไว้ว่า การคล้อยตามบุคลลรอบข้าง (Influence of Social Norm: SN) มีผลกระทบต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง (Intention to High-speed Train: INT) พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีความคิดเห็นคล้อยตามบุคลลรอบข้าง มีผลกระทบเชิงบวกต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($\beta_{02} = 0.380$; $p < 0.01$) ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 1 (b)

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1 (c) ที่ตั้งไว้ว่า การรับรู้ความง่ายของบุคคล (Perceived of Easy to Travel: PET) มีผลกระทบต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง (Intention to High-speed Train: INT) พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีการรับรู้ความง่ายในการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง มีผลกระทบเชิงบวกต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($\beta_{03} = 0.158$; $p < 0.05$) ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 1 (c)

นอกจากนี้ตารางที่ 2 ยังแสดงผลการศึกษากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวจีน ตามผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2 (a) ที่ตั้งไว้ว่า ทศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง (Attitude to High-speed Train: ATT) มีอิทธิพลต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง (Intention to High-speed Train: INT) พบว่า นักท่องเที่ยวชาวจีนที่มีทัศนคติส่วนบุคคลที่ดีต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง มีผลกระทบเชิงบวกต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($\beta_{04} = 0.245$; $p < 0.01$) ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2 (a)

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2 (b) ที่ตั้งไว้ว่า การคล้อยตามบุคลลรอบข้าง (Influence of Social Norm: SN) มีผลกระทบต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง (Intention to High-speed Train: INT) พบว่า นักท่องเที่ยวชาวจีนที่มีความคิดเห็นคล้อยตามบุคลลรอบข้าง มีผลกระทบเชิงบวกต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($\beta_{05} = 0.298$; $p < 0.01$) ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2 (b)

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2 (c) ที่ตั้งไว้ว่า การรับรู้ความง่ายของบุคคลที่มีต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง (Perceived of Easy to Travel: PET) มีผลกระทบต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง (Intention to High-speed Train: INT) พบว่านักท่องเที่ยวชาวจีนที่มีการรับรู้ความง่ายในการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง มีผลกระทบเชิงบวกต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟความเร็วสูงในการเดินทาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($\beta_{06} = 0.280$; $p < 0.01$) ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2 (c)

3. ผลการศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยพฤติกรรมการเดินทางตามแผน ที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงในกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีน

ตารางที่ 4: การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรประเภทกลุ่มนักท่องเที่ยวต่อปัจจัยพฤติกรรมการเดินทางตามแผนในความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้บริการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง แบบสถิติทดสอบหาความแตกต่างค่าที (t-test)

กลุ่มนักท่องเที่ยว	รูปแบบการเดินทาง				
	N	$\bar{X}$	S.D.	ค่า t	Sig.
	ทัศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง (Attitude to High-speed Train: ATT)				
ชาวไทย	400	4.21	0.50	2.027	0.04
ชาวจีน	400	4.13	0.56		
	การคล้อยตามบุคคลรอบข้าง (Influence of Social Norm: SN)				
ชาวไทย	400	4.28	0.51	1.395	0.16
ชาวจีน	400	4.22	0.61		
	การรับรู้ความง่ายของบุคคล (Perceived of Easy to Travel: PET)				
ชาวไทย	400	4.26	0.73	0.150	0.88
ชาวจีน	400	4.25	0.59		

นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $p < 0.05$

จากตารางที่ 4 พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวจีนมีปัจจัยเชิงพฤติกรรมการเดินทางตามแผน ด้านทัศนคติส่วนบุคคลของนักเดินทางต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้บริการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ยกเว้นปัจจัยด้านการคล้อยตามบุคคลรอบข้าง และการรับรู้ความง่ายของบุคคลที่มีต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงไม่แตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวไทยมีทัศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้บริการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงมากกว่านักท่องเที่ยวจีน

4. ผลการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนการเดินทางโดยรถไฟฟ้าความเร็วสูงในกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและจีน

ตารางที่ 3: ค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรประเภทกลุ่มนักท่องเที่ยวต่อรูปแบบการเดินทาง แบบสถิติทดสอบหาความแตกต่างค่าที (t-test)

กลุ่มนักท่องเที่ยว	รูปแบบการเดินทาง				
	N	$\bar{X}$	S.D.	ค่า t	Sig.
	ความปลอดภัย				
ชาวไทย	400	4.07	0.50	-5.229	0.00
ชาวจีน	400	4.28	0.58		
	ความสะดวกสบาย				
ชาวไทย	400	4.07	0.56	2.291	0.02
ชาวจีน	400	3.98	0.59		
	การบริการที่ดี				
ชาวไทย	400	3.30	0.73	-12.807	0.00
ชาวจีน	400	3.91	0.59		

นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $p < 0.05$

จากตารางที่ 3 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวจีนมีรูปแบบการเดินทางแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.05 โดยค่าเฉลี่ยแสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวชาวจีนให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยและมาตรฐานการให้บริการที่ดีมากกว่านักท่องเที่ยวชาวไทย ในขณะที่นักท่องเที่ยวชาวไทยให้ความสำคัญกับความสะดวกสบายมากกว่านักท่องเที่ยวชาวจีน

อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวชาวไทยมีความตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงในการเดินทาง เกิดจากปัจจัยพฤติกรรมการเดินทางตามแผน ที่มีทัศนคติ การคล้อยตามครอบครัว และการรับรู้ความง่ายในการเดินทาง สอดคล้องกับการศึกษาของ Chomponuch (2011) ได้ทำการทดสอบทฤษฎี TPB ที่ส่งผลต่อความตั้งใจเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นรถขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร พบว่า ทัศนคติที่มีต่อรถขนส่งสาธารณะ การคล้อยตามบุคคลรอบข้าง และการรับรู้ถึงความง่ายในการเดินทาง ส่งผลต่อพฤติกรรมความตั้งใจเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางตามผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1 (a-c)

การศึกษาของ Makarapong and Punnakitikashem (2018) ได้ยืนยันผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า อิทธิพลของสังคมและทัศนคติต่อการใช้ประโยชน์มีความสัมพันธ์ต่อการตั้งใจใช้เทคโนโลยีในระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ ของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางสาธารณะในเขต

กรุงเทพและปริมณฑล ซึ่งถือว่าความตั้งใจในการใช้นวัตกรรม มีลักษณะคล้ายกับความตั้งใจในการเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงตามงานวิจัยนี้ ซึ่งถือได้ว่าเป็นการยอมรับนวัตกรรม

สอดคล้องกับงานวิจัยของ Jadesadalug and Sangngern (2018) ได้เสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาบริการขนส่งให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้สูงอายุในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งถือว่าเป็นผู้ใช้บริการที่มีความอ่อนแอ และมีความอ่อนไหวต่อรูปแบบการเดินทางอย่างมาก การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการอำนวยความสะดวกในระบบการขนส่งจะต้องเป็นเทคโนโลยีที่ไม่ซับซ้อนมาก และสามารถเข้าถึงได้ง่าย

จากผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2 (a-c) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวจีนที่มีทัศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูง การคล้อยตามบุคคลรอบข้าง และมีการรับรู้ความง่ายของการเดินทาง มีผลกระทบต่อการตั้งใจเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงในการเดินทาง โดยเฉพาะในรูปแบบของการเดินทางข้ามประเทศ หรือข้ามจังหวัดเพื่อการท่องเที่ยวในอนาคตที่มีเส้นทางการท่องเที่ยวทางรางเชื่อมโยงข้ามประเทศ เส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายอีสาน เชื่อมโยงไทย-จีน ผ่านประเทศลาว ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับ Anantamongkolkul and Khongma (2021) ได้ยืนยันทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนในการกำหนดพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักศึกษามหาวิทยาลัยในอาเซียน ซึ่งผลการศึกษาพบว่าทัศนคติต่อการท่องเที่ยว การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม ส่งผลกระทบบวกต่อพฤติกรรมการท่องเที่ยว

ผลการเปรียบเทียบปัจจัยพฤติกรรมตามแผนที่ส่งผลต่อการตั้งใจเปลี่ยนมาใช้ในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงของนักท่องเที่ยวไทยและจีน พบว่าทัศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงแตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวชาวไทยมีทัศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่ส่งผลต่อการตั้งใจเปลี่ยนมาใช้ในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงมากกว่านักท่องเที่ยวชาวจีน สอดคล้องกับผลการศึกษาของ Suwannakul (2014) ได้พบว่า ชาวไทยมีแนวโน้มในการจะเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงแทนการเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางข้ามจังหวัดมากกว่า โดยเฉพาะคนที่มิสสถานภาพโสด และมีภูมิลำเนาในต่างจังหวัด ช่วงระยะเวลาในการเดินทางในช่วง 17.01-23.00 น.ก็มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูง เพราะเป็นช่วงเวลาหลังเลิกงาน ทำให้ไม่กระทบเวลาทำการที่ต้องทำงานหรือศึกษา ทำให้สะดวกในการเลือกการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงมากขึ้น ด้าน Vithivoravee (2015) ระบุถึงคนไทยมีทัศนคติต่อยานพาหนะในการเดินทางเพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่างประเทศ ต้องเป็นยานพาหนะที่ทันสมัย

ผลการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวไทยและจีน พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวจีนมีรูปแบบการเดินทางแตกต่างกัน โดยนักท่องเที่ยวชาวจีนให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยและมาตรฐานการให้บริการที่ดีมากกว่านักท่องเที่ยวชาวไทย ในขณะที่นักท่องเที่ยวชาวไทยให้ความสำคัญกับความสะดวกสบายมากกว่านักท่องเที่ยวชาวจีน ผลการศึกษาด้านความปลอดภัยสอดคล้องกับการศึกษาของ Gao and Chubchuwong (2020) ได้พบว่า นักศึกษาชาวจีนที่เดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยให้ความสำคัญต่อการเลือกแหล่งท่องเที่ยวและที่พักที่มีความปลอดภัยเป็นอันดับแรก ซึ่งบ่งชี้ว่าความปลอดภัยเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อนักท่องเที่ยวชาวจีนอย่างมาก ดังนั้นเรื่องรูปแบบการเดินทางนักท่องเที่ยวชาวจีนจึงให้ความสำคัญ

มากกว่า Panyarak and Vongsaroj (2018) ได้พบว่า นักท่องเที่ยวชาวจีนประเภทท่องเที่ยวแบบอิสระ มีการรับรู้ภาพลักษณ์ความปลอดภัยและการจัดการความปลอดภัยในภาพรวมอยู่ในระดับมาก จะเห็นได้ว่าเรื่องความปลอดภัยเป็นเรื่องสำคัญต่อการรับรู้ของนักท่องเที่ยว และเป็นเรื่องที่น่าห่วงในด้าน การกลับมาท่องเที่ยวอีกครั้ง Wannayu (2020) ได้ยืนยันความสัมพันธ์ของการกลับมาท่องเที่ยวซ้ำเป็น ตัวแปรสังเกตได้ของตัวแปรความตั้งใจเชิงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งความปลอดภัย เป็นองค์ประกอบส่วนหนึ่งในการสร้างความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวจนมีความตั้งใจในการกลับมา เที่ยวซ้ำอีกครั้งได้อย่างชัดเจน

ผลการศึกษาด้านการบริการที่ดี สอดคล้องกับ Parasakul (2019) ที่พบว่า นักท่องเที่ยวชาว จีนมีความคาดหวังให้ด้านราคาสินค้าที่ตั้งราคาไว้เป็นมาตรฐานเดียวกันทุกร้านค้า และต้องการให้ ปรับปรุงด้านคุณภาพและการบริการอย่างเร่งด่วนที่สุด เพราะเขาคาดหวังต่อการบริการที่เหมาะสมกับ ราคาที่จ่ายไปย่อมต้องได้รับบริการที่สมเหตุสมผล Krutbangyang (2021) ได้ค้นพบว่านักท่องเที่ยว ชาวจีนมีความต้องการคุณภาพของสินค้าและบริการสูงกว่านักท่องเที่ยวยุโรป

ด้านผลการศึกษาด้านความสะดวกสบาย สอดคล้องกับ Wongduen and Ayasanond (2019) ได้กล่าวถึงความสะดวกสบาย (Comfort) เป็นหนึ่งใน 8 ในการวิเคราะห์การขนส่งนักท่องเที่ยวเอาไว้ โดยให้ความหมายของความสะดวกสบาย คือ การจัดการบริการแก่นักท่องเที่ยวในขณะที่เดินทาง เช่น เบาะ นั่ง ช่องสำหรับการวางเท้า หรือการจัดวางออกแบบห้องโดยสารให้เหมาะสมกับสรีระ รวมถึงการมี อุณหภูมิห้องโดยสารที่เหมาะสมไม่ร้อนหรือไม่หนาวจนเกินไป สอดคล้องกับ Chaichannawatik and Limanond (2013) ที่ค้นพบว่า พฤติกรรมการเดินทางข้ามจังหวัดของผู้พักอาศัยในกรุงเทพมหานคร นิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า เพราะมีความสะดวกสบายมากกว่าทั้งทางกายภาพที่สามารถ ปรับเปลี่ยนห้องโดยสารได้ตามความชอบ สามารถแวะจอดได้อย่างอิสระ และเดินทางได้อย่างอิสระ

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอเชิงวิชาการ

1.1 นักวิจัยควรศึกษาทฤษฎีอื่น ๆ ด้านการท่องเที่ยวและการเดินทางเพิ่มเติมด้วย ส่วนการศึกษา ในอนาคต อาจนำการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Choice Model) มาใส่ในแบบจำลองทางจิตวิทยาเพื่อ ตรวจสอบถึง สัดส่วนหรือร้อยละของคน que เลือกเปลี่ยนในแต่รูปแบบการเดินทาง หรือมีการทดลอง แบบจำลองที่ได้ในงานวิจัยนี้ไปใช้ทดลองหรือตรวจสอบ

1.2 ผลการศึกษานี้เป็นการคาดการณ์ด้านพฤติกรรมในอนาคต นักวิจัยควรใช้วิธีการแบบการวิจัย อนาคต EDFR หรือ Ethnographic Delhi Future Research (EDFR) ที่เป็นไปตามขั้นตอนทาง วิชาการ โดยในงานวิจัยนี้ยังขาดการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพก่อนการสร้างเครื่องมือวิจัยต่อไป ดังนั้นนักวิจัยศึกษาด้วยเชิงคุณภาพร่วมด้วย เพื่อศึกษาบริบทพฤติกรรมต่างวัฒนธรรมจึงจะทำให้ผล การศึกษาพฤติกรรมในอนาคตได้ชัดเจนและมีความน่าเชื่อถือยิ่งขึ้น

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 นักวิจัยควรศึกษาความสามารถของด้านผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะ ซึ่งความสามารถของผู้ให้บริการด้านการจัดการลูกค้าสัมพันธ์ก็ส่งผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวได้ (Chantana, 2021) และการศึกษาภาพลักษณ์องค์กรที่ให้บริการด้านการขนส่งก็ส่งผลต่อการเข้าใช้บริการของนักท่องเที่ยวหรือประชาชน (Boonsopa, 2019) และการศึกษาการจัดการประสิทธิภาพการขนส่งทางราง จากแนวคิดเชิงพฤติกรรม การให้บริการ และการไหลของสารสนเทศ (Wongduen and Ayasanond, 2019) และเมื่อผู้ให้บริการขนส่งสามารถจัดการกับประสิทธิภาพการให้บริการได้อย่างดี ย่อมส่งผลต่อพฤติกรรมการเดินทางทำให้เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางได้ (Bhandhasu and Bejrananda, 2011)

2.2 นักวิจัยควรระมัดระวังในการศึกษากรณีกลุ่มประชากรสองกลุ่มที่มีประสบการณ์ในการเดินทางแตกต่างกันได้ที่ไม่สามารถเปรียบเทียบกันได้อย่างสมมาตร งานวิจัยนี้มีข้อจำกัดในการเก็บรวบรวมข้อมูลในสถานการณ์โควิด จึงทำให้เก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งเดียวกันไม่ได้

3. การนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้

3.1 งานวิจัยนี้สามารถเข้าใจและประเมินความต้องการของผู้เดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ ทั้งความต้องการของคนไทยและคนต่างชาติที่ต้องการเดินทางข้ามพรมแดนมายังประเทศ หรือเดินทางผ่านประเทศไทย รวมถึงใช้เป็นข้อมูลประกอบในการตัดสินใจในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางหรือการให้บริการตามสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง โดยส่วนใหญ่ภาครัฐ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการวางแผนการให้บริการ การกำหนดราคา และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงการพัฒนาระบบคุณภาพการให้บริการของการบริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงให้มีประสิทธิภาพที่มาก ผลงานวิจัยนี้ พบว่านักท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็นชาวไทยหรือชาวต่างชาติต่างให้ความสำคัญกับรูปแบบการเดินทาง ด้านความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และการได้รับการบริการที่ดีของการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าที่สูงสุด ทำให้ผู้ให้บริการด้านการขนส่งทางรางให้ความสนใจ และพัฒนาระบบการให้บริการให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งผลการศึกษายังพบว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวจีนมีรูปแบบการเดินทางแตกต่างกัน ดังนั้นผู้ให้บริการควรตระหนักและวางแผนการพัฒนาเพื่อตอบสนองการเดินทางสำหรับเส้นทางเชื่อมโยงต่างประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการตามรูปแบบที่นักท่องเที่ยวต้องการ

3.2 ปัจจัยด้านทัศนคติส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูง ที่ส่งผลในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางเป็นรถไฟฟ้าความเร็วสูง ผู้ให้บริการควรส่งเสริมด้านภาพลักษณ์การให้บริการ เพื่อส่งเสริมความน่าเชื่อถือในการใช้บริการ และส่งเสริมด้านการสื่อสารให้นักท่องเที่ยวหรือประชาชนได้ทราบถึงความก้าวหน้าในการก่อสร้าง และเมื่อเปิดให้บริการต่อสื่อสารถึงเส้นทางและราคาให้ชัดเจนผ่านสื่อออนไลน์ที่น่าเชื่อถือ การคล้อยตามบุคคลรอบข้างของนักเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่ส่งผลในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางเป็นรถไฟฟ้าความเร็วสูง เห็นได้ว่า ภาคประชาชน เช่น ครอบครัว เพื่อน นักวิชาการ หรือสังคม เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ผู้ใช้เปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ภาครัฐ และภาคประชาชนต้องร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหาโดยมีการรณรงค์ หรือปลูกฝังคนในครอบครัวเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูง และตระหนักถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ประชาชนเกิดการตระหนักรู้ว่าการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงนอกจากรวดเร็วแล้วยังใส่ใจสิ่งแวดล้อมด้วย ควบคุม

กับภาครัฐที่ต้องพัฒนารถขนส่งสาธารณะให้ตรงกับความต้องการของ ประชาชน เช่น ความตรงต่อ เวลา การบริการที่เข้าถึง ปลอดภัย สะดวกสบายมากขึ้น เพื่อที่จะได้ เป็นเพิ่มประสิทธิภาพในการ เดินทาง และดูแลสิ่งแวดล้อมได้อย่างยั่งยืน ปัจจัยด้านการรับรู้ความยากง่ายของบุคคลที่มีต่อการ เดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่ส่งผลในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางเป็นรถไฟฟ้าความเร็วสูง ผู้ ให้บริการควรพัฒนาระบบการให้บริการ การสั่งซื้อบัตรรถ หรือการใช้บัตรเดินทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อ รองรับการเติบโตของภาคการขนส่งทางรางในอนาคต

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับทุนวิจัยจากโครงการวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม ในชื่อโครงการ "พฤติกรรม การเลือกเดินทางด้วยรถขนส่งสาธารณะ และพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทยและ ชาวต่างชาติ"

รายการอ้างอิง/References

- Ajzen, I., and Fishbein, M. 1980. **Understanding attitudes and predicting social behavior.** Englewood Cliffs. NJ: Prentice-Hall.
- Anantamongkolkul, C. and Khongma, T. 2021. ASEAN University Students Travel Behavioral Intention: An Application of the Theory of Planned Behavior. **Journal of Thai Hospitality and Tourism.** Vol. 16. No. 2. 3 – 17.
- Bhandhasu, A. and Bejrananda, M. 2011. Travel Behavior in Regional City: A Case Study of Chiang-Mai City. **Built Environment Inquiry Journal.** Vol. 10. No. 1. 74 – 91.
- Boonsopa, K. 2019. **The Relationship between the Image of State Railway of Thailand and Purchase Decision: The Case Study of 115 New Trains.** Master of Arts (Marketing Communication). Rajamangala University of Technology Phra Nakhon.
- Chaichannawatik, B. and Limanond, T. 2013. Long Distance Travel behavior of Bangkok Residents: A study on mode choice. **Kasem Bundit Engineering Journal.** Vol.3. No. 2. 57 – 72.
- Chantana, S. 2021. The Relationship between the Behavior of Chinese Tourists on Managing Customer Relationships of Tourism Enterprises in Thailand. **Journal of Management Science Review.** Vol. 23. No. 2. 145 – 153.

- Chomponuch, W. 2011. **Factors affecting intention to shift mode from private car to public transport in bangkok**. Master of Engineering (Civil Engineering). Chulalongkorn University.
- Department of Rail Transport. 2020. **Thai-China High-Speed Railway Project**. Retrieved October 27, 2019 from https://www.drt.go.th/public-relations/pr22072022_01
- Fishbein, M. and Ajzen, I. 2010. **Predicting and changing behavior: the reasoned action approach**. New York: Psychology Press.
- Fornell, C. and Larcker, D.F. 1981. Structural Equation Model with Unobservable Variables and Measurement Error: Algebra and Statistics. **Journal of Marketing Research**. Vol. 18. No. 3. 382 – 388.
- Gao, S. and Chubchuwong, M. 2020. The relationship between personal factors and behaviors of Chinese students travelling in Thailand. **Suthiparithat Journal**. Vol.34. No.112. 162 – 179.
- Hair, J. F. *et al.* 2010. **Multivariate Data Analysis: A Global Perspective**. Upper Saddle River, N. J.: Pearson.
- Jadesadalug, V. and Sangngern, K. 2018. Guidelines for the development of transport services for the elderly in Ratchathewi District, Bangkok. **Veridian E-Journal, Silpakorn University**. Vol. 11. No. 1. 3032 – 3047.
- Krutbangyang, N. 2021. A Comparative Study of Purchasing Behavior of Chinese and European Travelers. **Journal of Public and Private Management**. Vol. 28. No. 1. 29 – 45.
- Lorpoonkijesakul, P. 2019. **China Tourists Behavior to Use Thai Railway Service for Tourism**. Bachelor Degree of Arts (Asia Study). Silpakorn University.
- Madden, T. J. *et al.* 1992. A comparison of the theory of planned behavior and the theory of reasoned action. **Personality and Social Psychology Bulletin**. 18. 3 – 9.
- Makarapong, D. and Punnakitikashem, P. 2018. Behavior Intention of E-Ticket System of Public Transportation System Users. **KMUTT Research and Development Journal**. Vol. 41. No. 1. 115 – 126.
- Naeohaengtham and Chuntuk. 2017. A Study Need Assessment of Service Provision High-Speed Rail In The Future A Case Study Bangkok-Huahin Route. **Veridian E-Journal, Silpakorn University**. Vol. 10. No. 3. 226 – 238.
- Panyarak, B. and Vongsaroj, R. 2018. Image of Safety and Perception of Safety Management of Chinese Free and Independent Travelers in Bangkok. **Kasetsart University Political Science Review Journal**. Vol. 5. No. 2. 125 – 150.

- Parasakul, L. 2019. International tourists' expectation and their satisfaction with the shopping experience in Bangkok metropolis. **Modern Management Journal**. Vol.17 No.1. 74 – 92.
- Parliamentary budget office. 2022. **Opportunity and Challenge: High-Speed Railway Project Bangkok – Nong-khai node**. The Secretariat of the House of Representatives Publishing: Bangkok.
- Sawadepab, C. 2013. **The Role of High-Speed Railway with China Tourism**. Bachelor Degree of Arts (Asia Study). Silpakorn University.
- Sawasdiapanich, N. and Tiansawad, S. 2011. Instrument Translation for Cross-Cultural Research: Technique and Issues to be considered. **Thai Journal of Nursing Council**. Vol. 26 No.1, 19 – 28.
- Seanyen, T. *et al.* 2020. Analysis of Dealing with COVID-19: The Impact on Aviation Industry. **Journal of Multidisciplinary in Humanities and Social Sciences**. Vol. 3. No. 2. 209 – 220.
- Strategic Studies Center. 2022. **Case Study “China - Laos High - Speed Railway: Opportunity and Challenge to Stability in Thailand”**. National Defense Studies Institute. Bangkok.
- Subboonrueng, H. and Sirirat, J. 2021. Thailand - China High - Speed Railway Project: Prospects for Northeastern Thailand Development. **The Journal of the Thai Khadi Research Institute**. Vol. 17. No. 2. 50 – 80.
- Suwannakul, E. 2014. Thai Passengers' Behavioral Tendency toward Travelling Bangkok – Chiang Mai with High Speed Rail Compared to Low Cost Airline. **International Thai Tourism Journal**. Vol. 10. No. 2. 87 – 100.
- Vithivoravee. 2016. **Factors influencing Thai tourists' decision to travel to international destinations: a case study of Thai tourists travelling to Scandinavian countries**. Master of Arts (Tourism Management). Dhurakij Pundit University.
- Wannayu, R. 2020. **Bicycle Tourism Elements and Satisfaction That Affect the Behavioral Intention of Foreign Tourists in Cycling Tourism: A Case Study of Thonburi District**. Master of Management (Integrated Tourism and Hospitality Management). National Institute of Development Administration.
- Wongduen, J. and Ayasanond, C. 2019. Management of rail transport efficiency: a case study of Bangkok - Chiang Mai route. **Social Science Journal of Prachachuen Research Network**. Vol. 1. No. 2. 52 – 63.

- Yamane, T. 1973. **Statistics: An Introductory Analysis**. 3rd Ed. New York: Harper and Row Publications.
- Yolao, W. 2015. **The Concept of Service Marketing Mix of Which Affects the Decision to Change to Hi-Speed Rail Services of Low-Cost Airlines Passengers on the Route Bangkok-Phitsanulok**. Naresuan University.
- Zhou, Z. 2012. Measuring nonlinear dependence in time-series, a distance correlation approach. **Journal of Time Series Analysis**. Vol. 33. No. 3. 438 – 457.